



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5530

Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980

Date de dépôt : 16-01-2006

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-03-2006

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
31-05-2006	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-01-2006	Déposé	5530/00	<u>5</u>
07-03-2006	Avis du Conseil d'Etat (7.3.2006)	5530/01	<u>230</u>
27-04-2006	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5530/02	<u>233</u>
30-05-2006	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (30-05-2006) Evacué par dispense du second vote (30-05-2006)	5530/03	<u>245</u>
31-12-2006	Publié au Mémorial A n°112 en page 1956	5530	<u>248</u>

Résumé

N° 5530

Projet de loi

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ont été approuvés par la loi du 4 mai 1983. Par le projet de loi en question, il s'agit en principe d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires. De surcroît, l'exécution et le développement de ce régime sont facilités. Le régime de droit en question peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, les lignes routières et maritimes et les voies d'eaux intérieures navigables. L'Organisation sous rubrique compte actuellement 42 Etats membres.

5530/00

N° 5530

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

* * *

*(Dépôt: le 16.1.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.1.2006).....	3
2) Texte du projet de loi.....	3
3) Exposé des motifs de la Révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale.....	3
4) Commentaire des articles du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports interna- tionaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999).....	9
5) Commentaire des articles de la Convention relative aux trans- ports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999.....	12
6) Exposé des motifs et commentaire des articles du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouver- nementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)	31
7) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV)	33
8) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)	51
9) Exposé des motifs et commentaire des articles du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchan- dises dangereuses (RID).....	77
10) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV).....	82
11) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastruc- ture en trafic international ferroviaire (CUI).....	92

12) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU).....	101
13) Exposé des motifs et commentaire des articles des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)	110
14) Protocole 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.....	119
15) Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999 (COTIF).....	128
16) Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).....	150
17) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) (Appendice A à la Convention).....	154
18) Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) (Appendice B à la Convention).....	175
19) Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) (Appendice C à la Convention).....	197
20) Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV) (Appendice D à la Convention).....	199
21) Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) (Appendice E à la Convention)	202
22) Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU) (Appendice F à la Convention) ..	210
23) Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF) (Appendice G à la Convention).....	216

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980.

Palais de Luxembourg, le 9 janvier 2006

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de l'Immigration,*
Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.— Est approuvé le Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

*

EXPOSE DES MOTIFS

de la Révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 et Rapports explicatifs relatifs aux textes adoptés par la 5ème Assemblée générale

1. INTRODUCTION

Cette Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire (OTIF), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ont été approuvés par la loi du 4 mai 1983.

La dernière révision en profondeur des Conventions CIV et CIM date d'il y a presque vingt ans. Cette révision a été achevée à la fin de la 8ème Conférence de révision (Berne, 30.4-9.5.1980) avec la signature, le 9 mai 1980, de la nouvelle Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, la COTIF.

Dans les années qui se sont écoulées entre mai 1980 et la clôture de la 5ème Assemblée générale de l'OTIF début juin 1999, le monde ferroviaire a subi de profonds changements dans la majorité des 39 Etats membres de l'OTIF. Les conditions-cadres politique, économique, juridique et technique régissant le trafic international ferroviaire n'étaient déjà plus, en 1995, les mêmes qu'en 1980. Ces changements ont soulevé la question de savoir si le droit international ferroviaire, tel qu'il avait été codifié dans la COTIF 1980, répondait encore suffisamment à ces situations nouvelles et s'il était en mesure d'offrir des solutions satisfaisantes en vue de répondre aux questions et de résoudre les problèmes nouveaux notamment ceux à caractère juridique.

L'OTIF a répondu à cette question par la négative et a mis en évidence qu'il était hautement nécessaire de procéder à l'adaptation et à l'élaboration de réglementations dans les domaines juridiques qui

sont importants pour le trafic international ferroviaire. Avec ses projets, soumis entre 1995 et 1997, de modification de la COTIF 1980 elle-même, des réglementations existantes CIV, CIM et RID ainsi qu'avec ses projets de nouveaux Appendices à la COTIF (CUV, CUI, APTU et ATMF), l'OTIF est parvenue à présenter un système juridique complet et acceptable pour les parties concernées, sinon dans chaque détail, au moins dans ses éléments fondamentaux.

Conformément au mandat attribué par la 3ème Assemblée générale (Berne, 14-16.11.1995), l'objectif de la révision en profondeur devait être:

- de trouver une solution „qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide dans le cadre de la COTIF“ (document final, ch. 7.7),
- de trouver une solution au problème de la composition du Comité administratif,
- d'élaborer des Règles uniformes allant au-delà du domaine du droit de transport, à savoir
 - „circulation des engins de transport“, y compris des normes techniques relatives à l'immatriculation et à l'admission technique sur la base d'une reconnaissance mutuelle,
 - relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport (contrat d'immatriculation),
 - relations entre les propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure, et
 - contrats de transports RID.

Pour faciliter la lecture des textes, ci-après une liste des sigles et abréviations se trouve en annexe I.

Il a fallu préparer 25 sessions soit avec les représentants gouvernementaux, soit avec des experts d'une durée totale de 100 jours, et en retenir les résultats (élaboration des documents, traductions, travail rédactionnel, procès-verbaux). La multitude des documents, leur examen et traitement ont entraîné une charge de travail accrue par rapport aux années précédentes.

Enfin les travaux de révision d'une durée de quatre ans environ ont pu être achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius lors de la clôture de la 5ème Assemblée générale le 3 juin 1999. Il a été signé ce jour même par 22 Etats membres: Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Grèce, Hongrie, Italie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, République slovaque, Suède, Suisse, Syrie et République tchèque.

*

2. PRINCIPAUX POINTS DE LA REVISION DE LA COTIF

2.1. Domaine institutionnel (Protocole de modification et Convention de base dans sa nouvelle teneur)

Outre le préambule qui présente les considérations ayant conduit à la révision en profondeur de la COTIF, le Protocole de modification 1999 contient des dispositions de droit international public, nécessaires pour assurer la transition de la COTIF 1980 à la Convention dans sa teneur modifiée. A l'avenir, l'OTIF assumera la fonction de dépositaire en lieu et place du dépositaire actuel, le Gouvernement suisse.

Les modifications suivantes sont à mentionner au sujet de la Convention de base dans la nouvelle teneur:

Le but de l'organisation a été considérablement élargi. A l'avenir, l'OTIF doit contribuer à la suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de celles-ci relèvent de la compétence des Etats. Elle doit, en outre, contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'OTIF.

L'Organisation constituera un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales, qui favoriseront, amélioreront et faciliteront le trafic international ferroviaire.

En plus du français et de l'allemand, l'anglais est accepté comme troisième langue de travail. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Sont nouvellement créées une Commission d'experts techniques et une Commission de la facilitation ferroviaire.

Le Comité administratif, composé à l'avenir d'un tiers des Etats membres (au lieu du nombre fixe de 12 actuellement) est désigné pour trois ans (5 ans jusqu'à présent) afin de permettre des changements plus fréquents et par là même une participation plus intensive d'autant d'Etats membres que possible. L'Assemblée générale également doit, à l'avenir, se réunir régulièrement tous les trois ans (au lieu de 5 ans actuellement).

Un rythme bisannuel est dorénavant prévu pour le programme de travail, le budget et les comptes.

Les tâches de l'Office central, en tant que secrétariat de l'Organisation, sont désormais assumées par un Secrétaire général, en tant qu'organe de l'OTIF, qui est nommé par l'Assemblée générale.

Une liste des lignes en tant que base pour l'application des RU CIV/CIM n'est en principe tenue que pour des transports maritimes et des transports transfrontaliers par voie de navigation intérieure.

Le nouveau système de financement tient compte aussi bien de la longueur de la totalité de l'infrastructure ferroviaire des Etats membres que de leur puissance économique selon la clef de répartition des contributions aux Nations Unies.

La procédure de révision est encore accélérée. Toutefois, l'objectif de soumettre tous les Appendices, dans leur intégralité, à la procédure de révision simplifiée, n'a toujours pas été atteint.

L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant une compétence propre pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres (p. ex. la Communauté économique européenne).

Le statut de „Membre associé“ a été introduit.

2.2. Droit international de transport des voyageurs (RU CIV)

L'application des Règles uniformes se fait, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites.

Le contrat de transport international ferroviaire est conçu, à l'avenir, comme un contrat consensuel (jusqu'à présent: contrat formel), comme c'est le cas en transport maritime en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 et en transport aérien en vertu de la Convention de Varsovie.

Les RU CIV ne prévoient plus, ni obligation de transporter, ni obligation tarifaire, et accordent une grande liberté contractuelle aux parties au contrat.

La plupart des montants maximaux de responsabilité ont été augmentés (exception: perte et avarie de véhicules automobiles transportés).

Le statut juridique du transporteur substitué est réglé à l'instar de la Convention d'Athènes de 1974.

Le transporteur est responsable envers le client, même en cas de dommages ayant leur cause dans le domaine de responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Une responsabilité objective stricte du transporteur est prévue en cas de suppression de trains, de retard ou de correspondance manquée. Cette responsabilité ne connaît que quelques rares causes d'exonération, mais par contre limite les dommages-intérêts (frais d'hébergement et frais occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur).

2.3. Droit international de transport des marchandises (RU CIM)

Une harmonisation avec le droit de transport applicable à d'autres modes de transport, notamment avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été, dans une large mesure, atteinte.

L'application des Règles uniformes se fait, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites.

Une extension contractuelle du champ d'application est possible lorsque seulement le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un Etat membre. Ceci permet la conclusion de contrats de

transport direct, conformément aux RU CIM, également en trafic Est-Ouest avec des Etats dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS).

Le contrat de transport est conçu comme un contrat consensuel (jusqu'à présent: contrat réel et formel); la lettre de voiture est seulement un document de preuve. En cela, le droit international de transport ferroviaire des marchandises suit la solution applicable à d'autres modes de transport (CMR, Règles de Hambourg, Convention de Varsovie).

Les RU CIM ne prévoient plus ni d'obligation de transporter ni d'obligation tarifaire. Une plus grande liberté contractuelle est accordée aux parties au contrat, p.ex. lors de la détermination de l'itinéraire, des délais de livraison et des conditions de paiement.

Le montant maximal de responsabilité de 17 Droits de tirage spéciaux est maintenu. Le transporteur peut toutefois à l'avenir élargir sa responsabilité.

Le statut juridique du transporteur substitué est réglé à l'instar des Règles de Hambourg.

En lieu et place de la réglementation figurant actuellement dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), des dispositions particulières ont été élaborées dans le cadre des RU CIM au sujet du transport de véhicules en tant que marchandise, aussi bien en ce qui concerne le fondement de la responsabilité (responsabilité pour faute présumée) qu'en ce qui concerne l'indemnisation (valeur usuelle). Ces dispositions particulières s'appliquent également au transport d'unités de transport intermodal.

Les causes d'exonération de responsabilité sont réduites en ce qui concerne le trafic fer-mer, notamment la faute nautique n'est plus une cause d'exonération.

2.4. Transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Le RID devient un Appendice à la COTIF. L'application du RID ne dépend donc plus de l'existence d'un contrat de transport CIM.

L'élaboration de définitions et la détermination des obligations des intervenants dans le transport des marchandises dangereuses (prévues dans l'Annexe du RID) contribuent à une plus grande clarté juridique.

Dans l'Annexe du RID, des bases juridiques sont créées pour des dispositions particulières concernant les transports complémentaires sur des parcours maritimes.

A l'avenir, des dispositions seront prévues également dans l'Annexe du RID en ce qui concerne l'entraide administrative des conseillers à la sécurité, ainsi qu'un système uniforme de rapports sur les accidents ou incidents.

Le transport des marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes sera nouvellement réglé en détail dans l'Annexe du RID.

L'Annexe „technique“ du RID sera structurée de manière conviviale (en vue d'une application plus facile); ces travaux ne sont, cependant, pas encore achevés.

2.5. Utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV)

Il est clairement distingué entre l'admission technique et le contrat d'utilisation des véhicules.

Toutes les catégories de wagons (jusqu'ici wagons dits wagons-réseaux, wagons de particuliers et autres wagons, qui ne sont pas immatriculés auprès d'une société de chemin de fer, pour répondre p. ex. à une demande en période de pointe) et toutes les formes de contrats d'utilisation sont traitées de la même manière en tant que droit dispositif. La différenciation, qui était faite jusqu'à présent entre les divers types de contrats („contrat d'immatriculation“), est supprimée.

Les parties au contrat se voient accorder une très grande liberté contractuelle. Il sera toujours possible de conclure des contrats multilatéraux comme actuellement selon les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international.

Les RU CUV se limitent à régler la responsabilité et le for à titre subsidiaire. Seules les dispositions en matière de prescription sont contraignantes.

2.6. Utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (RU CUI)

Les RU CUI se limitent à régler les relations contractuelles, notamment la responsabilité entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur ainsi que les actions des auxiliaires du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Il n'est pas porté atteinte à des prescriptions de droit public, comme p. ex. les directives des Communautés européennes (CE) relatives aux droits d'accès et aux conditions de ceux-ci.

Des dispositions contraignantes en matière de responsabilité empêchent que la réglementation uniforme soit contournée par des actions concurrentes (délictuelles ou quasi délictuelles).

Quant au reste, les RU CUI accordent une grande liberté contractuelle aux parties dans la conception de leurs droits et de leurs obligations, en ce qui concerne p. ex. l'étendue de l'utilisation, le paiement, la durée du contrat etc.

Les tribunaux de l'Etat membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège sont prévus à titre de for subsidiaire.

La prescription (3 ans) est réglée de manière contraignante.

Des accords-litiges sont permis: les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles feront valoir leurs droits à dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat ou renonceront à les faire valoir.

2.7. Droit de l'admission technique de matériel ferroviaire

Validation de normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes (RU APTU)

Les RU APTU fixent la procédure de validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées seront intégrées dans des Annexes des RU APTU.

Les RU APTU ont pour but d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ferroviaire de faciliter la libre utilisation de matériel ferroviaire en trafic international.

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées doivent contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international et tenir compte de la protection de l'environnement ainsi que de la santé publique.

L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes reste du ressort des organismes de normalisation nationaux ou internationaux, qui en ont eu la charge jusqu'à présent (p.ex. CEN, CENELEC, ETSI, etc.), ou des associations internationales oeuvrant dans le domaine ferroviaire, comme l'UIC et l'OSJD.

Une demande de validation peut être déposée par tout Etat partie, par toute organisation d'intégration économique régionale qui a des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques et des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire (p.ex. les CE) et par toute association internationale représentative, (p. ex. l'UIC, OSJD). De plus, des organismes de normalisation nationaux ou internationaux peuvent déposer des demandes de validation d'une norme technique.

Les RU APTU mettent en place, dans le domaine ferroviaire, une base juridique similaire à celle prévue dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation concernant le trafic routier.

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées relayeront, d'une part, l'Accord international concernant l'Unité Technique sur les chemins de fer (UT) datant de 1882/1938, et remplaceront, d'autre part, les diverses prescriptions du RIV et du RIC ainsi que les fiches techniques de l'UIC.

2.8. Admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF)

Les RU ATMF fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires sont admis à être utilisés en trafic international.

L'admission technique relève de la compétence des autorités nationales (ou le cas échéant internationales) compétentes en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

Les autorités peuvent transférer à des organismes reconnus aptes, y compris des entreprises, la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Cependant, la création de monopoles au profit d'entreprises qui se trouvent dans une situation de concurrence est interdite.

L'admission technique s'effectue soit en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné, soit (en deux étapes) sous forme de l'admission de type de construction octroyée à un type donné, suivie de l'admission à l'exploitation octroyée aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée.

L'admission technique est effectuée sur la base des normes techniques validées et des prescriptions techniques adoptées en vertu des RU APTU.

L'admission technique par l'autorité compétente d'un Etat partie doit être reconnue par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique.

La preuve de l'admission technique se fait au moyen de certificats établis selon des modèles uniformes.

Une immobilisation ou un refus de véhicules par une autorité, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure d'un autre Etat ne sont permis que lorsque les RU ATMF, les RU APTU ou les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ne sont pas respectées.

Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie sous la responsabilité de l'OTIF.

*

3. REMARQUE FINALE

L'on peut dire, en conclusion, que le Protocole de Vilnius a élargi les compétences et le champ d'activités de l'OTIF de telle manière à ce que cette organisation pourra devenir, à moyen terme, une organisation intergouvernementale, à l'instar de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), chargée de traiter, au niveau étatique, toutes les questions ayant trait à ce mode de transport.

Avec la signature du Protocole de modification, dit de Vilnius, le 3 juin 1999, un pas important a été franchi pour le développement du trafic international ferroviaire.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la COTIF révisée, n'entreront toutefois en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats. Les expériences faites avec le Protocole de modification du 20 décembre 1990 qui n'a pu entrer en vigueur qu'au 1er novembre 1996 font craindre que le Protocole de Vilnius n'entrera en vigueur que dans environ 2 ou 3 ans.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES
du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de
la Convention relative aux transports internationaux
ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)

En particulier

En ce qui concerne les formalités nécessaires pour modifier la COTIF en vigueur et ses Appendices, le Protocole 1999 de Vilnius tient compte de l'article 20, § 1 de la COTIF 1980.

ad Préambule

Les considérants dans le préambule énoncent les motifs de certaines dispositions dans les articles du Protocole même ou dans la nouvelle COTIF. Par conséquent, des explications détaillées sont données lorsqu'on traite des articles idoines du Protocole respectivement de la nouvelle Convention de base.

ad Article premier – Nouvelle teneur de la Convention

Pour plus de clarté, un texte intégral de la nouvelle teneur de la COTIF et de ses Appendices a été annexé au Protocole de modification et non seulement le texte des modifications apportées. L'article premier précise que les modifications apportées à la COTIF 1980 et à ses Appendices figurent dans une nouvelle teneur intégrale. Contrairement à la conception initiale de l'Office central, aucune nouvelle Convention qui remplacerait la COTIF 1980 n'a été créée, mais les modifications se font en sauvegardant la continuité juridique de la COTIF et de l'OTIF, conformément à l'article 20 de la COTIF 1980.

ad Article 2 – Dépositaire provisoire

1. Anticipant la solution définitive de l'article 36 du projet COTIF, le § 1 prévoit une règle transitoire. Pour l'Office central, la Commission de révision et la 5ème Assemblée générale, aucune raison ne justifiait de laisser la fonction de dépositaire à la charge du gouvernement d'un Etat membre de l'OTIF. A l'instar des autres organisations intergouvernementales ayant une personnalité juridique en droit international public, telle que l'OTIF, l'Organisation est elle-même le dépositaire dont les fonctions sont exercées par le Secrétaire général (p. ex. l'Organisation des Nations Unies-ONU, l'Agence internationale de l'énergie atomique-AIEA). En ce qui concerne l'application anticipée de la nouvelle règle concernant le dépositaire, voir l'article 4, § 2.

2. Le § 2 précise les tâches du dépositaire provisoire, à savoir de l'OTIF existante, agissant par l'intermédiaire du Directeur général de l'Office central.

ad Article 3 – Signature, Ratification, Acceptation, Approbation, Adhésion

1. Le § 1 prévoit le délai durant lequel le Protocole 1999 demeure ouvert à la signature des Etats membres ainsi que le lieu où le Protocole peut être signé.

2. Le § 2 indique la nécessité de ratifier ainsi que l'obligation de déposer les instruments y afférents le plus tôt possible auprès du dépositaire provisoire.

3. Le § 3 précise qu'avant l'entrée en vigueur du Protocole, les Etats membres qui n'ont pas signé ce Protocole dans les délais prévus au § 1, mais également des Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent adhérer à ce Protocole en déposant un instrument d'adhésion auprès du dépositaire provisoire.

4. Etant donné qu'une adhésion à la COTIF durant la période avant l'entrée en vigueur du Protocole de modification ne peut concerner que la COTIF en vigueur, le § 4 précise qu'une telle adhésion qui sera à traiter conformément aux dispositions de l'article 23 de la COTIF 1980 se réfère aussi bien à la COTIF 1980 qu'à la COTIF dans sa nouvelle teneur, conformément au Protocole de modification 1999. Cette disposition est destinée à empêcher que des adhésions avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999 ne se réfèrent qu'à la COTIF 1980; en outre, cette disposition signifie qu'une procédure d'adhésion ultérieure à la COTIF dans sa teneur du Protocole 1999 ne sera pas nécessaire. En ce qui concerne

la procédure interne de ratification, cela signifie qu'il faut prendre en considération aussi bien la teneur de la COTIF 1980 que la nouvelle teneur.

ad Article 4 – Entrée en vigueur

1. Le § 1 règle l'entrée en vigueur en renvoyant à l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Avec 39 Etats membres (état: juin 1999), 27 ratifications, acceptations ou approbations du Protocole 1999 seraient nécessaires. Afin d'éviter les difficultés qui se sont présentées dans le passé pour constater le quorum, la deuxième phrase précise ce que l'on entend par „Etat membre“ au sens de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980.

2. Le § 2 souligne que les règles prévues à l'article 3 concernant le dépositaire provisoire sont applicables dès la mise à la signature du Protocole de modification. Le dépositaire actuel, le Gouvernement suisse, ne s'est pas opposé à cette réglementation. Conformément aux règles généralement reconnues en droit international public (v. également l'art. 24, § 4 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités) les dispositions d'un traité qui réglementent l'authentification du texte, la date d'entrée en vigueur, les fonctions du dépositaire, etc. sont applicables dès l'adoption du texte d'une convention.

ad Article 5 – Déclarations et réserves

1. Les déclarations et réserves, conformément à l'article 42, § 1 de la COTIF, ne pourraient être faites ou émises, en principe, qu'après l'entrée en vigueur du Protocole 1999, puisque cette disposition sera en vigueur à partir de ce moment-là. Il existe cependant un besoin pratique de pouvoir faire ou émettre de telles déclarations et réserves à partir de la signature du Protocole 1999, lors d'une adhésion ou à un autre moment, avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

2. Etant donné que les réserves, conformément à la COTIF 1980, ne peuvent concerner que cette teneur de la COTIF, l'article 5 précise que des déclarations et réserves concernant des dispositions de la COTIF dans sa nouvelle teneur peuvent être faites ou émises même avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999. Toutefois, elles ne prennent effet qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

ad Article 6 – Dispositions transitoires

1. Etant donné que la fin du mandat du Comité administratif, la fin de la période quinquennale pour les montants maximaux que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation ainsi que la fin du mandat du Directeur général de l'Office central ne coïncideront pas avec le moment de l'entrée en vigueur du Protocole de modification 1999, des dispositions transitoires s'avèrent nécessaires (§ 1).

2. Les Annexes techniques des RU APTU n'existaient pas encore au moment de l'adoption du Protocole 1999 par la 5ème Assemblée générale; elles seront élaborées durant la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole 1999. Par conséquent, le § 2 oblige le Secrétaire général de l'OTIF à convoquer la Commission d'experts techniques dans un délai relativement bref après l'entrée en vigueur du Protocole 1999. Lors de cette première session, la Commission devrait adopter formellement les Annexes des RU APTU. L'entrée en vigueur de cette décision se fera conformément à l'article 35 de la COTIF, dans la teneur du Protocole 1999.

3. Le § 3 prévoit une réglementation qui garantit une transition sans encombre du mandat du Comité administratif nommé conformément à la COTIF 1980, au mandat du Comité administratif nommé par l'Assemblée générale qui sera convoquée, conformément au § 1, sur la base de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999.

4. Le § 4 règle l'expiration du mandat du Directeur général qui est en fonction au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

5. Le § 5 doit garantir le passage sans encombre de la COTIF 1980 à la COTIF dans sa nouvelle teneur en ce qui concerne la vérification des comptes et l'approbation de comptes annuels, la fixation des contributions définitives des Etats membres, le paiement des contributions et en ce qui concerne

le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale.

6. Le § 6 précise les bases sur lesquelles les contributions des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le Protocole 1999 entre en vigueur, sont calculées.

7. La 5ème Assemblée générale a décidé des mesures transitoires pour les Etats membres dont les contributions dues sur la base du nouveau système de financement seront sensiblement supérieures par rapport aux contributions dues conformément à l'article 11 de la COTIF 1980. Il est prévu d'adapter en trois étapes le montant dû selon l'ancien système, jusqu'à ce que le montant conformément à l'article 26 de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 soit atteint. Le montant minimal de 0,25% conformément à l'article 26, § 3, doit en tout cas être versé. Par ailleurs, l'Etat membre concerné doit formuler une demande correspondante dont décide l'Assemblée générale.

8. Le § 8 détermine le droit applicable aux contrats de transport conclus sur la base des RU CIV ou des RU CIM 1980 avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

9. La réglementation expresse du droit applicable aux contrats de transport conclus avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999 soulève la question du droit applicable aux contrats relatifs à l'utilisation de wagons ainsi qu'aux contrats sur l'utilisation de l'infrastructure conclus avant l'entrée en vigueur du Protocole 1999. La Commission de révision avait discuté ce problème lors de la 21ème session et s'était ralliée au point de vue de l'Office central, selon lequel la question ne se pose pas de la même manière pour les contrats de transport basés sur les RU CIV et les RU CIM et les contrats basés sur les RU CUV ou les RU CUI. Alors qu'il existe déjà pour les contrats de transport un droit international uniforme contraignant, qui sera modifié sur certains points, un tel droit international uniforme n'existe actuellement pas pour les contrats d'utilisation de véhicules ou pour les contrats d'utilisation de l'infrastructure. C'est pourquoi, les dispositions contraignantes des RU CUV et des RU CUI devraient être applicables à de tels contrats dès l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

10. Le Royaume-Uni a été d'avis qu'il serait inacceptable d'appliquer aux contrats existants des prescriptions modifiées et a proposé à la 5ème Assemblée générale de préciser que les contrats d'utilisation de véhicules et d'utilisation de l'infrastructure resteront soumis au droit en vigueur au moment de la conclusion du contrat, même après l'entrée en vigueur de la nouvelle version de la COTIF. Ceci aurait cependant pour conséquence que les parties au contrat pourraient échapper durablement à l'application des dispositions contraignantes des RU CUV et des RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages corporels. Comme compromis, la 5ème Assemblée générale a décidé de prévoir une période transitoire d'un an avant que les dispositions contraignantes du nouveau droit ne s'appliquent à de tels contrats.

ad Article 7 – Textes du Protocole

Cette disposition correspond à l'article 45, § 1 de la COTIF dans sa nouvelle teneur et prévoit que le Protocole 1999 est également conclu dans les trois langues énumérées. Toutefois, le texte français continuera à faire foi en cas de divergences. En ce qui concerne les traductions officielles dans d'autres langues, la solution prévue également pour le Protocole 1999 correspond à l'article 45, § 2 de la COTIF dans sa nouvelle teneur.

ad Clauses finales

1. Le Protocole 1999 et son Annexe ont été ouverts à la signature, par les représentants des Etats membres, à l'issue de la 5ème Assemblée générale en langues française, allemande et anglaise. Ils ont déjà été signés par 22 Etats membres le 3 juin 1999.

2. Conformément à son article 3, le Protocole 1999 restera encore ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1999 à Berne auprès du dépositaire provisoire, l'OTIF. Après expiration du délai de signature, des Etats membres de l'OTIF pourront encore adhérer au Protocole (art. 3, § 3).

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES
de la Convention relative aux transports internationaux
ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du
Protocole de modification du 3 juin 1999

TITRE PREMIER

Généralités

ad Article premier – Organisation intergouvernementale

1. L'article premier, §§ 1 à 6 correspond à l'article premier, §§ 1 à 3 de la COTIF 1980. Il assure, avec l'article premier du Protocole 1999, la continuité juridique et organisationnelle de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en tant qu'organisation intergouvernementale indépendante.

2. Le § 2, deuxième phrase, qui s'inspire de l'article 54, lettre c) de la Convention de Genève du 6 mars 1948 relative à la création de l'Organisation maritime internationale (OMI) doit permettre une plus grande souplesse en ce qui concerne le siège de l'Organisation, dans le cas où, pour des raisons économiques, politiques ou autres, il s'avérerait judicieux de transférer le siège à un autre endroit. Une fusion (partielle) avec l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSJD) à Varsovie ou l'évolution de l'OTIF vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale, à l'instar de l'OMI et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pourraient motiver l'Assemblée générale à prendre une décision en ce sens. Conformément à l'article 14, § 6, une décision de l'Assemblée générale de transférer le siège de l'OTIF nécessiterait toutefois une majorité des deux tiers.

3. En ce qui concerne le § 4, il convient de souligner que les représentants des Etats membres ne jouissent des privilèges et immunités prévus par le Protocole y afférent que lorsqu'ils participent en qualité de délégués officiels à une session d'un organe de l'Organisation. Ces privilèges et immunités leurs sont accordés dans tous les Etats membres et pas uniquement dans l'Etat du siège de l'Organisation.

4. La question de savoir si l'Accord de siège entre la Confédération suisse et l'OTIF du 10 février 1988 (création de l'OTIF le 1er mai 1985) mentionné au § 5 doit être soumis à une révision serait à examiner ultérieurement.

5. Eu égard à l'importance primordiale généralement accordée à l'anglais au niveau international, et grandissante également dans le domaine du trafic ferroviaire (pour les Etats, les entreprises et les usagers), l'anglais a été introduit comme troisième langue de travail de l'Organisation (§ 6). Une telle mesure s'imposait depuis longtemps et est une condition préalable au développement de l'OTIF vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale. Les frais fixes relatifs à l'introduction d'une troisième langue de travail devraient être inférieurs à Frs. 300.000.- par an (indice des salaires et des prix en Suisse: 1998). Seraient nécessaires en personnel supplémentaire: un/e traducteur/trice ainsi qu'un/e secrétaire. A cela s'ajouteraient, en fonction du nombre annuel de réunions, les frais d'interprétation simultanée ainsi que les frais uniques d'installation de cabines d'interprètes.

6. En raison de leur importance particulière et historique dans le domaine ferroviaire, l'allemand et le français ont été maintenus comme langues de travail. L'introduction éventuelle d'autres langues de travail (en sus de l'allemand, de l'anglais et du français) devrait faire l'objet d'une décision de l'Assemblée générale, particulièrement au regard de l'adhésion d'autres Etats et de l'importance du trafic ferroviaire sur leur territoire. Il s'agirait, en premier lieu, de l'introduction du russe. La Commission de révision a toutefois rejeté une disposition prévoyant que le russe deviendrait automatiquement langue de travail en cas d'adhésion à la COTIF de deux Etats de langue russe.

ad Article 2 – But de l'Organisation

1. L'article 2 correspond en principe à l'article 2 de la COTIF 1980, le but de l'Organisation étant toutefois universel à l'avenir. L'OTIF devra être en mesure de traiter tous les aspects du trafic interna-

tional ferroviaire en vue de le promouvoir, de l'améliorer et de le faciliter. Cela ne vaut pas pour les questions relevant de la compétence des entreprises ferroviaires (entreprises de transport et gestionnaires d'infrastructure), comme par exemple le marketing, les tarifs, les horaires, l'exploitation etc., mais pour les questions relevant de la compétence des Etats et qui ont été jusqu'alors, de fait, confiées aux chemins de fer. Dans ses projets de 1995/1996 relatifs à une nouvelle COTIF et à ses Appendices, l'Office central s'est inspiré, en ce qui concerne la délimitation des attributions entre Etat et entreprises, de la politique et de la législation des Communautés européennes (CE), notamment de la Directive 91/440/CEE.

2. Le développement du droit de transport international ferroviaire restera l'une des tâches primordiales de l'OTIF (§ 1, lettre a), ch. 1). Cette tâche correspond

- dans le domaine de l'aviation, à la gestion de la Convention de Varsovie par l'OACI,
- dans le domaine de la navigation maritime, à la gestion de la Convention d'Athènes, des Règles de Visby et de Hambourg par l'OMI, et
- dans le domaine de la navigation intérieure, à l'élaboration d'un droit de transport international pour la navigation intérieure (projet CMNI) par la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR), en coopération avec la Commission du Danube et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU).

3. Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes CIM (RU CIM) 1980, est remplacé par des Règles uniformes réglant, de manière générale, les différents types de contrats d'utilisation de véhicules en tant que moyens de transport en trafic international ferroviaire. Dans ce contexte, il ne sera plus différencié entre les wagons réseaux et les wagons de particuliers; les nouvelles Règles uniformes CUV (RU CUV – Appendice D à la Convention) remplaceront aussi, en partie, des prescriptions du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV – § 1, lettre a), ch. 2, v. par ailleurs le rapport explicatif relatif aux RU CUV).

4. La tâche prévue au § 1, lettre a), ch. 3, est la conséquence de la séparation juridique et organisationnelle du transport d'avec la gestion de l'infrastructure réalisée ou prévue dans certains Etats membres. Il s'avère judicieux, à l'échelle internationale, de régler d'une manière uniforme les relations juridiques à caractère contractuel, entre les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires des infrastructures, notamment les questions ayant trait à la responsabilité. Les Règles uniformes CUI (RU CUI – Appendice E à la Convention) ne traitent cependant pas de la question de savoir selon quels critères commerciaux ou de droit public les capacités d'infrastructure sont mises à la disposition des transporteurs ferroviaires. Pour les Etats membres des CE et les Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE), cette question fait déjà l'objet de la Directive 95/19/CE.

5. Le § 1, lettre a), ch. 4 prévoit le développement du régime juridique des marchandises dangereuses (RID), toutefois sous forme d'un régime de droit public, c'est-à-dire indépendant des dispositions du droit de transport, régime de droit privé, à savoir des RU CIM (Appendice B à la Convention).

6. La participation active à la suppression d'entraves au franchissement des frontières (§ 1, lettre b) devrait constituer – comme dans le cas de l'aviation civile pour l'OACI – une autre tâche importante de l'OTIF. Cela correspond aux décisions de la 2ème Assemblée générale du 20 décembre 1990 (ch. 7, lettre l) du document final) et de la 3ème Assemblée générale du 16 novembre 1995 (ch. 7.7 du document final).

7. Les mots „en tenant compte des intérêts publics particuliers“ ont été introduits dans le § 1, lettre b), étant donné que l'accélération du franchissement des frontières ne peut pas constituer un but absolu, mais que d'autres aspects importants doivent également être pris en compte, tels que la lutte contre l'immigration clandestine ou le trafic de drogues, qui représentent des „intérêts publics particuliers“. Ceci correspond également aux Conventions citées sous chiffre 2, relatives à l'aviation civile et à la navigation maritime.

8. De nombreux problèmes en trafic international ferroviaire sont imputables à des différences techniques des chemins de fer (différences d'écartement, de systèmes d'alimentation électrique, de signalisation, de freinage etc.). Par conséquent, les efforts visant à une harmonisation technique dans

le sens d'une compatibilité ou interopérabilité maximale gagnent de plus en plus en importance, afin d'assurer et d'augmenter la compétitivité du rail en trafic international (§ 1, lettre c). Pour cela, l'approche prometteuse qui était à la base de l'Accord international sur l'Unité technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, conclu au niveau étatique, est reprise. Si l'on considère l'influence qui peut être, dans une très large mesure, exercée par les normes techniques sur la concurrence entre les entreprises de transport ferroviaire ainsi que sur l'accès au marché international et aux infrastructures étrangères, la validation de normes et de prescriptions techniques applicables au matériel ferroviaire (prescriptions concernant la construction et l'exploitation) ne peut plus être confiée exclusivement aux entreprises de transport ferroviaire, comme cela est de fait le cas aujourd'hui dans la plupart des Etats membres. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, les Etats devraient assumer à nouveau leur responsabilité en la matière comme ils le font depuis toujours en matière de normes et de surveillance p. ex. dans les domaines des transports routiers et de l'aviation civile. L'initiative de la Commission européenne en ce qui concerne la Directive 96/48/CE sur l'interopérabilité rend cette conception de base.

9. L'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international peut, tout comme les normes et prescriptions techniques, influencer la concurrence en trafic ferroviaire. A l'avenir, la procédure d'admission technique se déroulera d'une manière uniforme sur la base de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes contraignantes relatives à la construction et à l'exploitation, établies à l'échelle internationale (§ 1, lettre d). Il serait même concevable, à moyen terme, de confier l'exécution, c'est-à-dire l'admission technique proprement dite, à l'Organisation. L'article 4, § 3, crée une base juridique pour cela. Une concentration et une internationalisation de la surveillance ferroviaire technique, dont la procédure d'admission technique fait partie, permettraient de procéder à d'importantes mesures de rationalisation dans les administrations étatiques et, par conséquent, de réaliser une diminution des coûts.

10. Seule une instance centrale peut efficacement veiller au respect des régimes de droit adoptés et mis en vigueur au niveau international. L'OTIF sera cette instance étant donné qu'elle prépare ces régimes de droit (§ 1, lettre e). Cela ne signifie pas que l'OTIF est un organisme international de contrôle ou une autorité internationale de surveillance ayant le pouvoir de donner des instructions.

11. Le développement, également au sein de l'Organisation, des prescriptions, règles et procédures, conformément aux changements juridiques, économiques et techniques (§ 1, lettre f), constitue un but évident.

12. Le § 2 ouvre la possibilité d'élaborer d'autres instruments ou Conventions internationales dans le cadre de l'OTIF. Ceci évite la nécessité de modifier la Convention dans le cas où il s'avérerait approprié de régler de manière uniforme, au niveau international, d'autres domaines juridiques touchant au trafic international ferroviaire.

13. Le § 2, lettre a), prévoit la possibilité de créer d'autres régimes de droit uniforme sous forme d'appendices. De tels appendices deviendraient partie intégrante de la Convention (art. 6, § 1, lettre h).

14. Il ne s'agit pas seulement d'ajouter, le cas échéant, des nouveaux appendices à la Convention, mais également de créer une plate-forme de travail pour l'élaboration de nouvelles conventions indépendantes ayant un lien matériel avec la COTIF. L'on pourrait p. ex. envisager une convention relative à la responsabilité pour les dommages subis par des tiers en relation avec le trafic international ferroviaire, à l'instar de celle existant pour l'aviation civile, à savoir la Convention de Rome de 1952. Comme autres champs d'activités, il pourrait être envisagé d'élaborer une convention internationale sur la saisie de véhicules ferroviaires, à l'instar de la Convention de Bruxelles de 1952 sur l'harmonisation de certaines règles relatives à la saisie de navires, et une convention relative aux sûretés et garanties internationales concernant le matériel ferroviaire financé par des tiers.

ad Article 3 – Coopération internationale

1. L'OTIF doit devenir, à moyen ou long terme, la seule Organisation intergouvernementale, au sein de laquelle les Etats membres traitent, à l'instar de l'OACI et de l'OMI, les questions et problèmes qui se posent, au niveau étatique, en trafic international ferroviaire. Il existe, actuellement, dans l'espace géographique des Etats membres de l'OTIF, une multitude d'organisations internationales intergou-

vernementales et non gouvernementales, dont les compétences et activités se chevauchent partiellement. Afin d'augmenter l'efficacité de la coopération internationale, les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale au sein de l'OTIF, pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément à l'article 2. Il ne ressort du § 1 ni une obligation, ni une compétence de traiter des questions de coopération commerciale des chemins de fer dans le cadre de l'OTIF.

2. Les conventions internationales existantes, à la fois des Etats et des chemins de fer, concernant le trafic international ferroviaire et la coopération dans ce domaine, doivent être examinées et adaptées à la nouvelle situation et aux buts de l'OTIF (entre autres concentration de la coopération au sein de l'OTIF, prise en compte de la séparation des tâches étatiques d'avec les tâches des entreprises ferroviaires mêmes).

3. Les tâches et compétences des CE ne sont pas concernées (§ 2). Les obligations des Etats membres de l'OTIF résultant de leur qualité de membre des CE ou d'Etat partie à l'Accord sur l'EEE, prévalent en tout cas sur les obligations résultant du § 1.

4. La Commission de révision a décidé de transférer l'article relatif à la coopération internationale du projet de Protocole de modification dans la Convention proprement dite, afin de lier également les Etats qui deviendront Etats membres de l'OTIF après l'entrée en vigueur du Protocole de modification.

ad Article 4 – Reprise et transfert d'attributions

1. Le § 1 doit être vu au regard du but fondamental du Protocole 1999 et de la COTIF révisée (art. 2 et 3): augmenter l'efficacité et concentrer la coopération internationale des Etats dans le domaine ferroviaire. La reprise et le transfert de compétences à l'OTIF sont soumis à une décision de l'Assemblée générale, donc des Etats membres, une majorité des deux tiers étant requise conformément à l'article 14, § 6.

2. En ce qui concerne la reprise d'attributions, il s'agit uniquement de la reprise d'attributions qui, selon l'article 2, sont en accord avec les buts de l'OTIF et sont basées sur des accords internationaux ou des ententes, donc des tâches qui jusqu'alors étaient confiées à d'autres organisations intergouvernementales. Un transfert d'attributions ne peut pas être „forcé“, mais nécessite des accords appropriés entre les Etats membres de ces organisations.

3. La 5ème Assemblée générale a décidé de régler non seulement la dissolution de l'Organisation et le transfert de ses attributions restantes à d'autres organisations intergouvernementales (art. 43), mais aussi la possibilité de transférer des attributions particulières afin d'obtenir une souplesse dans l'exécution des tâches dans le domaine international ferroviaire, sans pour cela être obligée de dissoudre l'Organisation dans sa totalité (§ 2).

4. Le § 3 doit permettre la prise en charge des tâches administratives de certains Etats membres dans le domaine du trafic international ferroviaire. Cela pourrait présenter un intérêt particulier pour certains Etats membres, notamment en ce qui concerne la surveillance ferroviaire technique, si la transformation des chemins de fer étatiques concernés en entreprises de droit privé nécessitait la création d'une autorité de surveillance ferroviaire étatique qui remplirait les tâches étatiques jusqu'alors confiées aux chemins de fer d'Etat intégrés dans l'administration étatique. Cela a p.ex. été le cas pour la République fédérale d'Allemagne lors de la création de la Deutsche Bahn AG et de l'Office fédéral des chemins de fer („Eisenbahn-Bundesamt“) en tant qu'autorité de surveillance ferroviaire (1.1.1994). La Suisse s'est également ralliée, en principe, à cette conception, à compter du 1er janvier 1999. Voir par ailleurs chiffre 9 des remarques relatives à l'article 2.

5. Le § 3 ouvre également la voie à la création d'une administration ferroviaire internationale dans certains domaines qui s'y prêtent particulièrement, comme p. ex. la gestion d'un registre sur le matériel ferroviaire financé par des tiers ou la surveillance technique ferroviaire. Il ne s'agirait pas de créer une organisation supranationale comme les CE, mais de transférer de manière révocable certaines des compétences étatiques des Etats membres à l'OTIF. Les frais administratifs y afférents devraient être supportés par les Etats membres concernés.

ad Article 5 – Obligations particulières des Etats membres

1. Les §§ 1 et 2 s'inspirent des articles 22, 23 et 37 de la Convention de Chicago de 1944 sur la création de l'OACI. Ils prévoient des obligations particulières de droit public international des Etats membres, à savoir d'adopter toutes les mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. La phrase introductive au § 1 énonce cette obligation sous une forme générale. Les lettres a) à c) concrétisent cette obligation générale dans certains domaines. Le § 2 comporte l'obligation de contribuer activement à l'uniformisation et à la standardisation dans tous les domaines importants pour le trafic international ferroviaire.

2. Le § 4 prévu dans le projet de l'Office central du 30 août 1996 devait non seulement obliger certains Etats membres à appliquer les normes et prescriptions techniques de l'Appendice F et de ses Annexes lors de l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, mais aussi à développer des normes et prescriptions techniques applicables au matériel ferroviaire exclusivement dans le cadre de l'OTIF. Cette disposition a été rejetée par la Commission de révision (procès-verbal de la 13ème session, p. 26). Toutefois, pour les Etats parties aux Appendices F et G à la Convention, l'obligation de baser l'admission de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires sur certaines normes techniques et prescriptions techniques uniformes découle maintenant en partie directement de ces Appendices.

3. Le § 3 ne contient pas de disposition à caractère contraignant. Il s'agit plutôt de soutenir les efforts en vue d'un accès facilité à l'infrastructure.

ad Article 6 – Règles uniformes

1. L'article 6 suit le modèle de l'article 3 de la COTIF 1980. Il contient une énumération des régimes de droit uniforme qui devront, à l'avenir, avoir un caractère contraignant en trafic international ferroviaire (§ 1), pour autant que des réserves n'aient pas été émises à l'encontre de certains régimes de droit dans leur ensemble. Le contenu des différents régimes de droit ressort du titre de l'Appendice respectif.

2. Les §§ 2 et 3 de l'article 3 de la COTIF 1980 ne peuvent pas être maintenus tels quels, étant donné que l'actuel système des lignes inscrites et des obligations qui en résultent pour les Etats et les entreprises n'est pas maintenu.

3. Le § 2 précise comme l'article 3, § 4 de la COTIF 1980, que les Appendices font partie intégrante de la Convention.

ad Article 7 – Définition de la notion „Convention“

L'article 7 correspond à l'article 4 de la COTIF 1980.

TITRE II

Dispositions communes

Remarque préliminaire

Lors de sa 16ème session (23-27.3.1998), la Commission de révision a décidé, en principe, d'introduire les dispositions identiques des Appendices à la Convention sous forme de dispositions communes dans la Convention même (procès-verbal, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions relatives au droit national applicable, à l'unité de compte, aux dispositions complémentaires, à la caution judiciaire, à l'exécution de jugements et aux saisies figurent dans les articles 8 à 12 de la COTIF.

ad Article 8 – Droit national

1. Le § 1 a été conçu à l'instar de l'article 3 des Règles de Hambourg. Il stipule un principe d'interprétation reconnu d'une manière générale en jurisprudence et en doctrine. Cette disposition précise que l'interprétation et l'application uniforme de la Convention, c'est-à-dire également des Règles uniformes qui y sont jointes sous forme d'Appendices, prime sur les conceptions juridiques nationales.

2. Le terme „droit national“ inclut les lois, règlements, arrêtés ministériels et, le cas échéant, également les tarifs.

3. Est désigné en tant que droit national le droit de l'Etat où le procès est intenté (*lex fori*). L'article 8 ne renvoie toutefois pas directement au droit matériel de l'Etat où le procès est intenté, mais inclut les règles de conflit de lois qui y sont applicables (renvoi global).

4. Le droit communautaire applicable aux Etats membres des CE fait partie du droit national respectif et est donc également pris en compte par l'article 8.

ad Article 9 – Unité de compte

1. Mis à part de légères modifications rédactionnelles, cette disposition a été reprise telle quelle de l'article 6 des RU CIV 1980 et de l'article 7 des RU CIM 1980. Le § 5 concernant l'obligation des chemins de fer de publier les cours n'a pas été repris. Au lieu de cela, l'on a introduit un nouveau § 6 au sujet de la conversion de l'unité de compte en monnaie nationale.

2. Il y a de bonnes raisons de prévoir la même unité de compte que celle prévue dans les conventions comparables (CMR, Convention de Varsovie, etc.).

ad Article 10 – Dispositions complémentaires

En ce qui concerne les dispositions complémentaires, le projet des RU CIM de l'Office central du 5 mai 1995 s'était limité à prévoir les dispositions complémentaires étatiques. Lors de sa 5ème session, la Commission de révision a toutefois décidé avec une grande majorité de mentionner également les dispositions complémentaires conclues entre deux ou plusieurs transporteurs. Ce qui importe, c'est que ces dispositions complémentaires ne doivent pas diverger des RU CIV et RU CIM. Par conséquent, il ne peut s'agir que de dispositions d'exécution qui devraient être, dans la mesure du possible, uniformes dans tous les Etats membres et pour tous les transporteurs; à défaut l'unité juridique créée par les RU CIV et RU CIM pourrait être mise en question.

ad Article 11 – Caution judiciaire

Cette disposition correspond à l'article 18, § 4 de la COTIF 1980; elle a toutefois été étendue aux litiges relevant des RU CUV et RU CUI.

ad Article 12 – Exécution de jugements, Saisies

1. Les §§ 1 et 2 correspondent à l'article 18, § 1 de la COTIF 1980. Le § 1 interdit de revoir l'affaire quant au fond, mais non de faire valoir des motifs de nullité dans le cadre des formalités nécessaires à l'exécution. Le § 2 exclut des facilités accordées par le § 1 uniquement les jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement ainsi que les jugements concernant les amendes pour procédure abusive (dommages-intérêts exemplaires).

2. Le § 3 reprend l'article 18, § 2 de la COTIF 1980 et a trait aux créances nées de contrats de transports internationaux. Cette disposition maintient la protection de telles créances contre une saisie bien que la situation ait changé du fait de la suppression de l'obligation de transporter (v. ch. 5 des Généralités relatives aux RU CIM ainsi que les remarques relatives à l'article 10 CIM). La Commission de révision a rejeté une solution facilitant la saisie sur le territoire duquel se trouve le matériel roulant. Ceci a été confirmé par la 5ème Assemblée générale.

3. Le § 4 étend la réglementation, jusqu'alors uniquement applicable aux créances nées des contrats de transports internationaux, également aux créances nées des contrats d'utilisation en vertu des RU CUV et des contrats d'utilisation de l'infrastructure en vertu des RU CUI.

TITRE III

Structure et fonctionnement*ad Article 13 – Organes*

1. L'article 13, § 1 correspond à l'article 5 de la COTIF 1980. Du fait de l'élargissement des tâches de l'OTIF, deux organes supplémentaires ont été créés; la Commission de la facilitation ferroviaire (§ 1, lettre e) et la Commission d'experts techniques (§ 1, lettre f). Les compétences de ces Commissions sont déterminées dans les articles 19 et 20.

2. A l'instar de la pratique du droit international public (comme p.ex. les Organisations spécialisées du système des Nations Unies – ONU – en matière de transport telles que l'OACI et l'OMI, mais aussi p. ex. l'Agence internationale de l'énergie atomique – AIEA, la CCNR, la Commission du Danube et autres), un „Secrétaire général“ est prévu à l'avenir comme organe exécutif de l'OTIF (lettre g). Ses fonctions correspondent, dans une large mesure, à celles de l'actuel Office central.

3. L'Office central, qui actuellement assume encore la gestion du Secrétariat de l'OTIF sous la direction d'un Directeur général, n'est pas maintenu en tant qu'organe permanent de l'OTIF, parallèlement à l'organe exécutif qu'est le „Secrétaire général“.

4. Afin d'éviter de devoir modifier la Convention dans le cas où il s'avérerait judicieux d'instaurer d'autres commissions en tant qu'organes de l'OTIF, le § 2 attribue à l'Assemblée générale une compétence en la matière. La Commission de révision a cependant décidé de limiter la compétence de l'Assemblée générale à l'instauration de commissions temporaires.

5. Les Etats membres qui ont émis une réserve ou ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, ne sont pas membres de la Commission compétente en la matière. Par contre, de tels Etats restent membres de l'Assemblée générale, mais (dans les cas mentionnés) n'ont pas le droit de vote (art. 14, § 5), et ne sont pas pris en compte lors de la détermination du quorum (§ 3). Dans le cas des Commissions, ils ne sont déjà pas pris en compte lors de la détermination du quorum en raison du fait qu'ils ne sont pas membres de la Commission correspondante.

6. Le § 4 tient compte d'une équitable répartition géographique des principales fonctions au sein de l'Organisation.

ad Article 14 – Assemblée générale

1. L'article 14 suit le modèle de l'article 6 de la COTIF 1980. Le catalogue des compétences de l'Assemblée générale a été élargi à des matières nouvellement intégrées dans la COTIF pouvant nécessiter une décision (§ 1, lettres f) à k) et n) à p)).

2. Le rythme actuel d'une Assemblée générale tous les cinq ans restreint inutilement la liberté d'action de l'OTIF, étant donné que l'alternative (sur proposition d'un tiers des Etats membres) requiert une initiative coordonnée de la part d'au moins 13 Etats membres actuellement. Un rythme de trois ans (§ 3) est également la conséquence de la réduction à trois ans du mandat du Comité administratif prévu à l'article 15, § 2, dont la composition est décidée par l'Assemblée générale (§ 1, lettre b). La Commission de révision a nouvellement prévu la possibilité de convoquer l'Assemblée générale sur proposition du Comité administratif.

3. Eu égard à l'importance des décisions que doit prendre l'Assemblée générale, la Commission de révision a maintenu, en ce qui concerne le quorum nécessaire à l'Assemblée générale (§ 4), la règle actuellement en vigueur: la présence de la majorité des Etats membres est exigée (art. 6, § 4 COTIF 1980).

4. Les Etats membres ayant déclaré ne pas appliquer dans leur totalité certains Appendices à la Convention (art. 42, § 1, 1ère phrase), restent membres de l'Assemblée générale, même lorsque celle-ci adopte des modifications à des Appendices à la Convention auxquels de tels Etats membres ne sont pas parties. Dans ces cas (art. 13, § 3), ils ne sont pas pris en compte lors de la détermination du quorum (§ 4) et, par conséquent, ne disposent pas du droit de vote.

5. La réglementation de la représentation par un autre Etat membre est problématique. Le Règlement intérieur de l'Assemblée générale laisse apparaître clairement que les exigences quant aux pouvoirs de

négociation des différentes délégations sont très élevées. La 5^{ème} Assemblée générale a certes maintenu la possibilité de la représentation par un autre Etat, mais elle a limité cette possibilité dans la mesure où, à l'avenir, un Etat ne pourra pas représenter plus d'un autre Etat, comme cela est déjà prévu pour le Comité administratif (art. 15, § 6, 2^{ème} phrase).

6. Les cas nécessitant, quant à la prise de décision par l'Assemblée générale, une majorité des deux tiers, ont été élargis à d'autres matières importantes (§ 6, lettres f), g), h) et p)).

ad Article 15 – Comité administratif

1. L'article 15 correspond à l'article 7 de la COTIF 1980. Eu égard au possible accroissement du nombre des Etats membres (p. ex. adhésion des Etats issus de l'ancienne Union soviétique), le nombre des membres du Comité administratif n'est pas fixé; il se modifie en fonction du nombre total des Etats membres (§ 1). Par conséquent, et compte tenu des 39 Etats actuellement membres, treize membres seraient à nommer au Comité (actuellement composé de 12 membres).

2. Le critère d'une équitable répartition géographique lors de la détermination des membres pour chaque période a été maintenu, tout comme le principe, selon lequel un Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières (§ 4). Le cas du § 3 constitue une exception à cette règle.

3. Lorsqu'un siège au Comité devient vacant, le Comité administratif ne désigne plus lui-même un autre Etat membre en tant que membre du Comité pour le reste de la période. A l'avenir, l'Assemblée générale désignera les membres et les membres suppléants du Comité; pour chaque membre sera désigné un membre suppléant précis. Lorsqu'un membre suppléant devient membre du Comité au cours d'une période, celui-ci doit dans tous les cas être désigné par l'Assemblée générale comme membre du Comité pour la période suivante. Cette disposition (§ 2) confère une plus grande importance à la fonction de membre suppléant et pourrait augmenter l'intérêt des Etats membres à être désignés comme Etats suppléants. Le § 3 doit également renforcer la position des Etats suppléants et garantir en permanence le quorum au sein du Comité administratif.

4. Le catalogue des compétences du Comité administratif (§ 5) a également été adapté et élargi à de nouvelles matières qui seront à traiter par le Comité administratif (lettres e), g), k), q) et r)).

5. En raison de son importance, la disposition relative au quorum et à la majorité à laquelle le Comité administratif prend ses décisions (§§ 6 et 7) a été transférée de son actuel Règlement intérieur au corps même de la Convention. La majorité simple prévue au § 7 garantit que des décisions légalement valables peuvent être prises dans tous les cas.

6. Le § 8 reprend l'article 7, § 3, al. 1 et 3 de la COTIF 1980.

7. Il a été renoncé à la disposition jusqu'alors contraignante, selon laquelle le Comité administratif tient deux sessions chaque année; seule sa convocation au moins une fois par an est exigée. L'on a ajouté une disposition, selon laquelle le Président convoque le Comité administratif non seulement sur demande de quatre de ses membres, mais aussi sur proposition du Secrétaire général (§ 9, lettre a).

8. La Commission de révision s'est prononcée contre une proposition de la Belgique visant à institutionnaliser le Président du Comité administratif en tant qu'organe indépendant. Elle s'est contentée de préciser que le Président ne peut que traiter, tout comme cela est le cas actuellement, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions (§ 9, lettre c).

ad Article 16 – Commissions

1. L'article 16 correspond à l'article 8 de la COTIF 1980. Il regroupe toutes les dispositions qui s'appliquent en commun aux Commissions prévues à l'article 13, § 1, lettres c) à f). La participation du Secrétaire général aux sessions des Commissions va de soi.

2. Le § 4 de l'article 8 de la COTIF 1980 relatif au quorum a été repris dans les articles 17 à 20 concernant les différentes Commissions.

3. Contrairement à l'Assemblée générale, les Etats membres ayant déclaré conformément à l'article 42, § 1, première phrase, qu'ils n'appliqueront pas certains Appendices dans leur intégralité, ne sont pas membres de la Commission de révision, de la Commission d'experts du RID ou de la Commission d'experts techniques, lorsque ces Commissions traitent de modifications des Appendices concernés. Conformément au § 5, lettre b), ces Etats peuvent toutefois être invités à participer aux délibérations en tant qu'observateurs sans droit de vote.

4. La 5ème Assemblée générale n'a pas repris pour l'article 16 la règle applicable à l'Assemblée générale et au Comité administratif, selon laquelle un Etat membre peut être représenté par un autre Etat membre, mais qu'un Etat ne peut pas représenter plus d'un autre Etat.

5. La 5ème Assemblée générale a refusé d'accorder aux organismes, qui déposent une demande de validation d'une norme technique ou une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme (v. art. 5 et 6 APTU), un droit de participation. La réglementation du § 5 est suffisante. Dans le but d'un travail efficace, il va de soi que le Secrétaire général invite les organismes concernés aux sessions de la Commission d'experts techniques. Telle était la pratique au cours des années écoulées (v. la participation des organisations et associations internationales professionnelles aux travaux de la Commission de révision et de la Commission d'experts du RID). D'ailleurs, les détails d'une participation des organismes tiers peuvent être réglés dans le Règlement intérieur de la Commission.

6. Le libellé du § 6 décidé par la Commission de révision s'inspire de la pratique observée au cours des années passées dans la Commission de révision. Il pourrait être interprété comme instaurant l'obligation de procéder à une élection du président et de ses suppléants au début de chaque session. Pour cette raison, la 5ème Assemblée générale a décidé de prévoir que la présidence dans une des Commissions peut être confiée à un Etat membre ou à un certain délégué soit pour une période à fixer lors de l'élection (pour plusieurs années ou sessions), soit pour une période illimitée. Ceci a surtout de l'importance pour la Commission d'experts techniques afin de garantir un travail efficace et continu. Le texte modifié tient d'ailleurs compte de la pratique suivie par la Commission d'experts du RID et par d'autres organisations internationales.

ad Article 17 – Commission de révision

Un article propre est consacré à la Commission de révision, tout comme, d'ailleurs, aux autres Commissions. Cet article correspond, pour l'essentiel, aux §§ 2 et 4 de l'article 8 de la COTIF 1980. La compétence décisionnelle est élargie aux nouvelles RU CUV, RU CUI, RU APTU (sans Annexes) et RU ATMF, à l'exception des dispositions mentionnées à l'article 33, § 4, lettres d) à g).

ad Article 18 – Commission d'experts du RID

Un article propre est également prévu pour la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, qui correspond, pour l'essentiel, à l'article 8, §§ 2 et 4 de la COTIF 1980. Nonobstant le fait que l'Annexe au RID comportera, à l'avenir, d'importantes dispositions d'une portée considérable (p. ex. contrôles administratifs des marchandises dangereuses, entraide administrative dans le cadre de l'application du RID, conseiller à la sécurité, restrictions de transport sur des lignes comportant des risques locaux particuliers, rapports sur les accidents ou incidents, la Commission de révision a opté pour une compétence exclusive de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne les modifications de l'Appendice C. La 5ème Assemblée générale s'est ralliée à cette décision.

ad Article 19 – Commission de la facilitation ferroviaire

1. L'instauration d'une Commission de la facilitation ferroviaire, notamment lors du franchissement des frontières, tient compte de la décision adoptée, lors du débat sur le projet Facilrail, au cours de la 3ème Assemblée générale du 16 novembre 1995: „... a recommandé, une solution qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide dans le cadre de la révision en profondeur de la COTIF“.

2. Cette décision a été confirmée par les lignes directrices adoptées par la 4ème Assemblée générale (8-11.9.1997): „L'Organisation a pour but ... de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire, notamment en contribuant, dans les meilleurs délais, à une suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, dans la mesure où les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats“.

3. Malgré les impulsions données par le projet Facilrail dans les années 1991-1994, il persiste un large éventail de tâches à poursuivre dans ce domaine important pour la compétitivité du mode de transport ferroviaire.

4. La conception, le but, les tâches et les compétences de ce nouvel organe de l'OTIF (§ 1) s'inspirent des articles 22, 23 et 37 de la Convention de Chicago de 1944, des travaux pratiques de l'OACI et des expériences qui y ont été acquises. La Commission existant dans le cadre de l'OACI a également été instituée pour une durée illimitée et a été pourvue de compétences étendues. Conformément à l'article 2, § 1, lettre b), l'OTIF doit uniquement contribuer à la suppression des entraves dont la cause relève de la compétence étatique.

5. Malgré le fait que la 4ème Assemblée générale avait décidé de ne pas prévoir un Appendice à la COTIF ayant pour objet une procédure douanière simplifiée applicable au trafic international ferroviaire des marchandises, l'article 18 n'exclut pas que la Commission se penche également sur des questions douanières.

6. En ce qui concerne la prise en compte des „intérêts publics particuliers“, il est renvoyé au chiffre 7 des remarques relatives à l'article 2.

7. Le quorum (§ 2) a été fixé à un moindre niveau, afin de garantir à la Commission sa capacité d'agir. Cela se justifie, étant donné que, contrairement à d'autres Commissions, les décisions de la Commission de la facilitation douanière n'ont pas de conséquences juridiques directes.

ad Article 20 – Commission d'experts techniques

1. L'instauration d'une Commission d'experts techniques ainsi que les compétences qui lui sont attribuées (§ 1), constituent une importante ouverture pour l'avenir de l'OTIF. Aucun autre domaine que le domaine technique ne ressent un aussi grand besoin d'harmonisation. En raison des coûts considérables que représenteraient p. ex. un écartement uniforme des rails ou une alimentation en électricité uniforme des réseaux ferroviaires dans tous les Etats membres de l'OTIF, l'harmonisation est à comprendre dans le sens de la réalisation d'un maximum de compatibilité et d'interopérabilité.

2. La 4ème Assemblée générale de l'OTIF:

- avait constaté „que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles“;
- avait considéré „que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel“;
- avait chargé „l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international“.

3. Contrairement à la solution adoptée par la Commission de révision, la 5ème Assemblée générale a décidé que la Commission d'experts techniques peut également, en ce qui concerne les prescriptions techniques uniformes, soit les adopter, soit les refuser, mais qu'elle ne peut en aucun cas les modifier lors de leur adoption. Le rôle de la Commission d'experts techniques est ainsi limité à l'analyse du contenu de la norme/prescription proposée.

4. Tel que décidé par la Commission de révision, le motif de la disposition était le suivant: les normes techniques au sens de la définition de l'article 2, lettre b) des RU APTU sont le résultat d'une procédure de normalisation spécifique et très détaillée dans le cadre p. ex. du Comité européen de normalisation (CEN), du Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) ou de l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI). Les représentants des Etats membres ont la possibilité de participer à ces procédures. On n'a pas voulu donner à la Commission d'experts techniques la compétence de mettre en cause, par sa modification lors de la validation, une

norme technique issue de cette procédure. Il n'en est pas de même pour les prescriptions techniques uniformes qui sont élaborées sans participation des Etats membres par les associations des entreprises ferroviaires et l'industrie de production de matériel ferroviaire. Le souverain législateur, c'est-à-dire les Etats membres, devrait avoir la possibilité de modifier une prescription technique élaborée par lesdites associations et dont l'adoption comme prescription technique uniforme est sollicitée.

5. La 5ème Assemblée générale s'est toutefois ralliée au point de vue de la Commission européenne et de l'UIC. La Commission a la possibilité d'adresser, le cas échéant, un avis négatif motivé au demandeur afin que celui-ci, selon son propre mode de fonctionnement, puisse éventuellement élaborer une modification à sa proposition.

6. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé au Rapport explicatif relatif aux RU APTU (Appendice F à la Convention), notamment aux chiffres 7 à 23 des Généralités.

7. Avec la „moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1“, le quorum pour la Commission d'experts techniques est plus élevé que celui pour la Commission d'experts du RID et la Commission de la facilitation ferroviaire, mais légèrement plus bas que celui pour l'Assemblée générale et la Commission de révision (majorité „simple“).

8. La 5ème Assemblée générale a clarifié que, lors de prises de décisions concernant des dispositions qui ne s'appliquent pas à certains Etats du fait qu'ils ont formulé une objection conformément à l'article 35, § 4 de la COTIF, ou fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des RU APTU, les Etats en cause n'ont pas le droit de vote.

ad Article 21 – Secrétaire général

1. En ce qui concerne la création d'un organe „Secrétaire général“, il est renvoyé aux chiffres 2 et 3 des remarques relatives à l'article 13.

2. Le § 2 reprend l'ajout à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980, prévu par le Protocole 1990, concernant la durée du mandat du Directeur général de l'Office central, toutefois ramené à une période de trois ans. Cela correspond à la période de trois ans prévue pour le Comité administratif. Le Secrétaire général peut rester en fonction pour une période maximale de neuf ans. L'on s'est abstenu de la mention ou de la réglementation d'un poste de „Vice-directeur général“ ou d'un „Secrétaire général adjoint“ dans la Convention même. Les postes et les grades sont réglés dans le statut du personnel de l'Organisation.

3. Les fonctions du Secrétaire général (§ 3) correspondent, dans une large mesure, aux compétences actuelles de l'Office central. Ont été nouvellement introduits, les fonctions du dépositaire de l'Organisation (lettre a) et le droit d'initiative des propositions de modification de la Convention prévu au § 4 (lettre d) ainsi que le droit de demander la convocation du Comité administratif.

ad Article 22 – Personnel de l'Organisation

L'Office central n'est pas maintenu en tant qu'organe indépendant de l'OTIF, en sus du Secrétaire général (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 13). Par conséquent, la position du personnel de l'Organisation est réglée de manière générale dans un article particulier.

ad Article 23 – Bulletin

1. L'obligation de publier le Bulletin incombe à l'Organisation, sans précision de l'organe qui en a la charge; cela semble judicieux, étant donné que ni le Comité administratif ni le Secrétaire général ne sont, en tant qu'organes entrant en ligne de compte, „éditeur“ du Bulletin. Il s'agit, comme cela est actuellement le cas, d'un Bulletin officiel, qui contient toutefois aussi d'autres communications nécessaires ou utiles à l'application de la Convention. La Convention ne prévoit pas de périodicité précise pour le Bulletin, ce qui permettrait, le cas échéant, de le faire paraître, selon la nécessité, à un rythme irrégulier. A l'avenir, la souplesse nécessaire devrait ainsi être assurée.

2. Conformément à l'article 21, § 3, lettre m), le Secrétaire général doit, le cas échéant, porter différentes communications à la connaissance des Etats membres, des organisations et associations inter-

nationales ainsi que des entreprises. Dans le cas du système actuel des lignes inscrites, l'Office central dispose du nom et de l'adresse de toutes les entreprises ferroviaires participant au trafic international ferroviaire; cela ne sera plus le cas à l'avenir. Le § 2 crée, par conséquent, la possibilité de remplacer des communications individuelles, auxquelles le Secrétaire général est contraint, par une publication dans le Bulletin.

ad Article 24 – Listes des lignes

1. La gestion du système actuel des lignes inscrites, en vue de la détermination du champ d'application des RU CIV et des RU CIM, n'est pas maintenue. Conformément aux décisions de la Commission de révision relatives à l'article premier des nouvelles RU CIV et RU CIM, ces Règles uniformes s'appliquent de manière contraignante à tout contrat de transport ferroviaire de personnes et de marchandises, lorsque les lieux de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. L'obligation de transporter est supprimée. Aussi, le système administratif des „listes des lignes“, lourd et coûteux, devient, en principe, superflu en ce qui concerne les lignes ferroviaires (v. ch. 4 et 5). Il s'agit là également d'une conséquence de la séparation entre le transport ferroviaire et la gestion de l'infrastructure.

2. Pour appliquer les RU CIV ou les RU CIM aux transports complémentaires effectués par un autre mode de transport en trafic intérieur des Etats membres, une inscription des lignes correspondantes n'est pas non plus nécessaire étant donné que l'application des RU CIV et des RU CIM découle directement du contrat de transport. Tant que le transport complémentaire ne donne pas lieu à un franchissement de frontière, il n'existe aucun conflit avec le droit international réglant les autres modes de transport, telle que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), par exemple.

3. Il n'en va pas de même dans le cas d'un transport complémentaire maritime ou sur des voies de navigation intérieure, lorsque cette partie du transport est elle-même transfrontalière. C'est pourquoi, l'application des RU CIV et des RU CIM continue, dans ces cas, à être déterminée par une inscription de telles lignes sur les listes correspondantes. Cette réglementation correspond à l'article 10 de la COTIF de 1980. Le maintien du système des lignes inscrites pour des transports complémentaires transfrontaliers maritimes ou sur des voies de navigation intérieure est possible puisque p. ex. le droit international de transport maritime n'est pas d'application contraignante, ce qui est le cas des RU CIM.

4. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 relatif à une nouvelle COTIF avait prévu à l'article 18 la possibilité que des lignes qui, dans certains Etats membres, ne sont pas disponibles au trafic international direct effectué sur la base des RU CIV ou des RU CIM, soient inscrites sur des listes à part, dites listes négatives. Une telle disposition aurait permis, à l'avenir, à certains Etats d'adhérer à la COTIF, si l'application des RU CIV ou des RU CIM sur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Etat concerné n'entraînait pas en ligne de compte pour des raisons pratiques, économiques ou financières.

5. L'idée d'une liste négative avait été approuvée en principe par la 4ème Assemblée générale (8.-11.9.1997). Conformément aux suggestions du Comité administratif en ce qui concerne le financement de l'Organisation, la Commission de révision a décidé, pour des raisons pratiques, de remplacer cette „liste négative“ par la possibilité d'émettre une réserve au champ d'application des RU CIV et des RU CIM. Cette réserve consiste à inscrire sur des listes les lignes ferroviaires, sur lesquelles sont effectués des transports internationaux soumis aux RU CIV et RU CIM („liste positive“). Cette possibilité est toutefois réservée à certains futurs Etats membres.

TITRE IV

Finances

Remarque préliminaire

1. La future réglementation concernant le financement des dépenses de l'Organisation a constitué l'une des questions les plus difficiles, sinon la plus difficile, rencontrées dans le cadre des travaux préparatoires à la révision de la COTIF. A plusieurs reprises, tous les problèmes y relatifs ont été discutés en détail au sein des différents organes de l'OTIF, à savoir la Commission de révision, la 4ème Assemblée générale et le Comité administratif.

2. Lors de sa 21^{ème} session (19.-23.10.1998), la Commission de révision a finalement adopté la recommandation du Comité administratif concernant le financement de l'Organisation. Il s'agit d'un compromis pour toutes les questions ayant trait au financement, basé sur les valeurs suivantes:

- contribution minimale: 0,25%
- contribution maximale: 15%
- proportion de la „puissance économique (clef de l'ONU)“: „longueur du réseau“: 40: 60 (2/5: 3/5).

ad Article 25 – Programme de travail, Budget, Comptes, Rapport de gestion

1. L'introduction d'un article particulier s'avère judicieuse aux fins d'une simplification rédactionnelle, après que la Commission de révision a décidé de passer à un rythme bisannuel, en ce qui concerne le programme de travail, le budget, les comptes et le rapport de gestion.

2. Nonobstant le fait qu'il est prévu de publier le Rapport de gestion à un rythme bisannuel, rien n'empêche l'Organisation de publier un Rapport de gestion annuellement, dans la mesure où cela est justifié par le volume des travaux ou des résultats obtenus.

ad Article 26 – Financement des dépenses

1. Cet article remplace l'article 11 de la COTIF 1980. La réglementation des contributions qui est actuellement basée uniquement sur la longueur des lignes inscrites, ne tient pas suffisamment compte des situations économiques et de trafic très diverses dans les Etats membres ainsi que de l'importance très variable du trafic international ferroviaire d'un Etat membre à l'autre. Pour cette raison, l'Office central a été invité à plusieurs reprises dans le passé à examiner des solutions de rechange. Cela a été fait, mais aucune des variantes examinées n'a pu faire l'objet d'un consensus. Etant donné qu'à l'avenir, le système des lignes inscrites sera supprimé, un nouveau système doit être créé.

2. La solution adoptée par la Commission de révision représente un compromis sous forme de „paquet“.

3. Le § 2 tient compte de la situation particulière des Etats qui, pour des raisons pratiques, économiques et financières, ne sont pas en mesure d'appliquer la COTIF et ses Appendices, notamment les RU CIM, sur l'ensemble de leur infrastructure ferroviaire. La possibilité d'émettre des réserves aux RU CIV et RU CIM est limitée aux Etats qui adhéreront à la COTIF dans la teneur du Protocole 1999 après son entrée en vigueur et dans lesquels l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) est appliqué (v. ch. 8 des remarques relatives à l'art. 1 CIV ainsi que ch. 26 des remarques relatives à l'art. 1 CIM). Pour ces Etats est prise en compte non pas la longueur totale des infrastructures ferroviaires, mais uniquement la longueur des infrastructures sur lesquelles sont effectués des transports selon les RU CIV et RU CIM, complétée par la longueur des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites. La puissance économique (clef de l'ONU) est également prise en compte uniquement en fonction de la proportion entre la longueur des lignes sur lesquelles ont lieu des transports CIV et CIM et la longueur totale des infrastructures ferroviaires, complétée par la longueur des lignes maritimes et de navigation intérieure.

4. La possibilité prévue à l'article 42, § 1, première phrase, de déclarer ne pas appliquer certains Appendices à la Convention dans leur intégralité aura pour conséquence que les activités et donc les dépenses de l'OTIF ne toucheront plus de la même manière les Etats membres de l'OTIF, qui n'en tireront plus les mêmes profits. Pour cette raison, le § 4 prévoit que la partie des dépenses qui découlent d'activités au profit d'une partie des Etats membres seulement, sera supportée par ces Etats uniquement, cependant selon la même formule que celle prévue au § 1. La décision quant à l'attribution des dépenses incombe au Comité administratif.

5. Afin d'assurer la liquidité de l'OTIF, les contributions pour la période bisannuelle en cours sont dues, sous forme d'avance de trésorerie, payable en deux acomptes, au plus tard jusqu'au 31 octobre de chaque année que comprend le budget (§ 5). L'avance de trésorerie est fixée sur la base de la contribution de l'année précédente définitivement due. Exception faite du rythme bisannuel, le nouveau § 5 correspond pour l'essentiel à l'actuel article 12 du Règlement financier et comptable.

6. Le § 6 correspond dans une large mesure à l'article 11, § 2, al. 1 de la COTIF 1980.

7. Le § 7 correspond à l'article 11, § 2, al. 2 de la COTIF 1980, cependant modifié comme suit: les sommes dues portent intérêt dès le 1er janvier de l'année suivante et le droit de vote d'un Etat débiteur est suspendu un an à compter de celui pour lequel il est en demeure.

8. Les §§ 8, 10 et 11 correspondent, à quelques adaptations rédactionnelles près, à l'article 11, §§ 3, 5 et 6 de la COTIF 1980. Le § 9 a été nettement simplifié par rapport à l'article 11, § 4 de la COTIF 1980.

ad Article 27 – Vérification des comptes

Le mandat additionnel relatif à la vérification des comptes décidé par la 2ème Assemblée générale (17-20.12.1990), appliqué depuis le 1er janvier 1994, a été intégré tel quel dans la Convention même. L'Assemblée générale a toutefois le droit de confier la vérification des comptes à un autre Etat que l'Etat du siège (§ 1).

ad Titre V – Arbitrage

Le Titre V (art. 28 à 32) relatif à l'arbitrage correspond dans une large mesure à l'actuel Titre III (art. 12 à 16) de la COTIF 1980. L'article 28, § 2 (actuel art. 12, § 2) a été simplifié et étendu à d'autres litiges nés de l'application ou de l'interprétation d'autres conventions élaborées au sein de l'OTIF (v. art. 2, § 2).

TITRE VI

Modification de la Convention

Le Titre VI (art. 33 à 35) correspond – toutefois avec des modifications importantes – au Titre V (art. 19 à 21) de la COTIF 1980.

ad Article 33 – Compétence

1. L'Assemblée générale reste compétente pour les modifications de la Convention elle-même et de ses Appendices, à moins que d'éventuelles modifications ne relèvent expressément de la compétence de certaines Commissions (§ 2). Elle peut par ailleurs continuer à se déclarer compétente en ce qui concerne les modifications présentant un caractère de connexité avec des dispositions fondamentales (§ 3).

2. L'on a nouvellement créé la possibilité qu'un tiers des Etats représentés dans la Commission de révision, dans la Commission d'experts du RID ou dans la Commission d'experts techniques peut exiger que les propositions de modification concernant les Appendices à la Convention soient soumises pour décision à l'Assemblée générale.

3. En qui concerne les modifications soumises à la procédure simplifiée, le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu d'étendre la compétence de la Commission de révision à toutes les dispositions des RU CIV et RU CIM ainsi que des nouveaux Appendices D (RU CUV – droit des véhicules) et E (RU CUI – utilisation de l'infrastructure). Cet élargissement de compétence avait pour but de permettre une adaptation plus rapide à la fois du droit de transport et des deux Appendices nouvellement créés aux modifications économiques et juridiques. Le projet de l'Office central avait par ailleurs prévu de ne plus soumettre obligatoirement les décisions de l'Assemblée générale à une procédure de ratification.

4. Lors des délibérations de la Commission de révision, il s'est révélé qu'en regard au droit constitutionnel de nombreux Etats membres, une simplification aussi étendue de la procédure de révision ne peut être obtenue ni pour la Convention même ni pour les Appendices. Les dispositions concernant les fondements de la responsabilité, la charge de la preuve, le champ d'application, les dommages-intérêts, la prescription et l'extinction des droits ainsi que le for, ont été exclues de la procédure de révision simplifiée.

5. La Commission de révision sera, par contre, compétente en ce qui concerne les modifications de différentes dispositions de la Convention même, à savoir de l'article 9 (unité de compte) et de l'article 27 (vérification des comptes), à l'exception du § 1 (transfert de la vérification des comptes de l'Etat du siège à un autre Etat). Ceci correspond à la situation juridique actuelle.

6. En ce qui concerne les RU APTU et RU ATMF (Appendices F et G à la Convention), la Commission de révision a maintenu, lors de ses délibérations, les mêmes principes que pour les Règles uniformes mentionnées aux chiffres 3 et 4. La Commission d'experts techniques sera en revanche compétente pour les modifications des Annexes des RU APTU (§ 6).

7. La Commission de révision et, par la suite, la 5ème Assemblée générale, ont décidé que la Commission d'experts du RID doit être compétente non seulement en ce qui concerne les décisions relatives à l'Annexe de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C proprement dit.

ad Article 34 – Décisions de l'Assemblée générale

1. L'article 34 renonce en partie au système de l'article 20, §§ 1 et 2 de la COTIF 1980 jusqu'alors appliqué. Les expériences faites avec la COTIF du 9 mai 1980 – entrée en vigueur seulement le 1er mai 1985 – et le Protocole du 20 décembre 1990 – entré en vigueur seulement le 1er novembre 1996 – justifient cette modification. Entre l'adoption et l'entrée en vigueur se sont écoulées, dans le premier cas, presque cinq ans et, dans le second cas, presque six étant donné que le nombre nécessaire de ratifications, d'adoptions ou d'approbations n'a pas pu être obtenu dans un meilleur délai.

2. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu une entrée en vigueur automatique des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale pour les Etats n'ayant pas déclaré, avant l'expiration d'un délai prévu pour l'entrée en vigueur, qu'ils s'opposent aux modifications. Une simplification aussi étendue de la procédure de révision en ce qui concerne les décisions de l'Assemblée générale n'a pas remporté la majorité nécessaire. L'on a finalement adopté une solution selon laquelle les modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications (§ 2). Dans le cas des modifications des Appendices décidées par l'Assemblée générale, l'approbation par la moitié des Etats membres est suffisante. Le délai de douze mois demeure inchangé (§ 3).

3. L'on a nouvellement introduit la possibilité que l'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une nature telle que les Etats qui ne peuvent pas accepter cette modification, devront sortir de l'Organisation (§ 6). La conséquence juridique de la suspension de l'application des Règles uniformes, jusqu'alors prévue à l'article 20, § 3 de la COTIF 1980, a été maintenue, dans la mesure où les décisions de l'Assemblée générale concernent des Appendices à la Convention (§ 7). Ces deux conséquences juridiques ont pour objet le maintien de l'unité juridique en trafic international ferroviaire. Ce n'est certes pas une solution idéale, mais il a été possible d'éviter une incertitude juridique, telle qu'elle existe en trafic international aérien en raison des différentes versions de la Convention de Varsovie en vigueur.

ad Article 35 – Décisions des Commissions

1. L'article 35 correspond, pour l'essentiel, à l'article 21 de la COTIF 1980. Le délai de douze mois pour l'entrée en vigueur de décisions adoptées par la Commission de révision a été maintenu. Le délai pour l'entrée en vigueur de décisions adoptées par la Commission d'experts du RID a, par contre, été ramené à six mois et donc été adapté aux délais prévus dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

2. L'on a ajouté un § 6 empêchant que p. ex. des Etats, qui ont émis une réserve à l'encontre d'un Appendice dans son intégralité, ou que des Etats, qui ne disposent plus du droit de vote parce qu'ils n'ont pas satisfait à leurs obligations de paiement (art. 26, § 7), ou que des Etats, dont la qualité de membre a été suspendue en vertu de l'article 40, § 4, puissent influencer l'entrée en vigueur de décisions adoptées par les Commissions. La version décidée par la Commission de révision a été remaniée et complétée par la 5ème Assemblée générale dans l'intérêt de la clarté juridique.

3. La 5^{ème} Assemblée générale a modifié la conséquence juridique de la suspension de l'application de l'Appendice F dans son intégralité dans le cas d'objections contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, dans la mesure où seule l'application de cette norme ou de cette prescription est suspendue (§ 4, 3^{ème} phrase).

TITRE VII

Dispositions finales

ad Article 36 – Dépositaire

1. L'article 36 correspond, à peu près, à l'article 26 de la COTIF 1980. Les fonctions du dépositaire devront toutefois, à l'avenir, être assurées par l'Organisation elle-même, c'est-à-dire son organe exécutif, le Secrétaire général. Il s'agit là également d'une pratique courante dans d'autres organisations internationales.

2. A la place d'une énumération détaillée des fonctions du dépositaire, telles qu'elles sont prévues par l'article 26 de la COTIF 1980, il est renvoyé, d'une manière générale, à la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités (§ 1).

3. L'expérience faite ces dernières années a montré que même dans le cadre d'une organisation relativement „apolitique“ comme l'OTIF, des questions juridiques difficiles peuvent surgir en relation avec la fonction du dépositaire. Pour cette raison, le § 2 prévoit la possibilité de régler des divergences éventuelles entre un Etat membre et le dépositaire.

ad Article 37 – Adhésion à la Convention

1. L'article 37 correspond dans une large mesure à l'article 23 de la COTIF 1980, toutefois sans différencier entre des adhésions après la signature, mais avant la mise en vigueur de la „nouvelle“ Convention, c'est-à-dire la Convention modifiée par le Protocole 1999, et les adhésions après sa mise en vigueur. Les adhésions avant la mise en vigueur du Protocole 1999 et de la Convention modifiée se réfèrent à la COTIF 1980 et sont régies par l'article 23 de cette dernière.

2. En principe, l'adhésion à la COTIF et, par conséquent, à l'Organisation, est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel une infrastructure ferroviaire est gérée (§ 1). Il n'importe pas que l'Etat en question dispose de son „propre“ chemin de fer. La possibilité d'adhérer ne doit pas non plus être forcément liée à l'existence d'une liaison ferroviaire directe avec les Etats membres actuels. Il serait concevable, et cela devrait être possible, que p. ex. le Bangla Desh, l'Inde et le Pakistan adhèrent à la COTIF, même s'il n'y a actuellement pas de liaison ferroviaire ininterrompue entre le Pakistan et l'Iran (brèche à l'est de Zahedan) et donc vers l'ouest et les autres Etats membres de l'OTIF. Ces trois Etats pourraient très bien appliquer, en trafic international ferroviaire entre leurs territoires, les RU CIV/CIM ainsi que le reste du droit uniforme. Il pourrait en être de même en ce qui concerne d'autres groupes d'Etats en Amérique du Nord, Amérique Latine, Afrique et Asie. Voir par ailleurs l'article 39 et les remarques y afférentes.

3. L'OTIF pourrait se développer, à l'instar de l'OACI et de l'OMI, vers une organisation intergouvernementale oeuvrant à l'échelle mondiale. Cela pourrait s'avérer d'un intérêt et d'une importance encore plus grands, si l'OTIF se consacre, au-delà du droit de transport proprement dit, davantage à d'autres domaines juridiques concernant le trafic international ferroviaire. Finalement, l'augmentation du trafic international dans le domaine des transports intermodaux, notamment lors des transports des matières dangereuses, rend de plus en plus nécessaire la création, à l'échelle mondiale, d'un droit uniforme applicable en trafic ferroviaire transfrontalier. A cet effet, l'OTIF pourrait être l'Organisation appropriée. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est elle aussi une association des chemins de fer (entreprises) oeuvrant à l'échelle mondiale.

4. Les §§ 2 à 5 correspondent aux §§ 2 et 3 de l'article 23 de la COTIF 1980, les conditions pour la prise d'effet d'une adhésion ayant été simplifiées (§ 3). Il a été renoncé au double emploi actuel entre „demande d'adhésion“ et „dépôt d'un instrument d'adhésion après expiration du délai d'opposition“ (art. 23, § 2, al. 4 COTIF 1980).

ad Article 38 – Adhésion d’organisations régionales d’intégration économique

1. Quelques Etats membres ont transféré, dans certains domaines, des droits de souveraineté (législation et application) aux CE, qui représentent une communauté économique régionale au sens du § 1. Pour cette raison, il semble nécessaire d’offrir à une telle organisation supranationale la possibilité d’adhérer à l’OTIF. Sur suggestion de la Commission européenne, la 5ème Assemblée générale a complètement modifié le texte décidé par la Commission de révision. L’article 38 prévoit, par conséquent, la possibilité d’une adhésion de plein droit au lieu d’une simple association. Du fait des activités futures de l’OTIF dans le domaine des RU APTU, l’adhésion des CE pourrait s’avérer indiquée.

2. Les conditions d’une adhésion doivent faire l’objet d’un accord entre l’organisation régionale et l’OTIF. L’Assemblée générale est l’organe compétent de l’OTIF pour approuver un tel accord (art. 14, § 2, lettre n).

3. Les §§ 2 et 3 règlent l’étendue des droits exercés par l’organisation régionale à la place des différents Etats membres, respectivement par les Etats membres mêmes. Le § 4 règle la fin de la qualité de membre. Les organisations régionales qui ont adhéré sont traitées à égalité avec les Etats membres.

4. La décision sur une adhésion éventuelle des CE à l’OTIF ne relève pas de la compétence de la Commission européenne; une telle décision doit être prise par les Etats membres des CE. Actuellement, les questions concernant une adhésion à des organisations internationales oeuvrant dans le domaine des transports ou concernant une adhésion en tant que partie à une Convention internationale, ne sont pas, du point de vue politique et juridique, clairement tranchées au sein des Communautés. Ainsi, les CE sont parties à l’Accord de Genève de 1958 (concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions); toutefois, malgré le fait que la Commission l’a proposé ou demandé, les CE ne sont jusqu’ici pas membre p. ex. de la CCNR ou d’Eurocontrol. L’OTIF est libre de proposer, aux CE, une adhésion, tout comme les CE sont libres d’accepter ou non une telle offre d’adhésion (art. 238 du Traité CE).

ad Article 39 – Membres associés

1. La COTIF en vigueur ne prévoit qu’une forme de qualité de membre des Etats, à savoir celle avec les pleins droits et les pleines obligations. Parmi les „obligations“ compte l’application des Appendices en trafic international ferroviaire entre les Etats membres (COTIF 1980: CIV et CIM; COTIF dans la teneur du Protocole 1999: au moins un des Appendices, cf. art. 42, § 1). Il est cependant concevable que des Etats s’intéressent au travail de l’OTIF sans vouloir accepter, dans un premier temps, tous les droits et toutes les obligations liés à une adhésion conformément à l’article 37. Pour cette raison, il est judicieux de prévoir une qualité nuancée de membre sous forme d’association, comme le prévoient p. ex. d’autres organisations et associations internationales (Conférence européenne des Ministres des transports – CEMT, UIC). Une telle participation sous forme d’association pourrait faciliter une adhésion ultérieure de l’Etat en question. Entreraient en ligne de compte p. ex. les Etats-Unis d’Amérique, la Fédération de Russie, l’Inde et d’autres Etats dont les chemins de fer effectuent des transports internationaux.

2. Le § 2 règle l’obligation de verser des contributions et limite certains droits de participation des membres associés.

ad Article 40 – Suspension de la qualité de membre

Ces dispositions trouvent leur origine dans une suggestion de l’Office central visant à combler la lacune entre la qualité de membre à plein droit, avec tous les droits et obligations, d’une part, et la dénonciation de la Convention, d’autre part.

ad Article 41 – Dénonciation de la Convention

L’article 41 correspond à l’article 25 de la COTIF 1980. En raison de la possibilité qu’un Etat déclare de ne pas appliquer certains Appendices dans leur intégralité (art. 42, § 1, première phrase), il a été renoncé à prévoir également la possibilité de dénoncer un ou plusieurs Appendices.

ad Article 42 – Déclarations et réserves à la Convention

1. Le § 1 admet des réserves et des déclarations sous deux formes: d'une part, des réserves et des déclarations de ne pas appliquer certains Appendices dans leur intégralité, et d'autre part, des réserves et déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou certaines dispositions de ses Appendices. Cette dernière possibilité n'est cependant admise que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes. Dans cette mesure, le § 1 correspond à l'article 27 de la COTIF 1980. La différenciation entre réserves et déclarations se fait en fonction du moment où elles peuvent être émises ou faites. Les réserves peuvent être émises à certains moments seulement, les déclarations peuvent être faites à tout moment.

2. La possibilité d'émettre des réserves et de faire des déclarations conformément au § 1, deuxième phrase, de ne pas appliquer certaines dispositions est prévue à:

- l'article 28, § 3 de la COTIF, en ce qui concerne l'arbitrage,
- l'article premier, § 6 des RU CIV, pour les Etats du SMPS, en ce qui concerne l'application des RU CIV uniquement aux transports sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire,
- l'article premier, § 6 des RU CIM, pour les Etats du SMGS, en ce qui concerne l'application des RU CIM uniquement aux transports sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire,
- l'article 2 des RU CIV, en ce qui concerne la non-application de l'ensemble des dispositions des RU CIV relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs qui sont ressortissants de l'Etat ayant fait la déclaration, ou qui ont leur résidence habituelle dans cet Etat,
- l'article 2 des RU CUI, en ce qui concerne la non-application de l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque l'événement dommageable s'est produit sur le territoire de l'Etat qui a fait la déclaration, et que la victime est ressortissant de cet Etat ou a sa résidence habituelle dans cet Etat,
- l'article 9 des RU APTU, en ce qui concerne l'application de normes techniques qui ont été validées et de prescriptions techniques uniformes qui ont été adoptées.

ad Article 43 – Dissolution de l'Organisation

1. Même si la question d'une dissolution ne se pose pas actuellement, la Commission de révision a jugé qu'il serait utile de prévoir une réglementation claire à ce sujet, notamment pour ce qui est du partage éventuel des biens, compte tenu des différences considérables en ce qui concerne la participation des Etats membres au financement de l'Organisation.

2. La décision d'une dissolution de l'Organisation devrait être prise par l'Assemblée générale, conformément à l'article 14, § 6, avec une majorité des deux tiers. Un transfert éventuel des attributions restantes à une autre organisation internationale devrait être précédé de négociations avec cette organisation, respectivement avec les Etats membres concernés. Les détails concernant la dissolution et un transfert éventuel des attributions restantes, le moment de la prise d'effet de cette décision, etc. ne devraient être réglés par l'Assemblée générale que lorsqu'elle décidera de la dissolution.

ad Article 44 – Disposition transitoire

L'article 44 prévoit que les contrats existants conclus conformément aux RU CIV, RU CIM, RU CUV et RU CUI restent, en cas de suspension de l'application de ces Règles uniformes (art. 34, § 7 et art. 35, § 4), en cas de la dénonciation de la Convention (art. 41) et en cas de déclarations de ne pas appliquer les Appendices concernés à la Convention dans leur intégralité (art. 42, § 1), soumis au droit en vigueur au moment de la conclusion du contrat.

ad Article 45 – Textes de la Convention

1. L'extension proposée des attributions et activités de l'OTIF, l'importance toujours plus grande de l'anglais, également en trafic international ferroviaire, ainsi que la perspective d'une activité de l'OTIF à l'échelle mondiale, ont fait apparaître la nécessité non seulement d'introduire l'anglais en tant que troisième langue de travail de l'OTIF, mais aussi de rédiger la Convention également en anglais.

2. Lors de la 5ème Assemblée générale, l'Allemagne et la République slovaque ont proposé de supprimer la primauté de la version française par rapport à la version allemande et anglaise en cas de divergences (§ 1, 2ème phrase). Les arguments suivants ont été avancés:

- la coutume internationale; dans le cas de Conventions internationales rédigées en plusieurs langues, une primauté n'est accordée à aucune langue en cas de divergences;
- les trois versions linguistiques sont des textes authentiques;
- la traduction en d'autres langues, p. ex. le slovaque, doit être possible sur la base de chacune des trois versions linguistiques;
- les textes originaux des nouvelles Règles uniformes ont d'abord été rédigés en allemand; en ce qui concerne la version française, il s'agit – dans la plupart des cas – de traductions;
- il ne peut pas être exclu qu'en cas de divergences constatées, la version française fasse foi, même si elle est éventuellement incorrecte.

Les propositions ont manqué de justesse de remporter la majorité nécessaire des deux tiers.

3. Le projet de l'Office central du 30 août 1996 avait prévu des traductions officielles de la COTIF uniquement en langues arabe et russe et avait renoncé, pour des raisons de coûts, à des traductions officielles en italien et en néerlandais. En ce qui concerne les textes officiels, la Commission de révision a décidé, avec une majorité relativement faible, de se limiter, dans un premier temps, aux langues de travail de l'Organisation.

4. La question des traductions a de nouveau été soulevée dans le contexte de la solution globale relative au financement des dépenses de l'Organisation. La Commission de révision et la 5ème Assemblée générale ont finalement adopté la solution prévue au § 2. Dans la mesure où une langue est langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres de l'Organisation, les Etats membres concernés ont un intérêt à disposer d'une même traduction officielle de la Convention. Le gros des frais liés à la traduction (le travail de traduction même) devraient être supportés par les Etats concernés. Actuellement, ce compromis aurait une importance pour la Belgique et les Pays-Bas (néerlandais), l'Italie et la Suisse (italien), l'Algérie, l'Irak, le Liban, le Maroc, la Syrie et la Tunisie (arabe) ainsi que pour la Suède et la Finlande (suédois). Il pourrait s'avérer important pour la Fédération de Russie et le Bélarus (russe), si ces deux Etats devaient adhérer à la COTIF.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
du Protocole sur les privilèges et immunités
de l'Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires (OTIF)

EXPOSE DES MOTIFS

1. Il est d'usage et conforme à la pratique internationale que les Etats membres d'une organisation intergouvernementale s'engagent à accorder à l'organisation, aux membres de son personnel, aux experts auxquels elle fait appel ainsi qu'aux représentants des Etats membres les privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission dans le cadre de l'organisation. Ce principe est stipulé à l'article premier, § 4 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et est précisé dans le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, qui fait partie intégrante de la Convention. Cela correspond à la démarche adoptée lors de la révision de 1980.

2. Les privilèges et immunités ont pour but d'assurer la relation de confiance indispensable entre les Etats membres et l'Organisation d'une part et entre les Etats membres d'autre part, en empêchant qu'un Etat membre puisse influencer sur l'activité de l'Organisation en exerçant une pression injustifiée sur celle-ci ou qu'il puisse tirer de l'activité de l'Organisation des avantages financiers indus. Le libellé de l'article premier, § 4 de la COTIF et les dispositions du Protocole font tous deux clairement apparaître le caractère fonctionnel des privilèges et immunités.

3. Etant donné que, jusqu'à présent, le Protocole sur les privilèges et immunités a fait ses preuves dans la pratique, l'Office central a renoncé à suggérer des modifications matérielles à ce sujet. Le libellé du Protocole sur les privilèges et immunités a fait l'objet d'un remaniement rédactionnel et d'une réorganisation structurelle. Les articles ont été pourvus de titres, afin de faciliter la lecture du Protocole.

4. Bien qu'en matière de privilèges et immunités, les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège revêtent l'importance la plus grande, il est néanmoins nécessaire d'accorder à l'Organisation et aux membres de son personnel les privilèges et immunités d'usage lorsqu'ils exercent leurs fonctions dans d'autres Etats membres, p. ex. lors de conférences hors de l'Etat du siège. Cela vaut également pour les représentants des Etats membres. Par conséquent, le Protocole règle, de manière générale, c'est-à-dire par rapport à tous les Etats membres, les privilèges et immunités:

- de l'Organisation en tant que telle,
- des représentants des Etats membres,
- des membres du personnel de l'Organisation et des experts auxquels l'Organisation fait appel.

5. Les relations particulières de l'Organisation et des membres de son personnel avec l'Etat du siège sont à régler dans l'Accord de siège, conformément à l'article premier, § 5 de la COTIF. Le cas échéant, des accords complémentaires peuvent être conclus, conformément à l'article 14 du Protocole, avec d'autres Etats membres, p. ex. à l'occasion de conférences.

6. La 5ème Assemblée générale a adopté à l'unanimité et sans modifications le texte adopté par la Commission de révision.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad Article premier – Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

Le privilège le plus important d'une organisation intergouvernementale est l'immunité de juridiction et l'immunité d'exécution dans les Etats membres. Sur proposition de l'Allemagne, la Commission de révision, lors de sa 21ème session, a élargi la liste des cas exclus ex lege. Sont exclus non seulement les actions en responsabilité civile intentées contre l'Organisation par un tiers pour dommage causé par un véhicule appartenant ou circulant pour son compte, mais les actions en responsabilité civile d'une manière générale. Il n'est pas à craindre que des inconvénients en résultent pour l'Organisation.

ad Article 2 – Protection contre l'expropriation

Cette disposition jusqu'alors comprise à l'article premier, § 2, al. 2 du Protocole, permet certes une expropriation à des fins d'utilité publique, mais oblige l'Etat membre en question à prendre toutes les dispositions appropriées afin d'empêcher que cette expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation.

ad Article 3 – Exonération d'impôts

Cet article accorde à l'Organisation les exonérations d'impôts d'usage et correspond à l'article premier, § 3, al. 1 et 2 ainsi qu'au § 4 de l'actuel article premier.

ad Article 4 – Exonération de droits et taxes

Cet article accorde les exonérations des droits et taxes d'importation et d'exportation d'usage au niveau international et correspond à l'actuel article premier, § 3, al. 3.

ad Article 5 – Activités officielles

Cette disposition souligne le caractère fonctionnel des privilèges et immunités. Le complément rédactionnel sert à la clarification.

ad Article 6 – Transactions monétaires

Pour des raisons rédactionnelles, les transactions monétaires et les communications officielles sont traitées dans des articles différents, alors que jusqu'ici, les deux dispositions figuraient à l'article 2.

ad Article 7 – Communications

Cette disposition garantit le traitement préférentiel en ce qui concerne la liberté des communications officielles. Voir par ailleurs la remarque relative à l'article 6.

ad Article 8 – Privilèges et immunités des représentants des Etats

Cet article (actuel art. 3) comporte les immunités internationales d'usage. Une arrestation et détention préventive ainsi que la saisie des bagages personnels sont toutefois possibles en cas de flagrant délit.

ad Article 9 – Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les privilèges et immunités prévus par cet article (actuel art. 4) sont accordés aux membres du personnel de l'Organisation par l'ensemble des Etats membres, et non pas uniquement par l'Etat du siège.

ad Article 10 – Privilèges et immunités des experts

Cette disposition (actuel art. 5) est limitée par le fait qu'en vertu de l'article 13, un Etat membre n'est pas obligé d'accorder à ses propres ressortissants les immunités prévues aux lettres a) et b), lorsque ces personnes exercent une fonction d'expert auprès de l'Organisation.

ad Article 11 – But des privilèges et immunités accordés

Conformément à leur caractère fonctionnel, les privilèges et immunités sont accordés uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés (actuel art. 6). En même temps est réglée la question de savoir quelle est l'autorité compétente pour décider d'une éventuelle levée de l'immunité.

ad Article 12 – Prévention d'abus

La clause de sauvegarde dans l'intérêt de la sécurité publique des Etats membres avait été introduite par la Conférence de révision de 1980. Cet article (actuel art. 7) oblige par ailleurs l'Organisation à coopérer avec les autorités compétentes des Etats membres afin d'empêcher tout abus.

ad Article 13 – Traitement des propres ressortissants

Les Etats membres sont en tout cas tenus d'accorder également à leurs propres ressortissants et aux personnes mentionnées les privilèges et immunités suivants:

- aux représentants des Etats membres, l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels;

- aux membres du personnel de l'Organisation, l'immunité professionnelle et l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels ainsi que les exonérations fiscales prévues à l'article 9, lettre d);
- aux experts auxquels a fait appel l'Organisation, l'immunité professionnelle et l'inviolabilité de tous papiers et documents officiels.

ad Article 14 – Accords complémentaires

En ce qui concerne l'utilité de cette possibilité, voir chiffre 5 des Généralités.

*

**EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
des Règles uniformes concernant le contrat de
transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV)**

EXPOSE DES MOTIFS

Historique

Il est renvoyé aux remarques relatives à l'historique des Règles uniformes CIM (RU CIM).

Travaux préliminaires

1. Par lettre-circulaire du 25 janvier 1996, l'Office central a transmis aux Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et aux organisations et associations internationales intéressées le projet de nouvelles Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV) en les invitant à lui communiquer leur prise de position. Le projet a été discuté en première lecture lors des 5ème (17-21.6.1996) et 7ème sessions (14-18.10.1996) et en deuxième lecture lors de la 17ème session (6/7.5.1998) de la Commission de révision.

2. En raison du parallélisme avec les RU CIM, la Commission de révision a, lors de la deuxième lecture, laissé en suspens jusqu'à la délibération des dispositions correspondantes des RU CIM, certaines dispositions concernant le transport des bagages, les articles en question devant être discutés dans le cadre de la deuxième lecture des RU CIM et les résultats de ces discussions devant être repris automatiquement dans les RU CIV. Les décisions concernant les RU CIM, adoptées lors de la 20ème session (2.9.1998), ont ensuite été intégrées par l'Office central dans les RU CIV, conformément au mandat de la Commission de révision.

3. Parmi les questions en suspens, discutées lors de la 21ème session (19-23.10.1998), concernant la Convention de base, figurait également la question „système de financement/liste des lignes“, qui est directement liée au champ d'application des RU CIV. Une nouvelle disposition a été introduite dans les RU CIV au cours de cette session, selon laquelle chaque Etat, Partie à une convention comparable aux RU CIV, peut émettre une réserve quant au champ d'application des RU CIV (art. 1, §§ 6 et 7).

4. Par analogie à la décision de la 22ème session de la Commission de révision relative à l'article premier, § 6 des RU CIM (v. ch. 29 des remarques relatives à l'art. 1 CIM), l'article premier des RU CIV a également été adapté. La 5ème Assemblée générale (26.5-3.6.1999) a dû encore examiner plus de 30 propositions ou suggestions émanant d'Etats, d'associations et organisations internationales ainsi que de l'Office central; ceci a entraîné des modifications matérielles dans 9 articles.

Principes

5. Les RU CIV, telles qu'elles ont été examinées et adoptées par la Commission de révision, conformément à l'article 8, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, obéissent pour l'essentiel aux mêmes principes que le texte adopté pour les RU CIM:

- en principe, application indépendamment d'un système de lignes inscrites;

- contrat de transport en tant que contrat consensuel;
- abandon de l'obligation de transporter et de l'obligation tarifaire ainsi qu'une plus grande liberté de conception du contrat pour les parties au contrat de transport;
- système de responsabilité en principe inchangé, après que l'on ait tout d'abord envisagé l'introduction d'une responsabilité solidaire également en cas de mort et de blessures de voyageurs;
- responsabilité du transporteur également pour les dommages occasionnés par des défauts de l'infrastructure ferroviaire.

Pour cette raison, il est renvoyé aux Généralités relatives aux RU CIM.

Résultat

6. Certaines des dispositions comprises dans les RU CIV en vigueur n'apparaissent plus dans la nouvelle version. Il s'agit, d'une part, de dispositions qui ont été introduites dans la Convention de base comme dispositions communes à tous les Appendices et, d'autre part, des réglementations détaillées qui sont devenues superflues dans un marché de transport ferroviaire largement libéralisé, ou de dispositions auxquelles l'on a sciemment renoncé, pour accorder aux parties au contrat une plus grande liberté de contrat (p. ex. certaines dispositions concernant l'enregistrement et le transport des bagages, l'état, la nature, l'emballage et le marquage des bagages, le remboursement et les paiements supplémentaires, etc.).

7. Il faut malheureusement constater que le degré d'uniformisation juridique dans les RU CIV n'est pas aussi élevé que dans les RU CIM. L'on trouve encore de nombreux renvois au droit national, en particulier en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs. Etant donné que les niveaux de vie diffèrent toujours considérablement d'un Etat membre à l'autre, une uniformisation plus poussée n'est actuellement pas réalisable.

8. L'un des buts de la révision était l'harmonisation des Règles uniformes avec le droit applicable aux autres modes de transport. Un tel résultat a pu être obtenu en partie dans le domaine du transport des marchandises: la nouvelle version des RU CIM s'inspire, pour certaines questions, de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et des Règles de Hambourg. Une influence indirecte de ces conventions internationales peut également être constatée dans les RU CIV, à savoir dans les dispositions concernant le transport des bagages, celles-ci se basant, en effet, sur la nouvelle version des RU CIM. Quant aux règles concernant le transport des voyageurs mêmes, il n'y a pas eu – exception faite de la réglementation du statut juridique du transporteur substitué selon la Convention d'Athènes de 1974 – d'harmonisation importante avec le droit applicable aux autres modes de transport.

9. En ce qui concerne l'exigence de concevoir des règles plus „conviviales“ pour les clients, certains progrès ont pu être enregistrés. L'on peut citer, à titre d'exemple, l'augmentation des limites de responsabilité (v. art. 30, 31, 41, 43 et 46), exception faite du montant maximal de responsabilité en cas de perte ou d'avarie de véhicules transportés dans des trains autos accompagnées (art. 45), la suppression de la cause d'exonération „comportement anormal du voyageur“ et la restriction de la cause d'exonération „comportement d'un tiers“ (v. art. 26), l'introduction d'une responsabilité en cas de non-respect de l'horaire (v. art. 33) ainsi qu'une nouvelle disposition permettant au transporteur d'étendre sa responsabilité et ses obligations (v. art. 5, dernière phrase).

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Titre

Dans le titre des RU CIV, il a été renoncé à citer les bagages. Le Titre III du projet traite de différentes prestations de transport supplémentaires réalisées dans le cadre du transport d'un voyageur (colis à main, animaux, bagages, véhicules automobiles). Le transport du voyageur même constitue la prestation principale du contrat de transport. Les autres transports mentionnés sont des prestations accessoires sur la base du contrat de transport de voyageurs. Il ressort de la nouvelle disposition, insérée à l'article 6, quelles sont ces prestations contractuelles (art. 6, § 1).

TITRE PREMIER

Généralités*ad Article premier – Champ d'application*

1. Les RU CIV doivent être applicables – tel que cela a également été prévu pour les RU CIM – à des contrats de transport ferroviaires internationaux directs, en général indépendamment d'un système de lignes inscrites. Dans ce cadre, les principes suivants sont applicables:

1.1 Le lieu de départ du voyageur et le lieu de destination doivent tous les deux être situés dans un Etat membre différent. Les RU CIV ne sont pas automatiquement applicables à des transports dont le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans un même Etat membre qui n'emprunte le territoire d'un autre Etat qu'en transit (art. 2, § 1 CIV 1980).

1.2 Lors de transports par route au moyen de véhicules, en complément au transport par rail, il est nécessaire, pour que les RU CIV s'appliquent (art. 1, § 2),

- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
- que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur (cf. art. 2, § 2, al. 2 COTIF dans la teneur du Protocole 1990).

1.3 Lors de transports effectués, en complément au transport par rail, par voie de navigation intérieure, il est nécessaire

- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
- que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite (v. ch. 1.4).

1.4 Lors de transports maritimes ou par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites en complément au transport par rail (art. 1, § 3), il est possible

- que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier ou
- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).

1.5 Dans tous les cas de transports complémentaires précités, l'application des RU CIV devra être impérative, lorsque les transports effectués avec différents moyens de transport font l'objet d'un seul contrat. La question du droit applicable ne pourra alors pas faire l'objet d'un accord particulier entre les parties au contrat étant donné qu'il s'agit dans tous les cas de transports transfrontaliers dont l'élément principal est un transport par rail.

2. L'objet du contrat est, en règle générale, un transport ferroviaire de personnes effectué à titre onéreux; toutefois, les RU CIV doivent également être applicables aux transports contractuels gratuits. Les transports gratuits effectués sur la base d'autres titres juridiques ne faisant pas l'objet d'un contrat de transport, ne sont cependant pas soumis aux RU CIV.

3. Un transport international sur la base d'un seul contrat conformément aux RU CIV peut également être documenté dans plusieurs titres de transport (art. 6, § 2); certains de ces titres de transport peuvent correspondre à une prestation de transport effectuée intégralement sur le territoire d'un même Etat membre. Un complément proposé par la France s'est inspiré des dispositions de la Convention de Varsovie. Ce complément a cependant été rejeté par la 5ème Assemblée générale avec l'argument qu'il est à craindre qu'il entraînerait, dans la pratique, une insécurité plutôt qu'une clarté juridique.

4. En ce qui concerne les convoyeurs d'envois CIM qui ne voyagent en général pas sur la base d'un contrat de transport à titre onéreux de personnes, mais dont le transport constitue une prestation accessoire dans le cadre d'un contrat CIM, la réglementation comprise dans les RU CIV de 1980 a été maintenue; par conséquent, la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de ces personnes continue à être régie par les RU CIV (art. 1, § 4).

5. A l'instar de la situation actuelle (cf. art. 2, § 2 CIV 1980) et des transports de marchandises (cf. art. 1, § 5 CIM), les transports effectués entre des gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes ne

sont pas soumis aux Règles uniformes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un, éventuellement plusieurs gestionnaire(s) d'infrastructure relevant d'un seul de ces Etats (art. 1, § 5), p. ex. Hambourg-Bâle (gare DB AG).

6. Le transport des voyageurs clandestins reste exclu du champ d'application des RU CIV; leur situation juridique par rapport au transporteur est régie par le droit national.

7. Selon l'article premier, § 2 des RU CIV 1980, les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés. Conformément au résultat des délibérations des RU CIM, il a également été renoncé à l'obligation tarifaire dans le domaine du transport des voyageurs (y compris le transport des bagages). Dans le cas de la séparation entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de prestations de transport ainsi que dans le cas où l'on fait usage du droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, un seul et même transporteur et non seulement une communauté de transport de transporteurs successifs pourra à l'avenir effectuer des transports internationaux selon les RU CIV. Lorsque plusieurs transporteurs subséquents participent à l'exécution du contrat de transport, la suite du transport ainsi que les conditions de transport comparables (p. ex. concernant le transport d'animaux ou de véhicules routiers) doivent à l'avenir être garanties au moyen d'un accord préalable conclu par les transporteurs participant au contrat de transport. Cela pourrait p. ex. se faire au moyen de conditions générales de transport uniformes des transporteurs (tarifs internationaux).

8. Il a été recherché, dans le cadre des délibérations relatives au projet d'une nouvelle Convention de base, une solution qui permettrait aux Etats membres financièrement plus faibles, mais dotés d'un réseau ferroviaire important, d'exclure certaines lignes ferroviaires du champ d'application des RU CIV. Cette solution s'adressait, en premier lieu, aux nouveaux Etats membres et aux candidats à une adhésion qui appliquent actuellement l'Accord concernant le transport international des personnes par chemins de fer (SMPS) du 1er novembre 1951. La Commission de révision a préféré la possibilité d'une réserve au champ d'application des RU CIV à la solution, initialement envisagée, d'une „liste négative“ des lignes ferroviaires. Suite à cette décision, les nouveaux §§ 6 et 7 ont été introduits à l'article premier. Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant fait une réserve en vertu de l'article premier, § 6, sont inscrites dans la liste des lignes ferroviaires CIV, conformément à l'article 24, § 2 de la COTIF.

ad Article 2 – Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

1. L'article 2 du projet de l'Office central, dont le libellé s'inspire de celui de l'article 3 des RU CIV 1980, a été rejeté en première lecture, avec une faible majorité. Cette décision a été motivée par la volonté d'exclure, à l'avenir, un traitement différent des voyageurs en trafic international ferroviaire en fonction de leur nationalité. La portée de cette décision n'a pu être jugée qu'en relation avec l'article 30, § 2 de ce projet (v. également art. 14, § 2 CUI); si, à l'avenir, une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs n'était plus admise, tout montant maximal d'indemnisation inférieure prévu par le droit national, devrait, le cas échéant, être augmenté, conformément à l'article 30, § 2, pour atteindre un montant de 175.000 unités de compte.

2. Dans le cadre de la deuxième lecture, la majorité des délégués a reconnu que des raisons économiques justifient l'intérêt de certains Etats membres à maintenir la possibilité d'émettre une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs et, par conséquent, une disposition correspondante a été adoptée. Contrairement à l'article 3 des RU CIV 1980, il ne doit plus y avoir de restriction en ce qui concerne le moment où une telle réserve peut être émise. La rédaction de cette disposition a été adaptée au libellé adopté lors de la 21ème session pour l'article 42 de la COTIF. En effet, les déclarations d'un Etat, de ne pas appliquer certaines dispositions, pouvant être faites à tout moment et pas seulement lors de la signature de la Convention ou lors du dépôt de l'instrument de ratification, d'adoption, d'approbation ou d'adhésion, ne sont pas des „réserves“ selon la définition de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

ad Article 3 – Définitions

1. Dès la première lecture du projet CIV, des propositions avaient été soumises visant à adopter des définitions pour les nouveaux termes, tels que transporteur, transporteurs subséquents et transporteur substitué. Etant donné qu'il s'agit de termes qui ne sont pas uniquement utilisés dans les RU CIV, la Commission de révision est, à plusieurs reprises, revenue sur cette idée. Elle a également discuté de la question de savoir s'il ne serait pas judicieux de prévoir dans la Convention de base des définitions

uniformes pour les termes utilisés dans les différents Appendices. La Commission de révision a finalement opté pour des définitions spécifiques dans les différents Appendices. Les définitions correspondantes ont été introduites dans les RU CIM avec effet automatique sur les RU CIV.

2. Les lettres a) à c), dans lesquelles sont définies les termes „transporteur“, „transporteur substitué“ et „Conditions générales de transport“ ont un libellé identique à celui de l'article 3, lettres a) à c) des RU CIM (v. les remarques relatives à l'art. 3 CIM). Du fait de l'adoption de ces définitions et du fait d'une définition du terme „véhicule“ dans les RU CIV, il a été possible de simplifier le libellé de certaines dispositions.

3. La 5^{ème} Assemblée générale a complété la définition du „transporteur substitué“ décidée par la Commission de révision en y insérant les mots „l'exécution du transport ferroviaire“. L'on évite ainsi que des entreprises de transport routier, qui n'agissent pas en tant que transporteurs subséquents, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l'article 38; en effet, ceux-ci sont indépendamment responsables et peuvent être actionnés conformément à l'article 55, § 6. De telles entreprises de transport routier sont plutôt des auxiliaires au sens de l'article 50.

ad Article 4 – Dérogations

1. Le § 1 permet des dérogations pour des trafics avec des trains-navettes entre des gares frontières, y compris le trafic dans le tunnel sous la Manche; ces dérogations peuvent être convenues dans des accords entre des Etats membres. Le terme adopté en première lecture „le dernier établissement servant au transporteur, situé avant la frontière et ouvert au public, pour l'exécution du contrat de transport“ a été remplacé en deuxième lecture par le terme usuel „gare“, avec la restriction qu'il ne doit pas y avoir d'autre gare entre la gare en question et la frontière. La Commission de révision a rejeté d'autres dérogations aux RU CIV, afin de ne pas créer trop d'exceptions au droit de transport uniforme.

2. Des „trafics corridor“, p. ex. sur la ligne Salzbourg-Innsbruck à travers le territoire allemand, ne tombent pas dans le champ d'application des RU CIV. La formulation à l'article premier, § 1 rend une disposition d'exception inutile.

3. Comme cela a été mentionné dans les Généralités, il a été renoncé pour les transports internationaux de voyageurs, tout comme pour les transports internationaux de marchandises, à l'obligation de transporter. En raison des différentes tendances existant en matière de politique des transports, il est expressément prévu, en ce qui concerne le transport de voyageurs, que deux ou plusieurs Etats peuvent prévoir une obligation de transporter dans leur trafic bilatéral, dans la mesure où d'autres normes du droit international public ne s'y opposent pas. En soi, cette disposition n'a pas de caractère constitutif, elle sert cependant à préciser qu'il n'est pas contraire aux RU CIV de prévoir une obligation de transporter au moyen d'un accord international et de l'imposer aux transporteurs ferroviaires exerçant leurs activités sur ce territoire.

4. L'obligation de notification des Etats membres vis-à-vis du Secrétariat de l'Organisation prévue au § 4 a été complétée en deuxième lecture par une obligation correspondante de l'Organisation, respectivement du Secrétaire général: les autres Etats membres et les entreprises intéressées doivent être informés des conventions, dans lesquelles des dérogations des RU CIV ont été convenues. La Commission de révision n'était, par contre, pas prête à accorder à un organe de l'Organisation, le droit de vérifier si les accords conclus par les Etats étaient conformes ou non aux RU CIV.

ad Article 5 – Droit contraignant

Tout comme les RU CIM, les RU CIV contiennent, en principe, du droit contraignant, sauf s'il ressort de la rédaction même d'une disposition qu'il s'agit de droit dispositif. Nonobstant cela, la Commission de révision a jugé utile d'introduire une disposition, dans laquelle cela est expressément établi. Son libellé correspond à l'article 5 des RU CIM, qui lui-même s'inspire de l'article 41 de la CMR et de l'article 23, § 2 des Règles de Hambourg. Le transporteur peut, dans l'intérêt des clients, élargir sa responsabilité et ses obligations. Un élargissement de la responsabilité ne consiste pas seulement en une éventuelle augmentation des limites de responsabilité; il peut également concerner, le cas échéant, d'autres éléments, p. ex. une renonciation à des causes d'exonération de responsabilité ou se référer à d'autres dommages-intérêts que ceux prévus dans les RU CIV.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport*ad Article 6 – Contrat de transport*

1. Le contrat de transport conformément aux RU CIV est conçu à l'instar du contrat de transport conformément aux RU CIM. La décision de la Commission de révision, prise lors de sa 16^{ème} session, d'introduire une nouvelle disposition dans les RU CIM, qui définit les obligations principales du transporteur, a fait apparaître utile une adaptation correspondante de l'article 6 des RU CIV. Une disposition analogue, dans laquelle sont définies les obligations principales du transporteur dans le cadre d'un transport de voyageurs a, par conséquent, été introduite sous forme de nouveau § 1 à l'article 6 des RU CIV. Outre le transport du voyageur même, seule est mentionnée l'obligation contractuelle de transporter les bagages et les véhicules, étant donné que ces prestations annexes font l'objet d'une convention particulière dans le cadre du contrat de transport; il va de soi que l'obligation du transporteur de transporter des colis à main et des animaux que le voyageur prend avec lui est également objet du contrat de transport.

2. Le contrat de transport de voyageurs est conçu – tout comme, à l'avenir, le contrat de transport de marchandises – en tant que contrat consensuel, le ou les titre(s) de transport prouvant – jusqu'à preuve du contraire – la conclusion et le contenu de ce contrat. Ainsi, la nature juridique de ce contrat est comparable à celle des contrats de transport conformément à d'autres conventions internationales relatives au transport de voyageurs avec des modes de transport différents (v. Convention de Varsovie et Convention relative au contrat de transport international de personnes par route – CVR). Pour la conclusion du contrat de transport, il suffit de la seule volonté concordante des parties de conclure un contrat concernant un transport international de voyageurs. L'absence d'un titre de transport valable peut cependant entraîner des conséquences juridiques conformément à l'article 9. Pour cette raison, la réserve „sans préjudice de l'article 9“ est nécessaire au § 2.

ad Article 7 – Titre de transport

1. La réglementation concernant la forme et le contenu du titre de transport est conçue de manière souple, de sorte à ce qu'elle est applicable aux différents types de titres de transport (p. ex. abonnements, billets Eurodomino, InterRail etc.). Elle prescrit toutefois les indications nécessaires eu égard à la fonction de preuve du titre de transport – entre autres l'indication du transporteur ou des transporteurs – en tant que contenu minimal. Le reste du contenu ainsi que la forme, la langue et les caractères à utiliser peuvent, à l'avenir, être réglés dans les Conditions générales de transport.

2. Pour des raisons pratiques, l'obligation du voyageur de s'assurer que le titre de transport a été établi selon ses indications est maintenue. Les conséquences juridiques d'un non-respect de cette disposition dépendent du cas d'espèce et sont réglées selon le droit national.

3. Tout comme la lettre de voiture conformément aux RU CIM, le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données.

ad Article 8 – Paiement et remboursement du prix de transport

1. Le § 1 stipule, en tant que réglementation subsidiaire, donc dispositive, le principe, selon lequel le prix de transport est payable à l'avance; son libellé a été conçu à l'instar du nouvel article 11 des RU CIM.

2. La Commission de révision a considéré qu'une réglementation détaillée, telle qu'elle se trouve à l'article 25 des RU CIV 1980, était superflue. Elle a toutefois considéré qu'il était approprié de préciser que de telles réglementations devaient figurer dans les Conditions générales de transport.

ad Article 9 – Droit au transport, Exclusion du transport

1. Le § 1 remplace, pour l'essentiel, l'article 12 des RU CIV 1980; il renvoie toutefois, en ce qui concerne une réglementation pour le cas où un voyageur n'est pas en mesure de présenter, lors d'un contrôle, un titre de transport valable, aux Conditions générales de transport. La souplesse nécessaire et la liberté contractuelle sont ainsi assurées. Lors des discussions au sein de la Commission de révision,

la nécessité d'une plus grande souplesse était opposée à l'intérêt de certains Etats membres à préciser que le supplément ne peut être perçu que sur une base légale et qu'il peut être restitué sous certaines conditions. Cela vaut également pour l'exclusion du transport. La Commission de révision a jugé qu'une autorisation légale de régler cette question dans les Conditions générales de transport était suffisante.

2. Si l'on compare cette disposition avec l'article 12 des RU CIV 1980, la position du voyageur semble être renforcée. Le nouveau libellé est le résultat de discussions détaillées lors des première et deuxième lectures. Elle précise certes que les Conditions générales de transport peuvent prévoir des sanctions en cas de non-respect d'une obligation essentielle du voyageur, à savoir le paiement du prix de transport, et que le transporteur peut faire valoir en justice son droit au paiement du prix de transport dû par le voyageur, y compris, le cas échéant, du supplément. Il reste cependant au voyageur, en principe, la possibilité de prouver ultérieurement l'existence d'un contrat de transport et d'obtenir la restitution du prix de transport dont il s'est éventuellement acquitté deux fois ainsi que du supplément, toutefois uniquement si cela est prévu dans les Conditions générales de transport. Une réglementation restrictive dans les Conditions générales de transport peut éviter le danger d'un abus de la part du voyageur.

3. En l'absence, dans les Conditions générales de transport, de réglementations au sens des lettres a) à c), le droit national est applicable.

4. Dans la réglementation du § 1 apparaît clairement l'importance juridique du titre de transport en tant que moyen de preuve. Les conséquences juridiques prévues au § 1 expliquent qu'une restriction ait due être apportée à l'article 6, § 2 quant à l'énoncé, selon lequel l'absence ou l'irrégularité du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

5. Mis à part le cas mentionné au § 1, à savoir que le voyageur refuse le paiement immédiat du prix de transport ou du supplément (lettre b), les motifs pour l'exclusion du transport d'un voyageur sont réglés au § 2 d'une manière plus générale que cela n'était le cas pour la réglementation actuelle à l'article 10 des RU CIV 1980 (danger pour la sécurité, incommodation intolérable des autres voyageurs).

6. Les dispositions concernant les personnes tombées malades en cours de route ainsi que celles atteintes de maladies contagieuses n'ont pas été reprises. A ces cas s'applique le droit national.

ad Article 10 – Accomplissement des formalités administratives

Cet article reprend les dispositions de l'article 24 des RU CIV 1980, en ce qui concerne le voyageur même, alors que les obligations du voyageur en ce qui concerne les objets et animaux acheminés à l'occasion de son transport seront à l'avenir réglées à l'article 14. La responsabilité du voyageur en cas de non-respect de l'obligation stipulée à l'article 10 est réglée à l'article 53.

ad Article 11 – Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

1. Une disposition correspondant à l'article 16, § 1 des RU CIV 1980 a été rejetée par la Commission de révision. L'obligation de poursuivre l'acheminement découle déjà des principes généraux du droit des contrats (obligation d'exécution du contrat). En effet, la poursuite de l'acheminement répond à un intérêt commercial du transporteur.

2. En revanche, il n'a pas été possible de renoncer à une disposition selon laquelle le transporteur est obligé de certifier, le cas échéant, sur le titre de transport, que la correspondance a été manquée ou le train supprimé. En effet, en l'absence d'un tel constat, il serait nettement plus difficile, voire impossible au voyageur, de faire valoir ses droits vis-à-vis du transporteur. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de suppression d'un train, de retard ou de correspondance manquée, il est renvoyé à l'article 32.

TITRE III

Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Les actuels Chapitres II „Transport de bagages“ et III „Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages“ des RU CIV 1980, ont été regroupés en un nouveau Titre III, „Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules“. Conformément à la conception et à la systématique approuvées en première lecture, le Titre III comprend au total quatre chapitres: „Dispositions communes“, „Colis à main et animaux“, „Bagages“ et „Véhicules“. La Commission de révision a examiné en deuxième lecture la question de savoir s'il était approprié de regrouper les chapitres „Bagages“ et „Véhicules“. Il n'y a certes que quelques particularités concernant le transport de véhicules nécessitant une réglementation différente de celle applicable aux bagages. Par ailleurs, les dispositions relatives aux bagages sont également applicables aux véhicules (v. art. 25 et 47). Il a toutefois été souligné que le transport de véhicules est un secteur d'activité commerciale dynamique soumis à une évolution et à une modification perpétuelles, alors qu'en trafic international, l'importance du transport de bagages, sous la forme classique de la remise au transport et du transport par le train diminue constamment. Pour cette raison, la Commission de révision a maintenu la différenciation entre les deux prestations annexes. Cette différenciation peut faciliter l'application des dispositions y relatives dans la pratique.

Chapitre I – Dispositions communes*ad Article 12 – Objets et animaux admis*

1. Le § 1 ne reprend qu'en partie la réglementation de l'article 15, § 1 des RU CIV 1980. A l'avenir, les Conditions générales de transport seront libres de définir l'endroit où les colis à main doivent être déposés. Par ailleurs, le § 1 permet, contrairement à la définition commune du terme de colis à main, l'admission au transport en tant que colis à main d'objets encombrants, comme p. ex. des bicyclettes ou des planches à voile, conformément aux conditions particulières contenues dans les Conditions générales de transport. Contrairement à l'article 15, § 1 des RU CIV 1980, cette disposition ne précise pas que les colis à main sont transportés gratuitement. Le transporteur est ainsi libre de soumettre au paiement p. ex. le transport de bicyclettes dans des voitures voyageurs.

2. Le § 3 prévoit le transport de véhicules en rapport avec le transport de voyageurs conformément aux dispositions des RU CIV. Sont considérés comme véhicules, les véhicules automobiles et les remorques, ces dernières pouvant être acheminées indépendamment d'un transport du véhicule tracteur (v. art. 3, lettre d).

3. En raison de la suppression de l'obligation de transporter en trafic international ferroviaire, l'on a renoncé à établir des interdictions de transporter. Les Conditions générales de transport règlent l'admission au transport et peuvent par conséquent exclure certains bagages du transport. Il va de soi que les dispositions de droit public qui interdisent un transport ou ne l'autorisent que sous certaines conditions doivent être respectées aussi bien par le voyageur que par le transporteur. Cela est clairement indiqué par l'article 13. En raison de l'importance pratique, il a été expressément précisé au § 4, que le transport de marchandises dangereuses ne pouvait être réalisé que conformément aux prescriptions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Une réglementation correspondante, qui devra être précisée dans l'Annexe du RID, est prévue dans le nouvel Appendice C (v. art. 5 RID).

ad Article 13 – Vérification

1. La disposition du § 1 reprise pour l'essentiel de l'article 22, § 2 des RU CIV 1980, et adaptée par la Commission de révision est applicable à l'ensemble des objets et animaux acheminés à l'occasion d'un transport de voyageurs, c'est-à-dire non seulement aux bagages, mais aussi aux colis à main ainsi qu'aux véhicules, y compris leur chargement. Le résultat des délibérations au sein de la Commission de révision représente un compromis entre deux points de vue opposés: d'une part la revendication des entreprises de transport ferroviaire d'un droit les autorisant, à l'instar des transporteurs aériens, à vérifier les objets transportés à tout moment sans conditions supplémentaires, et d'autre part la protection du voyageur, dont les bagages ne peuvent pas être contrôlés à tout moment sans qu'il y ait un motif.

Par conséquent, une présomption grave d'un non-respect des Conditions de transport autorise le transporteur à procéder à une vérification. La responsabilité du voyageur est réglée à l'article 53.

2. Le § 2 autorise mais n'oblige pas le transporteur à exiger le paiement des frais de vérification, comme cela est le cas dans la version actuelle.

ad Article 14 – Accomplissement des formalités administratives

Cette disposition correspond à l'article 24 des RU CIV 1980. Pour des raisons de systématique, l'obligation pour le voyageur même est réglée à l'article 10. La responsabilité du voyageur pour le non-respect de cette obligation est réglée à l'article 53.

Chapitre II – Colis à main et animaux

ad Article 15 – Surveillance

Pour des raisons de systématique, l'obligation de surveiller a été introduite à cet endroit; la responsabilité du voyageur en cas de non-respect de cette obligation est réglée également à l'article 53.

Chapitre III – Bagages

ad Article 16 – Expédition des bagages

1. Le § 1 indique que le transport de bagages est accessoire au contrat de transport de voyageurs et non pas l'objet d'un contrat indépendant.

2. Etant donné que l'article 22 (§§ 1 et 4) prévoit des conséquences juridiques particulières lorsque le détenteur du bulletin de bagages n'est pas partie au contrat de transport ou lorsque le bulletin de bagages n'est pas rendu, il est nécessaire de formuler une réserve au § 2 en ce qui concerne les conséquences, selon l'article 22, pour l'existence et la validité des conventions relatives au transport des bagages.

3. La disposition relative à la force probante du bulletin de bagages (§§ 3 et 4) est comparable à celle de l'article 4, par. 2 de la Convention de Varsovie; la formulation tient toutefois compte du libellé de l'article 6, § 3 des RU CIV ainsi que de celui de l'article 12 des RU CIM.

ad Article 17 – Bulletin de bagages

1. Cette disposition, dont le § 2 prescrit – contrairement à l'article 20, § 4 des RU CIV 1980 – uniquement le contenu minimal du bulletin de bagages, est conçue à l'instar de l'article 7.

2. L'indication des transporteurs participant au transport (§ 2, lettre a) revêt un intérêt en rapport avec la qualité d'être actionné selon l'article 56, en particulier dans le cas de transporteurs subséquents.

3. Le § 2, lettre b), correspond à l'article 7, § 1, lettre p) des RU CIM, tel qu'il a été adopté, selon le modèle de la CMR, par la Commission de révision. Il doit ainsi être indiqué au voyageur que le transport est toujours soumis aux RU CIV.

4. Les indications prévues au § 2, lettre c), doivent permettre que le bulletin serve de preuve de la partie du contrat de transport concernant le transport de bagages.

ad Article 18 – Enregistrement et transport

Le libellé repris en partie de l'article 19 des RU CIV 1980 a été considérablement simplifié. En tant que prestation accessoire dans le cadre du contrat de transport de voyageurs, le transport des bagages est lié en principe à l'existence d'un titre de transport valable. Le transporteur peut toutefois accepter des bagages indépendamment d'un contrat de transport de voyageurs; ce transport est également soumis aux RU CIV, même s'il s'agit plutôt d'une forme particulière du transport de colis express. Le § 3 tient par ailleurs compte du fait que les bagages sont de moins en moins souvent transportés dans le même train que le voyageur.

ad Article 19 – Paiement du prix pour le transport des bagages

A l'instar du nouvel article 10, § 1 des RU CIM, il est uniquement prévu une disposition subsidiaire quant au moment du paiement.

ad Article 20 – Marquage des bagages

Cette disposition reprend, en version abrégée, la réglementation de l'article 21, § 2 des RU CIV 1980. Etant donné qu'il n'y a plus d'obligation de transporter, le libellé de cette disposition a été modifié en conséquence: la réglementation concernant le refus d'accepter des colis, dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant (cf. art. 21, § 1 CIV 1980) ou qui ne disposent pas du marquage prescrit, est supprimée. La présomption que les bagages se trouvaient en bon état lors de l'enregistrement figure à l'article 16, § 4.

ad Article 21 – Droit de disposer des bagages

Pour l'essentiel, l'article 23, § 5 des RU CIV 1980 a été repris, en tant qu'article à part, sous une forme modifiée et adaptée aux autres dispositions des RU CIV. Etant donné que le cas de figure le plus probable sera celui où le voyageur demandera la restitution des bagages au lieu d'expédition, cet article a été placé avant la réglementation concernant la livraison au lieu de destination – contrairement aux articles 18 et 19 des RU CIM qui figurent après la réglementation concernant la livraison de la marchandise.

ad Article 22 – Livraison

Cet article correspond à l'article 23 des RU CIV 1980 dont le § 5 a cependant été modifié et est devenu le nouvel article 21. Les parties au contrat doivent pouvoir convenir du délai de livraison; cela peut se faire également par le fait que le voyageur prend note, en les approuvant, des Conditions générales de transport.

Chapitre IV – Véhicules

ad Article 23 – Conditions de transport

En complément à la disposition générale de l'article 12, selon laquelle des véhicules peuvent également, à l'occasion d'un transport de voyageurs, être admis au transport conformément aux RU CIV, l'article 23 précise quelles conditions particulières relatives à ce transport peuvent être réglées dans les dispositions particulières des Conditions générales du transporteur.

ad Article 24 – Bulletin de transport

La disposition concernant le bulletin de transport pour le transport de véhicules a été conçue à l'instar des dispositions des articles 7 et 17 qui règlent les documents de transport similaires; dans ce contexte, il est tenu compte de la pratique dans la mesure où ce bulletin de transport peut constituer une partie du titre de transport.

ad Article 25 – Droit applicable

La réglementation de l'article 41, § 6 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990, a été maintenue moyennant un remaniement rédactionnel.

TITRE IV

Responsabilité du transporteur

Chapitre I – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

1. Comme cela a été mentionné dans les Généralités, le système de la responsabilité reste, pour l'essentiel, inchangé; il a uniquement dû être adapté dans la mesure où cela s'est avéré nécessaire pour son application sous les conditions de la séparation des services de transport et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. L'interdiction de limiter la responsabilité est réglée de manière générale à l'article 5.

2. Lors des délibérations du projet, l'introduction d'une responsabilité solidaire des transporteurs subséquents participant au transport, même en cas de mort et de blessures de voyageurs, avait été

envisagée. Deux aspects ont été discutés: d'une part, l'intérêt à une meilleure protection du voyageur ainsi qu'à une indemnisation plus simple et plus rapide en cas de mort et de blessures de voyageurs et, d'autre part, le besoin de protéger le transporteur ferroviaire contre des risques incalculables. Bien qu'une majorité se fût dessinée, dans un premier temps, en faveur de l'introduction d'une responsabilité solidaire même en cas de mort et de blessures de voyageurs, l'on a finalement dû renoncer à une modification en la matière. Il s'est avéré impossible de parvenir à un consensus quant aux conditions et modalités de cette responsabilité solidaire. Sont notamment restées controversées les questions relatives à une uniformisation supplémentaire des chefs de préjudice pour lesquels une indemnisation est due, la détermination d'un montant maximal ou l'étendue des renvois au droit national.

3. Compte tenu de la perte de valeur du Droit de tirage spécial, il a en principe été décidé d'augmenter toutes les valeurs limites (pas uniquement en cas de mort et de blessures de voyageurs). Cela vaut en particulier pour l'indemnisation minimale en cas de mort et de blessures de voyageurs qui sera appliquée dans les cas où le droit national, en principe applicable, prévoit un montant inférieur. Une uniformisation du droit allant au-delà n'a, jusqu'ici, pas remporté de consensus.

4. La deuxième lecture au sein de la Commission de révision, lors de laquelle il a été renvoyé à la révision alors en cours de la Convention de Varsovie en tant que modèle possible, n'a pas non plus abouti à des modifications de principe du système de responsabilité actuel. Eu égard aux différences existantes par rapport au trafic aérien, en particulier le fait que les voyageurs en trafic ferroviaire ne sont pas enregistrés, une reprise des solutions envisagées dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie ne s'imposait pas.

ad Article 26 – Fondement de la responsabilité

1. La conception, selon laquelle une relation avec l'exploitation ferroviaire constitue une condition à la responsabilité, est restée inchangée par rapport aux RU CIV 1980. La Commission de révision s'est penchée sur la question de savoir ce qu'il convient d'entendre par exploitation ferroviaire, compte tenu de la nouvelle situation dans de nombreux Etats membres où, p. ex. le transporteur n'utilise ni son propre matériel roulant ni sa propre infrastructure. En ce qui concerne le matériel roulant, il était incontesté qu'il doit être attribué à l'exploitation ferroviaire et que le transporteur ne peut pas se référer à des défauts des véhicules utilisés pour le transport pour s'exonérer de sa responsabilité. Une disposition précisant cela n'a pas été jugée nécessaire. Quant à l'infrastructure ferroviaire, une disposition correspondante se trouve à l'article 51. Selon ce dernier, le gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire est considéré comme auxiliaire du transporteur ferroviaire. Cela correspond également à la conception adoptée par la Commission de révision pour les RU CIM. Le terme „exploitation ferroviaire“ n'englobe, par conséquent, pas uniquement les activités du transporteur, mais aussi – par le biais de cette fiction juridique – la gestion de l'infrastructure.

2. L'expression „atteinte à l'intégrité mentale“ comprend également p. ex. un choc. Afin de mieux faire ressortir cela, le terme „intégrité mentale“ a été remplacé par celui de „intégrité psychique“ dans le texte français.

3. Par rapport au projet de l'Office central, qui s'est largement inspiré des RU CIV 1980, les causes d'exonération (§ 2) ont été adaptées sous deux aspects en faveur du voyageur: d'une part, un comportement inhabituel du voyageur ne représente plus une cause d'exonération absolue (cf. art. 26, § 2, lettre b) CIV 1980), et d'autre part, le transporteur ne peut pas se référer au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure pour s'exonérer de sa responsabilité. La renonciation à la cause d'exonération „un comportement qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs“ a été motivée par le respect dû aux personnes handicapées. La Commission de révision a discuté en détail de la question de savoir si le transporteur devait également être tenu responsable du fait des autres entreprises utilisant la même infrastructure. Les intérêts des victimes figuraient clairement au premier plan des considérations. La formule très générale choisie lors de la rédaction finale tient également compte de ces intérêts: „une autre entreprise utilisant la même infrastructure“ ne doit pas être nécessairement une entreprise de transport ferroviaire. A l'instar de sa responsabilité pour les dommages occasionnés par l'infrastructure, le transporteur responsable peut toutefois se rattraper en faisant valoir son droit de recours contre cette autre entreprise. Cette disposition, selon laquelle une entreprise utilisant la même infrastructure n'est pas considérée comme tiers, a uniquement été introduite dans les

RU CIV; la Commission de révision a clairement rejeté une telle réglementation dans le domaine du transport des marchandises, au motif qu'elle est en contradiction avec les principes du droit des contrats ainsi qu'avec la notion des circonstances inévitables.

4. Les RU CIV règlent uniquement les relations contractuelles entre le transporteur et le voyageur. Le renvoi au droit national à l'article 8 de la COTIF est un renvoi général qui inclut également les règles de conflit de lois. Les normes matérielles du droit national de l'autre transporteur ne sont donc pas forcément applicables.

5. Le § 5 précise le ou éventuellement les transporteur(s) responsable(s). Indépendamment de la question de la responsabilité du transporteur substitué en ce qui concerne les bagages (art. 39), une responsabilité du transporteur substitué est également prévue en cas de mort et de blessures de voyageurs. Eu égard à la nouvelle définition du champ d'application des RU CIV (renonciation à l'actuel système des lignes), il n'a plus été possible de parler du „chemin de fer qui exploite la ligne“ dans le cadre de la réglementation concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs. Outre le transporteur contractuel (c.-à-d. le transporteur qui doit fournir la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit), le transporteur substitué (c.-à-d. le transporteur qui a réellement effectué la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit) est également responsable. Tous deux sont responsables solidairement.

6. En ce qui concerne la responsabilité solidaire dans le cas d'une coexploitation, le droit d'option, lors de l'introduction de l'action, s'éteindra nonobstant la responsabilité solidaire du transporteur contractuel et du transporteur substitué en cas de mort et de blessures de voyageurs, conformément à l'article 56, § 7, dès lors que l'action judiciaire est engagée contre l'un des transporteurs coexploitants.

ad Article 27 – Dommages-intérêts en cas de mort

1. Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 27 des RU CIV 1980. Alors que l'article 26 règle la responsabilité quant au fond, c'est-à-dire la question de savoir si le chemin de fer est responsable, les articles 27 à 29 règlent la question de savoir pour quels chefs de préjudice des dommages-intérêts doivent être versés.

2. Le § 2 accorde un droit à dommages-intérêts, mais pas un droit à une pension alimentaire. Ceci est important lors de la détermination du droit national applicable.

ad Article 28 – Dommages-intérêts en cas de blessures

Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 28 des RU CIV 1980. Dans le texte français, le terme „mental“ a été remplacé par „psychique“, afin d'exprimer clairement que des traumatismes psychiques peuvent – à condition qu'il existe une relation de cause à effet – induire des actions en dommages-intérêts (v. ch. 2 de remarques relatives à l'art. 26).

ad Article 29 – Réparation d'autres préjudices corporels

Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 29 des RU CIV 1980, simplifié quant à sa rédaction. Alors que les articles 27 et 28 concernent, pour l'essentiel, des dommages matériels, il s'agit à l'article 29 surtout de dommages moraux, notamment le pretium doloris. Tout comme l'article 29 des RU CIV 1980, qui utilise le vaste terme „autres préjudices corporels“, mais mentionne en plus ces préjudices à titre d'exemple, le nouveau texte utilise également la terminologie „autres préjudices corporels“.

ad Article 30 – Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

1. Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 30 des RU CIV 1980. Le titre ne parle plus, à juste titre, de „limitation“, mais de „montant“ des dommages-intérêts. Le montant fixé au § 2 ne contient pas de limite d'indemnisation, mais détermine un montant minimal pour le cas où le droit national applicable prévoit une limite maximale des dommages-intérêts et où ce montant est inférieur à 175.000 unités de compte.

2. Lors de la détermination du montant minimal, la Commission de révision s'est inspirée du Protocole de modification 1990 à la Convention d'Athènes de 1974.

ad Article 31 – Autres moyens de transport

1. La conception d'une responsabilité uniforme en droit de transport ferroviaire pour des transports qui, sur la base d'un contrat de transport unique, incluent un transport avec d'autres moyens de transport, sur laquelle s'est basé le projet de l'Office central du 25 janvier 1996, n'a pas été entièrement retenue. La Commission de révision a accepté la responsabilité plus sévère selon le droit ferroviaire pour la partie du transport effectuée avec d'autres moyens de transport, mais uniquement dans le cas de transports de substitution (en cas d'interruption temporaire du trafic ferroviaire) avec ces autres moyens de transport (§ 3). Du point de vue du voyageur, cela peut être considéré comme un progrès par rapport aux RU CIV de 1980.

2. Dans les cas où l'acheminement avec un autre moyen de transport a déjà été convenu au moment de la conclusion du contrat de transport, le droit applicable à l'autre mode de transport restera, par contre, déterminant (§ 1). Cela représente une rupture de système à l'intérieur des RU CIV, lorsque pour des transports complémentaires avec d'autres moyens de transport faisant l'objet d'un contrat unique, les dispositions des RU CIV sont applicables, à l'exception de celles relatives à la responsabilité, la responsabilité étant régie par d'autres systèmes juridiques. Une rupture de système comparable n'existe pas pour les RU CIM.

3. En ce qui concerne les véhicules ferroviaires transportés par ferry-boat (§ 2), la réglementation des RU CIV 1980 a également été reprise (cf. art. 33 CIV 1980).

**Chapitre II – Responsabilité en cas d'inobservation
de l'horaire**

ad Article 32 – Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

1. Ces chefs de préjudice, qui revêtent un intérêt particulier pour le voyageur, ont été discutés, sans succès depuis des décennies. Dans le cadre de l'Accord d'Utrecht, Appendice 2 à l'Accord sur le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (AIV), quelques chemins de fer ont réglé cette question sur une base interne, eu égard aux plaintes et revendications éventuelles des voyageurs. L'Accord d'Utrecht n'a toutefois pas été publié et, par conséquent, peu de voyageurs en connaissent l'existence.

2. L'article 32 essaye de créer un droit à l'indemnisation des dommages occasionnés par les retards. En ce qui concerne l'aviation civile internationale, cette idée était ancrée, dès le début, dans la Convention de Varsovie (1929). Dans le cas de l'article 32, il s'agit tout d'abord uniquement d'un premier pas vers une responsabilité légale: une responsabilité objective avec des causes d'exonération énumérées limitativement est prévue; par contre, les dommages-intérêts sont limités aux frais raisonnables d'hébergement du voyageur et aux frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur. Un remboursement des frais de réservation lorsque la place réservée n'a pas pu être occupée en raison d'un retard etc., n'a pas été expressément prévu, bien que cela irait de soi. Les causes d'exonération de la responsabilité (§ 2) ont été formulées à l'instar de l'article 26. Là aussi, le transporteur ne peut pas se décharger de sa responsabilité en se référant au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure. Son droit de recours contre une telle entreprise n'est toutefois pas atteint (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 26).

3. Du point de vue de la clientèle, la solution minimale trouvée demeure insuffisante. Les retards en trafic voyageurs représentent un cas typique de mauvaise exécution du contrat de transport. Dans de nombreux régimes juridiques, une mauvaise exécution du contrat donne droit à une diminution de la rémunération, c'est-à-dire dans notre cas du prix du transport.

4. La réserve en ce qui concerne l'article 44 sert à clarifier que les dispositions particulières de cet article sont également à caractère contraignant pour le transport de véhicules. Pour l'indemnisation d'autres dommages éventuels, le droit national est applicable (v. par ailleurs ch. 4 des remarques relatives à l'art. 26).

Chapitre III – Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1 – Colis à main et animaux

ad Article 33 – Responsabilité

1. Pour des raisons de systématique, les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui, aux colis à main et aux animaux ont été regroupées dans la Section 1. Lorsque de tels dommages se produisent en relation avec la mort ou des blessures du voyageur, la responsabilité objective du transporteur telle qu'elle est prévue à l'article 26, § 1, al. 2 des RU CIV 1980 reste applicable, les causes d'exonération possibles étant maintenues. Cette disposition a été intégrée à l'article 33, l'article 26 devant être appliqué de manière analogue (§ 1).

2. Pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui, aux colis à main et aux animaux, sans qu'il n'y ait un rapport avec la mort ou des blessures du voyageur, la responsabilité pour faute est maintenue. Dans le § 2 nouveau, la réglementation de la responsabilité pour faute a été reprise des articles 47, §§ 2 et 3 des RU CIV 1980.

ad Article 34 – Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

1. En raison de la nouvelle systématique (regroupement des dispositions concernant la responsabilité du transporteur pour les dommages occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui ainsi que pour les colis à main et les animaux, v. remarques relatives à l'art. 33), cette disposition, reprise de l'article 31 des RU CIV 1980 et adaptée en conséquence, a également été intégrée dans cette Section.

2. Le montant maximal de responsabilité, qui n'avait pas été adapté ou augmenté en 1989/90, a été doublé; ainsi, l'on a non seulement compensé la perte de valeur réelle de l'unité de compte, mais aussi obtenu une légère augmentation du montant maximal (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 41).

ad Article 35 – Exonération de responsabilité

L'on a repris la réglementation, en soi évidente, de l'article 24 des RU CIV 1980.

Section 2 – Bagages

ad Article 36 – Fondement de la responsabilité

ad Article 37 – Charge de la preuve

Le fondement de la responsabilité, défini à l'article 36, applicable au transport de bagages correspond, dans une large mesure, au fondement de la responsabilité applicable au transport de marchandises (art. 23 CIM): le § 1 définit le principe de la responsabilité objective pour les chefs de préjudice énumérés; ils visent la responsabilité pour les dommages causés par l'exploitation ferroviaire (c'est-à-dire transport et „gestion“ de l'infrastructure). Les §§ 2 et 3 sont à lire en relation avec la charge de la preuve prévue à l'article 37. Alors que dans le cas des causes d'exonération énumérées au § 2, le transporteur doit, pour s'exonérer, prouver le lien causal entre la cause d'exonération avancée et le dommage survenu, il suffit qu'il établisse la possibilité d'un tel lien pour les causes énumérées au § 3 (causes d'exonération de responsabilité privilégiées).

ad Article 38 – Transporteurs subséquents

La réglementation correspond à celle de l'article 26 des RU CIM.

ad Article 39 – Transporteur substitué

L'on a repris le libellé de l'article 27 des RU CIM, formulé selon le modèle de l'article 10 des Règles de Hambourg. Le terme „transporteur substitué“ est défini à l'article 3, lettre b).

ad Article 40 – Présomption de perte

Cet article reprend la réglementation de l'article 37 des RU CIV 1980.

ad Article 41 – Indemnité en cas de perte

1. Cette réglementation correspond à l'article 38 des RU CIV 1980.

2. Lors de la révision 1989/90, le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage est prouvé (art. 41, § 1, lettre a), avait été augmenté de 34 à 40 unités de compte par kilogramme de masse brute manquante et de 500 à 600 unités de compte par colis. La Commission de révision a déjà décidé en première lecture de doubler, d'une manière générale, les montants maximaux de responsabilité. La 5^{ème} Assemblée générale a suivi cette décision et a fixé les montants maximaux à 80 unités de compte par kilogramme ou 1.200 unités de compte par colis, ce qui a permis d'obtenir une certaine augmentation réelle du montant maximal.

3. Le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage n'est pas prouvé (art. 41, § 1, lettre b), était resté inchangé lors de la révision 1989/90. Là aussi, la Commission de révision a décidé de doubler ce montant; la 5^{ème} Assemblée générale a suivi cette décision. Le montant maximal de 20 unités de compte (au lieu de 10 unités de compte) par kilogramme ou de 300 unités de compte (au lieu de 150 unités de compte) par colis signifie également une augmentation réelle du montant maximal, toutefois dans une moindre mesure que dans le cas des dommages prouvés.

4. Lors de sa 7^{ème} session, la Commission de révision a décidé d'adapter le texte du § 2 à la disposition parallèle des RU CIM. La 5^{ème} Assemblée générale a modifié le texte de l'article 30, § 4 des RU CIM décidé par la Commission de révision lors de sa 20^{ème} session, afin de tenir compte de la procédure en suspension des droits d'accises appliquée dans les Communautés européennes (CE). Cette procédure n'est toutefois pas applicable aux bagages; ainsi, une adaptation du § 2 au texte modifié de l'article 30, § 4 des RU CIM n'a pas été considérée comme nécessaire.

ad Article 42 – Indemnité en cas d'avarie

Cet article correspond à l'article 39 des RU CIV 1980.

ad Article 43 – Indemnité en cas de retard à la livraison

1. Exception faite des montants maximaux de responsabilité, cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 40 des RU CIV 1980.

2. Les montants maximaux de responsabilité, aussi bien en cas de dommage prouvé qu'en cas d'absence de preuve du dommage, sont restés inchangés lors de la révision de 1989/90. La 5^{ème} Assemblée générale a suivi la décision de la Commission de révision de doubler les montants maximaux de responsabilité. L'on obtient ainsi une augmentation réelle de même niveau que celle en cas de perte lorsqu'un dommage n'est pas prouvé (v. ch. 2 et 3 des remarques relatives à l'art. 41).

*Section 3 – Véhicules**ad Article 44 – Indemnité en cas de retard**ad Article 45 – Indemnité en cas de perte**ad Article 46 – Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets**ad Article 47 – Droit applicable*

1. Les dispositions concernant l'indemnité en cas de retard à la livraison et en cas de perte d'un véhicule ainsi que la responsabilité en ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ont été reprises de l'article 41, §§ 1 à 4 des RU CIV 1980, adaptées et séparées en différents articles. Conformément à l'article 47, les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'avarie des bagages (art. 42) sont applicables en ce qui concerne la responsabilité en cas d'avarie d'un véhicule.

2. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le transporteur continue à être responsable (cf. art. 41, § 4 CIV 1980) uniquement du dommage causé par sa faute; du point de vue de la responsabilité, les objets se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis) fixés au véhicule, et les objets laissés dans le véhicule (§ 1) sont nouvellement placés sur un pied d'égalité. En ce qui concerne les objets qui se trouvent à l'extérieur d'un véhicule transporté dans le cadre d'un transport de voyageurs, mais qui ne sont pas protégés par de tels coffres, et en ce qui concerne les coffres eux-mêmes, le transporteur répond uniquement en cas de faute qualifiée dans le sens de l'article 46, § 2.

3. Le montant maximal de l'indemnité en cas de perte (et donc également en cas d'avarie), qui avait été augmenté de 4.000 unités de compte à 8.000 unités de compte lors de la révision de 1989/90, n'a pas été adapté par la 5ème Assemblée générale. En raison de l'augmentation décidée en 1990, la perte de valeur réelle depuis 1980 a certes été plus ou moins compensée, mais de fait, il n'en demeure pas moins que la situation s'en trouvera dégradée: au moment de l'entrée en vigueur des nouvelles RU CIV, la valeur réelle du montant sera moins élevée qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1990. Le transporteur peut toutefois augmenter sa responsabilité sur une base volontaire (art. 5).

Chapitre IV – Dispositions communes

ad Article 48 – Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

La réglementation de l'article 42 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990, a été reprise telle quelle.

ad Article 49 – Conversion et intérêts

Cette disposition a été reprise, quant au contenu, telle quelle de l'article 43 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990. Le montant minime défini au § 4, qui a déjà été quadruplé (!) en 1989, a de nouveau été doublé et, par conséquent, modifié au détriment du client.

ad Article 50 – Responsabilité en cas d'accident nucléaire

La réglementation de l'article 44 des RU CIV 1980 a été reprise telle quelle.

ad Article 51 – Personnes dont répond le transporteur

Cette disposition précise que le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme auxiliaire du transporteur et, par conséquent, comme personne dont répond le transporteur. En ce qui concerne les motifs, voir les remarques relatives à l'article 40 des RU CIM.

ad Article 52 – Autres actions

Cette disposition a été reprise telle quelle de l'article 46 des RU CIV 1980. Elle correspond à l'article 41 des RU CIM. La Commission de révision a opté pour le maintien de la réglementation actuelle, afin d'empêcher que le système légal de responsabilité pour les actions contractuelles ne soit pas contourné par l'exercice de droits sur une base extra-contractuelle. La Commission de révision, lors des délibérations sur les RU CIM, a rejeté des exceptions en faveur de tiers qui ne sont pas parties au contrat, au motif que les intérêts de ces derniers doivent être protégés en dehors du droit de transport.

TITRE V

Responsabilité du voyageur

ad Article 53 – Principes particuliers de responsabilité

1. Contrairement aux dispositions y relatives des RU CIV 1980 (art. 22, § 1 et art. 15, § 6), le même fondement de responsabilité a été retenu pour les deux cas particuliers de responsabilité du voyageur réglés dans les RU CIV, à savoir une responsabilité pour faute présumée, avec la possibilité de s'exonérer de cette responsabilité. La différenciation actuelle entre une responsabilité strictement objective en cas de non-respect de certaines dispositions des RU CIV (art. 22, § 1 CIV 1980) et une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve pour des dommages causés par des objets et des animaux emmenés (art. 15, § 6 CIV 1980) a été jugée inappropriée d'autant plus que dans certains Etats membres, la responsabilité selon l'article 22, § 1 des RU CIV 1980 est interprétée comme étant une responsabilité objective sans possibilité d'exonération.

2. L'article 53 sanctionne le non-respect de certaines obligations des voyageurs, dont également les obligations qui découlent des dispositions particulières des Conditions générales de transport relatives au transport de véhicules. L'énumération n'est pas exhaustive, ce qui doit être exprimé par le titre „principes particuliers de responsabilité“. La responsabilité du voyageur en cas de non-respect d'autres obligations sera régie par le droit national.

3. Afin de ne pas soumettre le voyageur à une responsabilité stricte dans le cas de la moindre irrégularité, la possibilité d'exonération a été élargie en deuxième lecture par l'introduction d'une cause d'exonération de la responsabilité se basant sur une „diligence exigée d'un voyageur consciencieux“.

TITRE VI

Exercice des droits

ad Article 54 – Constatation de perte partielle ou d'avarie

L'article 48, § 3 des RU CIV 1980 a été supprimé pour des raisons de simplification, étant donné qu'il s'agit d'une obligation évidente de réduire les dommages. Le libellé de l'article 54 des RU CIV correspond à celui de l'article 42 des RU CIM.

ad Article 55 – Réclamations

1. Le libellé, repris dans une large mesure de l'article 49 des RU CIV 1980, a, d'une part, été simplifié et, d'autre part, été adapté au cas où un seul transporteur fournit une prestation de transport international.

2. Dans le cas d'un transport effectué par des transporteurs subséquents, des réclamations concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs peuvent également être adressées au transporteur ayant, dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. Le libellé de cette disposition exprime clairement l'idée que l'acte de l'„établissement“ doit être un acte du transporteur même; il ne suffit pas que l'établissement agisse en tant qu'intermédiaire lors de la conclusion du contrat de transport. Ainsi, la vente p. ex. aux Etats-Unis de titres de transport pour l'Eurostar devrait se faire au nom du transporteur. En ce qui concerne le terme „établissement“ qui correspond à „succursale ou agence“, voir ch. 2 des remarques relatives à l'article 46 des RU CIM.

3. Par ailleurs, la procédure de réclamation actuelle et les conséquences juridiques actuelles de la réclamation (pour les intérêts, v. art. 49, et pour la suspension de la prescription, v. art. 60, § 4) ont été maintenues.

ad Article 56 – Transporteurs qui peuvent être actionnés

Cette disposition correspond pour l'essentiel à l'article 51 des RU CIV 1980. A l'instar de l'article 45, § 6 des RU CIM, le transporteur substitué est expressément mentionné à l'article 56, § 6. Etant donné que le contenu minimal du bulletin de bagages (art. 17), respectivement du titre de transport (art. 24) inclut l'indication du transporteur, il est possible d'identifier les transporteurs contre lesquels une action peut être intentée selon les §§ 2 et 3. Il va de soi qu'un transporteur ne peut être inscrit sur le bulletin de bagages ou sur le titre de transport qu'avec son accord. Il incombe aux transporteurs ferroviaires de s'assurer que cela est garanti dans la pratique. En raison du parallélisme avec les règles concernant le transport de marchandises, l'article 56, § 3 a été formulé à l'instar de l'article 45, § 2 des RU CIM.

ad Article 57 – For

La réglementation concernant le for a été conçue sur le modèle de l'article 46 des RU CIM, toutefois à la différence près que les actions fondées sur les RU CIV peuvent être intentées uniquement devant les juridictions des Etats membres. Cette restriction a été jugée nécessaire pour les RU CIV – contrairement aux RU CIM –, en raison du fait que le droit national est, dans une large mesure, applicable en cas de dommages corporels (lex fori). Bien que des réclamations puissent p. ex. être adressées à une agence américaine de la SNCF (v. art. 55), les actions ne peuvent pas être intentées devant les tribunaux américains. Le nouveau titre de cet article représente une amélioration rédactionnelle.

ad Article 58 – Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

Cet article correspond à l'article 53 des RU CIV 1980, le délai visé au § 1 au cours duquel l'accident du voyageur doit être signalé au transporteur ayant toutefois été porté de six à douze mois.

ad Article 59 – Extinction de l'action née du transport des bagages

Cette disposition correspond, pour l'essentiel, à l'article 54 des RU CIV 1980. Conformément au § 2, lettre d), seule la preuve de la faute – simple – du transporteur est exigée, alors que selon les RU CIV 1980, l'ayant droit doit apporter la preuve que le dommage a eu pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer. La disposition parallèle de l'article 47, § 2, lettre d) des RU CIM exige la preuve d'une faute qualifiée. Ainsi, la protection des voyageurs va au-delà de celle des clients dans le cas de transports de marchandises.

ad Article 60 – Prescription

Cette disposition correspond à l'article 55 des RU CIV 1980; le § 3 a toutefois été simplifié à l'instar de l'article 48, § 2 des RU CIM.

TITRE VII

Rapports des transporteurs entre eux*ad Article 61 – Partage du prix de transport*

Cette disposition correspond, quant au contenu, à l'article 56 des RU CIV 1980. Des adaptations rédactionnelles y ont cependant été apportées; sur le modèle de l'article 49 des RU CIM, un nouveau § 2 a été ajouté dont il ressort que les documents de transport ont une force probante également en ce qui concerne les rapports des transporteurs entre eux.

ad Article 62 – Droit de recours

Cette disposition correspond, quant au contenu, à l'article 57 des RU CIV 1980.

ad Article 63 – Procédure de recours

L'article 63 correspond, pour l'essentiel, à l'article 59 des RU CIV 1980. Il comporte toutefois également une réglementation concernant le for (cf. art. 60 CIV 1980) et est de ce fait conçu à l'instar de l'article 51 des RU CIM, c'est-à-dire que son libellé est plus général qu'auparavant: le tribunal du siège du transporteur ferroviaire, contre lequel le recours est intenté, n'est pas seul compétent, mais également, selon le choix du demandeur, le tribunal de l'Etat, dans lequel l'un des transporteurs participant au transport a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement (l'agence) qui a conclu le contrat de transport (v. également ch. 2 des remarques relatives à l'art. 55). Etant donné qu'il n'était pas prévu de procéder à une adaptation des Règles uniformes aux dispositions parallèles d'autres conventions internationales (art. 51 CIM et, par conséquent, également art. 63 CIV, à l'art. 39 CMR) au prix d'une détérioration de la situation des ayants droit, le § 6 qui, au départ, avait été supprimé, a été réintroduit à l'occasion de la deuxième lecture (cf. art. 64, § 5 CIV 1980). Cette disposition empêche que des recours puissent retarder la demande en indemnité exercée par l'ayant droit.

ad Article 64 – Accords au sujet des recours

L'article 64 correspond, pour l'essentiel, à l'article 61 des RU CIV 1980; les dérogations à des règles de procédure qui sont de droit public (art. 63) ne sont toutefois pas admises.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
des Règles uniformes concernant le contrat de
transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

EXPOSE DES MOTIFS

Historique

L'idée de base du droit de transport international ferroviaire consistait à regrouper ex lege plusieurs chemins de fer subséquents circulant et opérant uniquement à l'échelle nationale en une communauté de transport et de responsabilité. Par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, prise en charge à laquelle ils sont tenus dans le cadre de l'obligation de transporter, les chemins de fer subséquents adhèrent au contrat de transport conclu par le chemin de fer expéditeur, et ce conformément aux stipulations de ce document (art. 35 CIM 1980). Ce même principe est valable pour le transport de bagages. En revanche, une telle responsabilité collective n'existe pas en cas de mort et de blessures de voyageurs où est seul responsable le chemin de fer qui exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit.

A l'idée de base d'une communauté de transport et de responsabilité des transporteurs ferroviaires qui transportent de manière subséquente sont liées plusieurs autres institutions typiques du droit de transport international ferroviaire classique. L'obligation de transporter – et aussi l'obligation d'établir des tarifs – avaient pour but d'empêcher une utilisation abusive de la position de monopole dont jouissaient à l'origine les chemins de fer. L'article 3 des RU CIM 1980 fixe les conditions sous lesquelles existe une obligation de transporter. L'obligation de prendre en charge la marchandise et l'obligation du chemin de fer subséquent d'entrer dans le contrat de transport et, par conséquent, l'obligation d'assurer le transport subséquent, découlent de l'inscription du chemin de fer respectif dans la liste des lignes. L'obligation tarifaire est étroitement liée à l'obligation de transporter.

La notion de „ligne“ n'est pas définie par la COTIF 1980; elle est présupposée. A la base de cette notion se trouvait au départ la liaison ferroviaire fixe qui était cependant toujours inscrite avec l'entreprise ferroviaire exploitante dans la liste des lignes. Il est intéressant de noter que la première liste des lignes annexée à la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) en date de 1890 emploie comme synonymes les termes „chemin de fer“, „tronçons“, „lignes“ („Eisenbahn“, „Bahn“, „Bahnstrecken“, „Linien“). L'article 58 de la CIM 1890 parle p. ex. de l'inscription ou de la radiation de „chemins de fer“, ce qui montre clairement qu'en principe la notion de „ligne“ inclut également l'entreprise exploitante. C'est la conséquence du point de vue prédominant à l'époque et encore partiellement répandu aujourd'hui, qui consiste à considérer le système „rail“ (= voie ferrée et transport ferroviaire) comme une unité. Dans les cas particuliers de l'exploitation commune d'une ligne, les entreprises participant à l'exploitation sont chacune inscrites sur la liste des lignes.

La notion d'„exploitation“ est elle aussi présupposée; elle n'est par conséquent définie ni dans la CIM 1890 ni dans la COTIF 1980. Dans le sens habituel, fait partie de l'„exploitation“ l'ensemble des actes liés à la prestation de transport, alors que la propriété des installations ou des moyens d'exploitation, y compris le matériel roulant, n'est pas décisive pour l'exploitation. La notion „exploitation du chemin de fer“ inclut l'ensemble de l'organisation dans le domaine de la technique et de l'exploitation. Dans des cas particuliers, notamment dans le cas des lignes frontalières, sont également inscrites des lignes exploitées conjointement, c'est-à-dire des lignes où plusieurs personnes de droit privé ou public exploitent leurs chemins de fer à risques et périls communs et les dirigent au moyen d'une direction commune sur la base de contrats particuliers. Dans ce cas, chaque participant au contrat est considéré comme exploitant.

La constitution d'une communauté de transport et de responsabilité des chemins de fer participant aux transports internationaux ainsi que les possibilités d'affranchissement selon les dispositions de l'article 15 des RU CIM 1980 entraînent l'obligation de régler à l'avance les relations financières des chemins de fer participant, et cela en partie dans la Convention et en partie au moyen d'accords conclus par les chemins de fer dont les parcours sont inscrits dans la liste des lignes. Les Etats qui souhaitent l'inscription d'une ligne garantissent ainsi d'une certaine manière la capacité et la volonté de payer des chemins de fer exploitant les lignes inscrites. L'article 17, § 6 de la COTIF 1980 a pour but d'apporter une protection contre les risques financiers résultant de la communauté obligatoire de transport constituée par les chemins de fer participant au contrat de transport.

L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 22 mai 1985, par lequel le Conseil des Communautés européennes (CE) fut obligé d'introduire également dans le domaine de la politique des transports la liberté des prestations de service, et l'Acte unique européen du 10 juillet 1987 ont donné une nouvelle impulsion au droit de transport européen, y compris dans le domaine du transport ferroviaire. La Directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a modifié les relations entre l'Etat et le chemin de fer ainsi qu'entre les chemins de fer, notamment en ce qui concerne le monopole d'exploitation. Cela n'a pu rester sans conséquences dans le domaine du droit de transport international ferroviaire.

Dans la mesure où, en raison de la Directive 91/440/CEE un accès concurrentiel à une infrastructure étrangère est possible, un transporteur peut effectuer sur la base d'un contrat unique un transport international direct du lieu de départ au lieu d'arrivée en empruntant l'infrastructure ferroviaire de différents Etats ou de différents réseaux à l'intérieur d'un même Etat.

Conformément à l'article premier de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules dans le sens de la Convention, est soumis à ladite Convention lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison se trouvent dans deux Etats différents. Les Règles uniformes CIM (RU CIM) 1980 ne sont, par contre, applicables que lorsque le transport est effectué exclusivement sur des lignes inscrites conformément aux articles 3 et 10 de la COTIF 1980 sur la liste des lignes et qu'une lettre de voiture internationale CIM est utilisée. Jusqu'à présent, un transport international ferroviaire direct n'était réalisable que sur la base des RU CIM, faute de quoi plusieurs contrats de transport subséquents devaient être conclus selon le droit national. Les parties contractantes du contrat de transport ferroviaire avaient donc le plus grand intérêt à soumettre les transports internationaux aux RU CIM.

Les conditions politiques et techniques ainsi que les conditions du marché, qui avaient au XIX^{ème} siècle favorisé l'existence d'entreprises ferroviaires intégrées („monolithiques“), n'ont changé de manière fondamentale que dans les Etats membres des CE. Dans le cadre des tendances générales à la libéralisation, une restructuration des chemins de fer dans toute une série de pays est en cours ou du moins en discussion, dans le sens d'une plus grande indépendance vis-à-vis de l'Etat, d'un démembrement en divers domaines d'activité ou d'une possibilité d'accès concurrentiel à l'infrastructure.

Les domaines d'application de la Directive 91/440/CEE d'une part et de la COTIF de 1980 d'autre part ne sont pas identiques. Les normes de ces deux actes juridiques ne s'excluent pas mutuellement et peuvent, en principe, exister côte à côte. Cependant, certaines difficultés d'ordre juridique peuvent surgir quant à l'application des RU CIM 1980 en cas de séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec le transport (dans la terminologie des CE: „fourniture de prestations de transport“). En effet, celles-ci partent du principe que ces prestations – la gestion de l'infrastructure et le transport – sont fournies par une seule et même entreprise, le „chemin de fer“.

Travaux préparatoires

Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993, l'Office central a analysé en détail les conséquences résultant de la séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec la fourniture de prestations de transport.

Afin de sauvegarder le plus possible l'uniformité du droit de transport international ferroviaire consignée dans la COTIF 1980, l'Office central a suggéré l'élaboration de dispositions complémentaires conformément à l'article 9 CIM 1980 (et parallèlement à l'art. 7 CIV 1980), relatives à l'interprétation des Règles uniformes dans un tel cas.

Sur base des travaux préparatoires, l'Office central a élaboré un projet de nouvelles Règles uniformes CIM. Le but de ce projet était d'adapter le droit de transport international ferroviaire aux circonstances politiques, économiques, juridiques et techniques modifiées.

Principes de la réforme

Harmonisation

Le but recherché consistait à parvenir, dans une mesure aussi large que possible, à une harmonisation avec le droit de transport applicable aux autres modes de transport, en particulier avec la CMR, applicable aux transports internationaux routiers des marchandises.

Champ d'application

A l'instar de la CMR, les RU CIM s'appliqueront à l'avenir aux contrats de transport international ferroviaire direct de marchandises et ceci, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites. Des transports routiers et des transports par voie de navigation intérieure sont uniquement soumis aux RU CIM si ceux-ci complètent le transport international par rail par un tel transport en trafic intérieur et s'il s'agit d'un contrat unique. Uniquement dans le cas des transports incluant un transport maritime national ou international ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures, le système des lignes inscrites sera maintenu.

Les RU CIM sont, tout comme la CMR, d'application contraignante. A l'avenir, cela vaudra également en cas de transports internationaux directs exécutés par un seul transporteur ferroviaire utilisant plusieurs infrastructures différentes, mêmes étrangères.

Contrat de transport

Le futur contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel, la lettre de voiture n'étant qu'un document de preuve à l'instar de la lettre de voiture CMR. Le contrat est conclu avec le chemin de fer en tant que transporteur quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée. Par ailleurs, la lettre de voiture est également document de douane dans le cadre de la procédure de transit communautaire/commune CE/AELE.

Obligation de transporter, obligation d'établir des tarifs

Ces obligations sont supprimées en trafic international ferroviaire de marchandises. Lors des travaux préparatoires et au sein de la Commission de révision, la possibilité de maintenir, pour des raisons d'ordre politique, une obligation de transporter au moins en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, avait toutefois été envisagée. Une telle obligation restreinte de transporter soulève néanmoins elle aussi des questions difficiles quant aux conditions pour une telle obligation et quant à la compensation financière des risques supplémentaires occasionnés au transporteur.

Dans le cadre des délibérations, différents experts avaient émis l'avis que le droit de la concurrence se prêterait mieux à une telle fonction de réglementation que l'obligation de transporter et l'obligation d'établir des tarifs: une entreprise qui offre publiquement des prestations de transport ne peut pas à tout moment et sans motif limiter son offre sans avoir à craindre des désavantages sur un marché caractérisé par la concurrence.

Avec la suppression de la position de monopole dans le cadre de la libéralisation de l'accès à l'infrastructure ferroviaire se pose, par ailleurs, la question fondamentale de savoir à quelle entreprise de transport ferroviaire une telle obligation de transporter pourrait être infligée.

La Commission de révision a par conséquent rejeté avec une forte majorité une obligation de transporter, y compris pour les marchandises dangereuses. Cela vaut également pour l'obligation d'établir des tarifs qui y est étroitement liée.

Transporteurs subséquents

Le principe d'une communauté des transporteurs et de la responsabilité solidaire lors de transports exécutés par deux ou plusieurs transporteurs subséquents est maintenu.

Responsabilité

Le système actuel est maintenu en principe. Toutefois, le transporteur ne devra pas pouvoir s'exonérer de sa responsabilité vis-à-vis du client dans les cas où le dommage est causé par des défauts de l'infrastructure ferroviaire ou des systèmes de sécurité de l'infrastructure.

Liberté contractuelle

Les nouvelles RU CIM en tant que droit contraignant comprennent moins de dispositions détaillées qu'actuellement, afin d'offrir une plus grande flexibilité permettant aux parties au contrat de transport de convenir contractuellement de certaines conditions, p. ex. itinéraire, délais de livraison, surtaxes.

Divers

Interdiction de transporter

Compte tenu de la suppression de l'obligation de transporter, un transporteur ferroviaire pourra et, dans les cas mentionnés à l'article 4 des RU CIM 1980, devra refuser de conclure un contrat, lorsque l'exécution de ce dernier enfreint une interdiction prononcée par une loi ou par une autorité (p. ex. monopole postal, transport d'armes, de drogues etc.).

Dispositions particulières pour certains types de transports

Des dispositions particulières visant à exclure du champ d'application, à l'instar de l'article premier, par. 4 de la CMR, les transports funéraires ou de déménagement, n'ont pas été jugées nécessaires en droit de transport ferroviaire.

L'article 8 de la CIM 1980 n'a pas été repris. Certaines dispositions particulières relatives à la responsabilité dans le cadre du transport de wagons en tant que marchandise transportée ainsi qu'au dédommagement en cas de perte ou d'avarie d'unités de transport intermodal, qui étaient jusqu'ici comprises dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP – Annexe II aux RU CIM 1980) ou dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo – Annexe III aux RU CIM 1980), se trouvent maintenant dans l'article 24, l'article 30, § 3 et l'article 32, § 3. Par ailleurs, l'utilisation de wagons en général, c'est-à-dire sans limitation aux wagons P, est réglée dans les Règles uniformes CUV (RU CUV).

Les dispositions particulières du Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx – Annexe IV aux RU CIM 1980), notamment celles relatives aux délais de livraison et aux dérogations à de différentes dispositions des RU CIM deviennent superflues, étant donné qu'à l'avenir ces questions feront l'objet d'une convention entre les parties. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis express, c'est-à-dire dans des trains autres que des trains de marchandises, sera réglé dans le cadre du nouveau Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Le principe général est celui que des marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains de marchandises. Les exceptions (marchandises dangereuses en tant que colis express, bagages à main, bagages et marchandises à bord de véhicules routiers accompagnés) seront, à l'avenir, réglées séparément dans l'Annexe du RID (v. également rapport sur la 3ème session du Groupe de travail de la Commission d'experts du RID, 21-25.11.1994, ch. 7 et 8).

La possibilité de prévoir des conditions de transport particulières pour des envois avec document de transport négociable (art. 8, § 4, lettre a) CIM 1980) n'a plus été prévue, étant donné que les chemins de fer n'ont, jusqu'ici, jamais fait usage de cette possibilité d'exception et que cette même exception prévue dans le cadre de la CMR n'a pas non plus été utilisée. Par ailleurs, l'article 6, § 8 prévoit, que les associations internationales des transporteurs établissent des modèles uniformes de lettre de voiture.

La possibilité d'utilisation de documents de transport électroniques (art. 8, § 4, lettre g) CIM 1980) est réglée à l'article 6, § 9.

Conventions

Dans la mesure où des conventions sont prévues entre les parties au contrat de transport, celles-ci peuvent être convenues sous forme de tarifs ou de Conditions générales de transport qui seront intégrés dans les contrats individuels, ou peuvent être conclues pour chaque cas d'espèce.

Résultat

Le texte élaboré par la Commission de révision et adopté par la 5ème Assemblée générale tient, en principe, compte des modifications dues à la libéralisation du trafic ferroviaire, notamment la Directive 91/440/CEE. Le champ d'application des RU CIM a été élargi et permet, à l'avenir, leur application également dans le trafic avec des Etats non membres, dans la mesure où les parties en conviennent (v. ch. 2-9 des remarques relatives à l'art. 1).

L'harmonisation recherchée avec le droit de transport international routier a été atteinte dans divers domaines. Toutefois, des différences avec la CMR persistent dans certains cas. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que la pratique dans le domaine du transport international ferroviaire n'est pas identique à celle que l'on trouve en transport international routier. Cet argument a été avancé par la Commission de révision pour motiver les différences avec le droit de transport international routier, notamment en ce qui concerne les dispositions suivantes:

- force probante de la lettre de voiture (art. 12),
- droit de disposer du destinataire (art. 18, § 3),
- responsabilité lors de l'exécution d'ordres ultérieurs (art. 19),
- exonération de responsabilité en cas de transports effectués en wagons découverts (art. 23),
- réglementation de la charge de la preuve en cas de transports effectués en wagons équipés de dispositifs particuliers destinés à la protection de la marchandise, notamment les wagons frigorifiques ainsi qu'en cas de transport d'animaux vivants (art. 25),
- réglementation particulière de la responsabilité en cas de déchet de route (art. 31),
- dispositions particulières pour le transport de wagons en tant que marchandise transportée et pour le transport d'unités de transport intermodal, tant en ce qui concerne le principe de responsabilité qu'en ce qui concerne l'indemnité (art. 24, art. 30, § 3 et art. 32, § 3),
- exercice des droits, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives au procès-verbal de constatation (art. 42) et à l'extinction de l'action contre le transporteur (art. 47).

Dans d'autres cas, des différences ont été acceptées, étant donné que les dispositions des RU CIM sont plus favorables au client ou servent à la clarté juridique. Cela vaut en particulier pour les dispositions suivantes:

- dérogation au caractère contraignant des RU CIM pour les deux parties au contrat, moyennant une réglementation permettant au transporteur d'élargir sa responsabilité et ses obligations (art. 5, dernière phrase),
- détermination des principales obligations du transporteur (art. 6, § 1),
- responsabilité plus sévère que celle prévue à l'article 11, par. 3 de la CMR, en cas de perte ou d'utilisation irrégulière des documents joints à la lettre de voiture (art. 15, § 3),
- maintien des montants maximaux de dédommagement plus élevés (art. 30 et 33),
- transporteur substitué (art. 27),
- formulation moderne de la faute qualifiée (art. 36),
- qualification du gestionnaire d'infrastructure en tant qu'auxiliaire (art. 40),
- lettres de voiture électroniques et remplacement de la signature (art. 6),
- pas de remboursement de droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits (art. 30),
- responsabilité en trafic fer-mer (art. 38).

Compte tenu des principaux buts de la révision, de moderniser le droit de transport international ferroviaire de marchandises et de l'harmoniser, le résultat peut, dans son ensemble, être jugé satisfaisant. A défaut d'indications contraires, la 5^{ème} Assemblée générale a adopté le résultat des délibérations de la Commission de révision (procès-verbal, pp. 61-84).

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I

Généralités

ad Article premier – Champ d'application

Comme c'est le cas aujourd'hui, les RU CIM s'appliquent au contrat de transport international ferroviaire de marchandises. D'autres types de contrats ayant trait au transport de marchandises, comme p. ex. le contrat de commission de transport, le contrat d'affrètement, la location de moyens de transport, etc., ne sont pas réglés dans les RU CIM. L'application des RU CIM dépend en définitive du type de contrat choisi dans un cas d'espèce. La lettre de voiture sert de moyen de preuve.

Conformément au § 1, les futures RU CIM ne seront applicables qu'aux contrats à titre onéreux, comme cela est également prévu à l'article premier, par. 1 de la CMR. Par conséquent, les RU CIM, ne sont pas obligatoirement applicables aux transports gratuits de marchandises de secours; les parties peuvent cependant convenir (contractuellement) de leur application.

Selon le projet de l'Office central du 5 mai 1995, il aurait été suffisant à l'avenir, que soit le lieu de la prise en charge de la marchandise, soit le lieu prévu pour la livraison, soit situé dans un Etat membre. Ce projet n'exigait pas que tous les Etats à travers lesquels le transport est effectué soient des Etats membres de l'Organisation. Cette solution a fait ses preuves depuis des décennies en ce qui concerne la CMR et aurait permis d'appliquer les RU CIM également aux transports en direction ou en provenance ou en transit par des Etats dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) du 1er novembre 1951. La majorité de la Commission de révision s'est cependant prononcée pour un libellé plus restrictif, selon lequel les RU CIM ne s'appliquent que lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents.

La Commission de révision a approuvé, avec une nette majorité, une extension du champ d'application dans le sens du projet de l'Office central, sous réserve toutefois que les parties au contrat en conviennent; elle est par conséquent allée moins loin que les auteurs de la CMR.

Le texte adopté en deuxième lecture par la Commission de révision et confirmé par la 5ème Assemblée générale (§ 1) prévoit donc que les RU CIM s'appliquent obligatoirement à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Lorsque, par contre, le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents, dont l'un seulement est Etat membre, les parties peuvent convenir de soumettre le contrat aux RU CIM (§ 2). Cette solution permettra de conclure, sur la base des RU CIM, des contrats de transport direct en trafic en direction ou en provenance d'Etats du SMGS.

Une telle convention peut être conclue en utilisant la lettre de voiture CIM. L'utilisation de la lettre de voiture CIM est une condition suffisante, mais pas nécessaire.

Pour l'essentiel, tous les ordres juridiques reconnaissent le principe selon lequel les parties peuvent choisir le droit applicable à un contrat international de droit civil ou de droit commercial. La liberté de choix matérielle peut toutefois être restreinte par le fait que les dispositions contraignantes du droit matériel d'un Etat ne peuvent pas être remplacées par une convention dérogatoire des parties. La question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure cela est le cas, doit être appréciée selon la *lex fori*. Cela pourrait entraîner dans certains cas une insécurité juridique lorsque les parties font valoir leurs droits résultant des RU CIM dans des Etats non membres, notamment en ce qui concerne la prescription.

Pour que le choix juridique des parties au contrat soit reconnu par le droit national, le contrat doit avoir un lien avec l'étranger, d'une manière ou d'une autre. Cela est indéniablement le cas pour les contrats relatifs au transport international de marchandises devant être soumis aux RU CIM.

La possibilité du choix contractuel du système juridique des RU CIM peut par conséquent être prévue sans qu'il y ait un conflit avec des principes ou des conventions du droit international existants. Une réglementation similaire se trouve à l'article 2, § 1, lettre e) des Règles de Hambourg relatives au transport de marchandises par mer.

Il n'y a pas de collision avec le SMGS, étant donné que le champ d'application du SMGS se limite, selon son article premier, aux transports directs effectués par les chemins de fer des Etats membres du SMGS, c'est-à-dire qu'il n'inclut pas des transports ferroviaires de marchandises effectués également par des chemins de fer d'Etats non membres du SMGS. La formulation du § 2 décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5ème Assemblée générale n'oblige pas les parties à appliquer les RU CIM. Elles peuvent continuer à conclure, comme cela est actuellement nécessaire en trafic Est/Ouest, plusieurs contrats de transport.

La question de savoir si les chemins de fer du SMGS sont à considérer comme des transporteurs subséquents conformément à l'article 26 ou comme des transporteurs substitués conformément à l'article 27, dépend de la manière dont les transporteurs ferroviaires impliqués règlent leur relation contractuelle entre eux.

Comme cela a déjà été expliqué au chiffre 20 des Généralités, les RU CIM doivent, à l'instar de la CMR, être applicables à des contrats directs de transport international ferroviaire de marchandises, et ce indépendamment d'un système de lignes inscrites. Une exception est uniquement prévue pour les transports qui incluent un transport maritime ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures (§ 4).

Le problème d'un conflit avec la CMR en cas de soumission de transports routiers complémentaires à la COTIF, respectivement aux RU CIM, avait déjà été discuté dans le contexte de la modification de l'article 2 de la COTIF 1980 par le Protocole 1990. Vu les opinions divergentes au sein de la Commission de révision, seuls les transports complémentaires intérieurs, c'est-à-dire les transports initiaux et finaux par route, qui eux ne sont pas transfrontaliers, ont été inclus dans le champ d'application.

Dans la pratique, des transports routiers complémentaires transfrontaliers sont effectués, notamment dans les cas où la gare expéditrice ou la gare destinataire se trouve à proximité de la frontière. Le texte proposé par l'Office central en mai 1995 avait inclus les transports routiers complémentaires, qu'il s'agisse des transports uniquement intérieurs ou des transports routiers complémentaires transfrontaliers.

De l'avis de l'Office central, il n'y a aucun conflit avec la CMR dans le cas des transports routiers complémentaires. Le contrat de transport réglé par l'article premier est différent du contrat réglé par la CMR, à savoir un contrat qui a pour but le „transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules“. Cela évidemment sous condition que le transport ferroviaire et le transport routier complémentaire fassent l'objet d'un contrat unique de transport direct. Par crainte d'un danger de collision avec la CMR, la grande majorité des délégués au sein de la Commission de révision s'est prononcée contre l'idée d'inclure également des transports routiers complémentaires transfrontaliers dans le champ d'application des RU CIM.

La formule „en complément“ doit exprimer l'idée que l'objet principal du contrat de transport est le transport transfrontalier ferroviaire. Cela signifie que dans le cas des transports complémentaires conformément au § 3, le transport ferroviaire doit en principe être transfrontalier, sans quoi les RU CIM ne sont pas applicables. En particulier:

Lors de transports par route au moyen de véhicules, en complément au transport par rail, il est nécessaire

- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
- que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur.

Lors de transports par voie de navigation intérieure en complément au transport par rail, il est nécessaire

- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et
- que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite (v. § 4).

Lors de transports maritimes ou par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites en complément au transport par rail (§ 4), il est possible

- que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier ou
- que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).

Par rapport au § 3, la réglementation du § 4 constitue une *lex specialis*. Dans l'intérêt de la clarté juridique, l'inscription de lignes est demandée lors de transports transfrontaliers par voie de navigation intérieure, afin d'exclure ainsi – à l'instar des RU CIM 1980 en ce qui concerne la relation avec le droit maritime – d'éventuels conflits avec une future convention relative aux transports internationaux par voie de navigation intérieure. En raison de la conception fondamentalement différente du droit de transport maritime et également dans l'intérêt de la clarté juridique, l'inscription de lignes est toujours demandée, même en cas de transports complémentaires maritimes intérieurs.

Dans tous les cas, il est cependant nécessaire que l'ensemble du transport, c'est-à-dire le transport ferroviaire et le transport complémentaire par d'autres moyens de transport fassent l'objet d'un contrat unique.

Dans les cas de transports complémentaires par d'autres moyens de transport, l'application des RU CIM est prévue de manière contraignante et n'est pas laissée à la convention des parties, étant donné que dans tous les cas, il s'agit de transports transfrontaliers dont l'élément essentiel est un transport ferroviaire.

Dans la mesure où des entreprises de transport ferroviaire n'effectuent pas elles-mêmes les transports initiaux et finaux par route, mais font appel à des entreprises de transport routier, celles-ci ne sont pas des transporteurs substitués au sens de l'article 27, mais des auxiliaires conformément à l'article 40. Ceci est clarifié par le terme „ferroviaire“ à l'article 3, lettre b).

Conformément à l'article premier, § 1 des RU CIM 1980, l'utilisation d'une lettre de voiture CIM est encore un élément constitutif pour l'applicabilité des RU CIM. Cela ne doit plus être le cas à l'avenir, étant donné que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises devra également être, à l'instar du contrat CMR, un contrat consensuel.

Une disposition équivalente à l'article premier, par. 3 de la CMR, n'a pas été reprise. Cette disposition réglait le problème, d'actualité au moment de la création de la CMR, des transports effectués par des entreprises étatiques des pays socialistes; une telle disposition n'est plus nécessaire actuellement. Il est un principe généralement reconnu en droit des gens que les activités qui ne sont pas exercées *iure imperii*, mais *iure gestionis* ne profitent pas d'un privilège en droit. Par conséquent, de tels transports sont soumis aux prescriptions des RU CIM, conformément aux principes généraux du droit des gens, lorsqu'ils remplissent les conditions de l'article premier des RU CIM.

Le § 5 règle le cas de transports qui ne sont pas à considérer comme étant des transports internationaux en raison du fait que la gare située sur le territoire de l'Etat voisin n'est pas exploitée par l'Etat voisin ou par une entreprise appartenant à cet Etat, mais par des entités étatiques ou privées appartenant au même Etat que l'entreprise de transport (exemple: Badischer Bahnhof, gare DB AG de Bâle). De tels transports resteront soumis au droit national et non pas aux RU CIM.

La Commission de révision a décidé de préciser que la partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle des transports internationaux sont soumis aux RU CIM, doit être définie précisément et doit être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. De même, les RU CIM ne s'appliquent pas aux transports internationaux qui commencent ou se terminent ailleurs que sur l'infrastructure désignée, exception faite des transports de transit qui sont soumis aux RU CIM.

La Commission de révision a précisé que la réserve devient sans effet si sa prémisses n'existe plus, c'est-à-dire si la convention justifiant cette réglementation particulière cesse d'être en vigueur pour l'Etat concerné.

ad Article 2 – Prescriptions de droit public

1. L'obligation de respecter les prescriptions de droit public va de soi. Cette disposition n'est qu'à caractère déclaratoire et a été introduite eu égard au fait que le droit douanier des CE s'appuie sur quelques dispositions des RU CIM. L'article 4 du nouvel Appendice C (RID) comporte une disposition similaire, à l'instar de l'article 5 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

2. La 5ème Assemblée générale a complété cette disposition par un renvoi explicite aux dispositions du droit de protection des animaux.

ad Article 3 – Définitions

1. En raison des discussions répétées au sein de la Commission de révision sur la question de savoir quel transporteur était visé dans les différentes définitions, il a été jugé utile de définir certains termes

pouvant, sinon, donner lieu à des interprétations différentes. Par ailleurs, les définitions permettent une formulation plus succincte du texte.

2. La définition du terme de „transporteur“ remonte à une proposition du Royaume-Uni relative au projet de RU CIV et précise que le terme de „transporteur“ signifie toujours le transporteur contractuel, y compris les transporteurs subséquents, et non pas le transporteur substitué, qui n’a pas conclu de contrat de transport avec l’expéditeur (lettre a).

3. La 5ème Assemblée générale a complété la définition du „transporteur substitué“, décidée par la Commission de révision, en y insérant les mots „l’exécution du transport ferroviaire“. L’on évite ainsi que cette définition ait pour conséquence que des entreprises de transport routier, qui effectuent des transports initiaux ou finaux en complément à un transport ferroviaire, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l’article 27, ces derniers étant indépendamment responsables et pouvant être actionnés conformément à l’article 45, § 6. Au contraire, de telles entreprises de transport routier sont des auxiliaires au sens de l’article 40.

4. L’expression „légalement en vigueur dans chaque Etat membre“ à la lettre c) inclut la nécessité d’une publication, dans la mesure où une telle publication est requise par le droit national, ce qui n’est pas le cas dans tous les Etats membres.

5. Le texte décidé par la 5ème Assemblée générale („sont devenues“) précise que les conditions qui doivent être remplies pour que les Conditions générales soient incluses dans le contrat doivent être respectées.

6. La définition „unité de transport intermodal“ a été introduite pour des raisons de simplification rédactionnelle et facilite notamment la rédaction de l’article 7, § 1, lettre l), de l’article 23, § 3, lettre a), de l’article 30, § 3 et de l’article 32, § 3.

ad Article 4 – Dérogations

1. Le § 1 autorise les Etats membres à conclure des accords spéciaux pour les trafics entre des gares frontalières.

2. A défaut d’inscription dans la liste des lignes, le transport par des navettes (Shuttle) dans le Tunnel sous la Manche n’est pas soumis aux RU CIM 1980. A l’avenir, une inscription des lignes ne sera plus exigée. Par conséquent, les RU CIM seraient à appliquer au transport par des trains navettes lorsque le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans deux Etats membres différents. La Commission de révision a décidé d’autoriser les Etats membres à convenir des dérogations pour de tels transports. Le libellé du § 1 le permet.

3. Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d’un même Etat membre et qui n’empruntent le territoire d’un autre Etat qu’en transit (art. 2, § 1 CIM 1980) ne sont pas soumis aux RU CIM en vertu de l’article premier, § 1. L’on a donc renoncé aux exceptions du champ d’application prévues à l’article 2, § 2 des RU CIM 1980. Le § 2 prévoit cependant la possibilité de convenir des dérogations pour le transit à travers des Etats non membres.

4. Dans le contexte des obligations d’informer prévues au § 3, la Commission de révision n’a pas pu se décider, lors de la discussion de la disposition identique prévue dans les RU CIV, à suivre la suggestion de l’Office central, à savoir d’accorder au Secrétaire général de l’Organisation le droit d’examiner si les dérogations convenues sont conformes aux conditions prévues dans les §§ 1 et 2.

ad Article 5 – Droit contraignant

1. Le caractère juridique en principe contraignant des RU CIM 1980 n’a jamais été contesté, même si elles ne comportent pas de disposition équivalente à l’article 41 de la CMR. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé, pour des raisons de clarté juridique, d’introduire une telle disposition.

2. Le texte adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5ème Assemblée générale comprend toutefois une innovation importante par rapport à l’article 41 de la CMR. A l’instar de l’ar-

ticle 23, § 2 des Règles de Hambourg, la dernière phrase permet au transporteur d'élargir sa responsabilité ou ses obligations en faveur des clients, la possibilité d'élargissement de la responsabilité n'étant pas limitée aux montants maxima. La Commission de révision a rejeté une proposition de l'Allemagne qui aurait permis au transporteur d'élargir sa responsabilité uniquement en ce qui concerne les limites de responsabilité. Cette restriction recherchée par l'Allemagne aurait été dans l'intérêt des chemins de fer, qui auraient ainsi été moins exposés à la pression des gros chargeurs.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport

ad Article 6 – Contrat de transport

1. Sur proposition de l'Allemagne la Commission de révision a décidé de définir les principales obligations du transporteur au § 1. Cela signifie, vu sous l'aspect des dispositions relatives à la responsabilité à l'article 23, § 1, à l'article 26 et à l'article 27, § 1, une précision dont on peut se réjouir, même s'il manque une disposition similaire dans la CMR.

2. Le moment du transfert du risque en ce qui concerne la marchandise dans la relation transporteur/expéditeur ou destinataire est réglé à l'article 23 par la disposition relative à la période durant laquelle le transporteur est responsable (depuis l'acceptation de la marchandise jusqu'à la livraison). Ce moment peut différer du moment du transfert du risque au sens du droit d'achat.

3. Il ressort du § 1, que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises sera, à l'avenir, un contrat consensuel. La nouvelle disposition constitue d'une part une adaptation à la CMR et d'autre part également une adaptation à la pratique du transport international ferroviaire des marchandises. Ce n'est qu'exceptionnellement que le transporteur accepte la lettre de voiture et la marchandise au même moment. La nouvelle réglementation tient également compte des développements futurs: l'utilisation de documents de transport électroniques présuppose un contrat consensuel.

4. Il a été renoncé à une formulation, selon laquelle le contrat de transport est conclu par consentement mutuel de l'expéditeur et du transporteur. On recherche d'une part un parallélisme avec l'article 4 de la CMR. Cette disposition a fait ses preuves depuis des décennies. Ni en jurisprudence, ni en doctrine, il n'y a eu le moindre doute quant au caractère juridique du contrat de transport CMR en tant que contrat consensuel. D'autre part, les RU CIM tout comme la CMR ne doivent pas comprendre d'énoncé concernant une question juridique qui doit être réglée selon les principes généraux du droit civil (notamment les questions à savoir comment le consentement est établi, quelles sont les parties au contrat, etc.). Par conséquent, le droit national reste applicable pour cette question importante.

5. Le contrat de transport ferroviaire étant un contrat consensuel, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat (§ 2).

6. A l'instar de la CMR, la lettre de voiture n'est qu'un document de preuve. Elle fournit la preuve réfutable de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge de la marchandise par le transporteur (v. art. 12). Dans certains cas (art. 19, 34, 35 et 45, § 2), des inscriptions sur la lettre de voiture peuvent être une condition pour pouvoir faire valoir des droits ce qui confère ainsi à l'inscription un effet constitutif.

7. Le § 7 comporte une disposition souhaitée par la Commission européenne, qui ne concerne pas directement le droit de transport, mais constitue une disposition du droit douanier. Cette disposition doit garantir, également dans l'intérêt des chemins de fer, que la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier des CE/AELE puisse continuer à être appliquée.

8. A l'instar de l'article 4 de la CMR, le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé à proposer l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture. De l'avis de l'Office central, cela n'aurait pas exclu que les chemins de fer élaborent un tel modèle uniforme dans le cadre d'une de leurs associations internationales. Pour tenir compte de la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier des CE/AELE, qui doit être maintenue à tout prix, la Commission de révision a donc

décidé de prescrire l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture. La Commission de révision avait tout d'abord prévu de laisser à l'OTIF ou à son Secrétariat le soin d'établir les modèles de lettre de voiture. Cela aurait également répondu à la conception de la Commission européenne, selon laquelle les modèles de lettre de voiture devraient constituer une annexe des RU CIM.

9. Pour des raisons pratiques ainsi que dans l'intérêt d'une flexibilité accrue, la Commission de révision a toutefois décidé, lors de sa 16^{ème} session, de laisser aux associations internationales des transporteurs le soin d'établir des „modèles uniformes de lettre de voiture“ (§ 8). Celles-ci doivent se mettre d'accord avec les associations des clients et les autorités compétentes en matière de questions douanières, y compris les services des CE chargés des questions douanières. Dans ce contexte, „accord“ ne signifie pas une procédure formelle d'approbation ou d'acceptation. Les autorités douanières sont toutefois à tout moment libres de ne pas accepter des modèles de lettre de voiture en tant que document douanier. La prise en compte des desiderata des clients revêt un intérêt direct pour les entreprises de transport ferroviaire.

10. Tandis que l'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie en vertu de l'article 12, § 1 des RU CIM 1980, l'article 6, § 2 ne règle pas cette question, mais suit l'exemple de la CMR en laissant les parties libres de régler cette question d'un commun accord.

11. L'article 11, § 4, al. 2 des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'a pas été repris (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 12).

12. L'article 5 de la CMR prévoit que la lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur. L'article 5, par. 1 de la CMR stipule en outre expressément que le premier exemplaire est remis à l'expéditeur (il est l'équivalent du duplicata de la lettre de voiture des transports ferroviaires) que le deuxième exemplaire accompagne la marchandise et que le troisième est retenu par le transporteur. La Commission de révision n'a pas repris cette réglementation. Elle a maintenu ainsi la terminologie éprouvée et connue dans le commerce international („lettre de voiture“ et „duplicata de la lettre de voiture“). Dans la mesure où un exemplaire précis de la lettre de voiture, notamment le duplicata de la lettre de voiture, a des effets juridiques particuliers – cela est notamment le cas en ce qui concerne le droit de disposer de la marchandise et en ce qui concerne les conditions pour faire valoir des droits – le texte utilise de manière uniforme le terme de „lettre de voiture“ (c.-à-d. original de la lettre de voiture) et „duplicata de la lettre de voiture“ (pour l'exemplaire qui est remis à l'expéditeur). Uniquement l'article 11, § 2 mentionne le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise en plus de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture. Alors qu'il n'y a pas de différence entre les transports internationaux ferroviaires et routiers en ce qui concerne les fonctions des différents exemplaires originaux de la lettre de voiture, la terminologie choisie pour les RU CIM maintient les définitions traditionnelles.

13. Le § 3 a été davantage rapproché de l'article 5, par. 1 de la CMR. Il va toutefois un peu plus loin en ce qui concerne le remplacement de la signature et il ne contient pas de réserve quant à l'admissibilité, conformément au droit national, de signatures sous forme imprimée ou par sceau.

14. Le § 4 a été rédigé de manière plus simple et plus claire que l'article 11, § 5, al. 2 des RU CIM 1980. Aucun changement n'est intervenu quant au fond.

15. La disposition de l'article 12, § 1, al. 2 des RU CIM 1980, selon laquelle une lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon, a été reprise quant à son principe. A l'avenir, des dérogations sont à convenir entre l'expéditeur et le transporteur. Le terme „envoi“ a le même sens que dans les RU CIM 1980. Un „envoi“ constitue, du point de vue du droit de transport – et, en règle générale, aussi du point de vue de la technique de transport – une unité.

16. Dans le rapport explicatif relatif à son projet de mai 1995, l'Office central avait suggéré de ne pas reprendre les dispositions de l'article 12, § 3 des RU CIM 1980; de telles questions de détail seraient à régler contractuellement entre les parties au contrat. La Belgique a signalé que des dispositions légales concernant les langues à utiliser interdisent l'utilisation des documents en langues étrangères sauf si une base juridique internationale idoine prescrit l'utilisation d'une langue étrangère. En dépit

de cela, la Commission de révision a renoncé à régler la question des langues dans lesquelles la lettre de voiture doit être établie. Etant donné qu'à l'avenir les associations internationales des transporteurs continueront à établir le modèle uniforme de la lettre de voiture, elles sont également compétentes pour stipuler, le cas échéant, dans quelles langues les lettres de voiture doivent être établies.

17. Le § 9 remplace l'actuel article 8, § 4, lettre g) des RU CIM 1980. Le libellé tient compte des expériences faites dans un groupe de travail de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) traitant du projet DOCIMEL qui a été réalisé en collaboration avec le CIT. Le texte adopté par la Commission de révision est basé sur l'idée d'une équivalence fonctionnelle. Le principe des mêmes effets juridiques vaut pour toutes les fonctions de la lettre de voiture bien que le problème de la force probante soit mis en exergue en tant qu'exemple étant donné que c'est dans ce domaine que des plus grandes difficultés surgissent dans certains droits nationaux.

ad Article 7 – Teneur de la lettre de voiture

1. Le § 1 contient des dispositions contraignantes pour les parties au contrat de transport. Le non-respect de ces dispositions n'entraîne cependant pas automatiquement et dans tous les cas la nullité, mais éventuellement les conséquences juridiques prévues de l'article 8.

2. Conformément au § 1, lettre a), la lettre de voiture doit comporter le lieu et la date de son établissement et conformément au § 1, lettre f) le lieu de livraison, tandis qu'actuellement, il faut indiquer dans la lettre de voiture, la gare expéditrice (art. 11, § 1 CIM 1980) et la gare destinataire (art. 13, § 1, lettre a) CIM 1980). Le nouveau libellé permet des indications plus précises lorsque la marchandise est remise au transport ou livrée sur des voies de raccordement. Ceci permet, à l'article 17 (livraison), de renoncer à une réglementation correspondant à l'article 28, § 3 des RU CIM 1980.

3. Le § 1 de la lettre p) suit l'exemple de l'article 6, par. 1, lettre k) de la CMR. Tout d'abord cette disposition doit signaler aux destinataires que le transport est soumis aux RU CIM. En outre, cette disposition a pour but principal de rendre les dispositions de droit privé des RU CIM applicables par les tribunaux des Etats qui ne sont pas des Etats membres de l'OTIF. Ce résultat peut être obtenu en donnant à ces dispositions le caractère d'accord entre les parties et cela au moyen d'une indication correspondante dans la lettre de voiture. Vu la définition du champ d'application dans l'article premier, § 2 et vu les règles concernant le for à l'article 46, il n'est cependant pas à exclure que les parties à un différend saisissent des tribunaux dans des Etats qui ne sont pas des Etats membres. Eu égard au § 1, lettre p), ces tribunaux devront appliquer les RU CIM lorsque les règles de leur droit international privé renvoient au droit matériel d'un Etat membre de l'Organisation à moins que l'ordre public ou des dispositions contraignantes du droit national de l'Etat en cause ne l'interdisent.

4. L'indication du transporteur devant livrer la marchandise (§ 2, lettre a) est nécessaire si, conformément à l'article 45, § 2, ce transporteur peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

5. Vu l'importance des sceaux pour la sécurité du trafic dans le tunnel sous la Manche, la Commission de révision a décidé de compléter le § 2 par une nouvelle lettre h) reprenant l'article 20, § 5, al. 2 des RU CIM 1980.

6. Le § 3 correspond à l'article 6, par. 3 de la CMR et accorde plus de liberté aux parties contractantes que l'article 13, § 3 des RU CIM 1980.

ad Article 8 – Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

1. Cette disposition suit l'exemple de l'article 7 de la CMR. Cela correspond également aux souhaits des associations internationales d'utilisateurs. L'obligation d'établir une lettre de voiture n'incombe plus automatiquement à l'expéditeur. La présomption réfutable du § 2 a pour conséquence que dans le doute, c'est l'expéditeur qui répond des inscriptions erronées.

2. Une faute concomitante du transporteur est à apprécier, le cas échéant, conformément aux principes généraux du droit.

3. S'inspirant de l'article 22 de la CMR, la Commission de révision a décidé de mentionner plus particulièrement dans cette disposition (§ 1) l'omission d'inscriptions prescrites par le RID.

4. Concernant le § 3, voir le chiffre 3 des remarques relatives à l'article 7.

ad Article 9 – Marchandises dangereuses

A l'instar de l'article 22, par. 2 de la CMR et de l'article 13 des Règles de Hambourg, cet article nouvellement inséré par la Commission de révision et approuvé par la 5ème Assemblée générale stipule les conséquences en droit de transport si l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID.

ad Article 10 – Paiement des frais

1. Si l'obligation de transporter n'est plus prévue, il paraît logique de laisser à l'expéditeur et au transporteur le soin également de convenir du paiement des frais. Une obligation du chemin de fer d'accorder des délais de paiement et d'accepter que les frais soient mis à la charge du destinataire, qui ne présentera peut-être pas les mêmes garanties de paiement que l'expéditeur, n'a de sens qu'en liaison avec l'obligation de transporter. Pour cette raison, l'article 10 remplace l'article 15 des RU CIM 1980. L'obligation de paiement de l'expéditeur n'est réglée que subsidiairement.

2. Les accords relatifs au paiement des frais de transport ou à l'affranchissement peuvent être conclus de manière générale par le biais de tarifs ou de Conditions générales ou être conclus séparément dans chaque cas d'espèce. Dans ce contexte, on pourra tenir compte de toutes les formes d'affranchissement utilisées jusqu'à aujourd'hui, mais aussi de formes allant au-delà, selon les nécessités des échanges commerciaux internationaux.

3. Avec la suppression de l'article 15 des RU CIM 1980, l'article 65 de la CIM de 1980 (dérogations temporaires) devient, lui aussi, caduc. La liberté contractuelle permet aux transporteurs de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter à temps une accumulation indésirable des créances.

4. Le § 2 adopté par la Commission de révision correspond à l'article 15, § 4, 2ème phrase des RU CIM 1980.

5. Voir par ailleurs chiffre 1 des remarques relatives à l'article 17.

ad Article 11 – Vérification

1. Comme par le passé, le transporteur ferroviaire est autorisé, en principe, à vérifier à tout moment si l'envoi correspond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. La vérification peut également concerner le respect des conditions de transport.

2. Le libellé „deux témoins étrangers aux chemins de fer“ (art. 21, § 2 CIM 1980) a été remplacé par „deux témoins indépendants“. Il ne faut faire appel à ces témoins qu'à défaut d'autres dispositions dans les lois et les prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu. Lors des délibérations, il a été clarifié que l'appel à des témoins ne doit pas compliquer la situation du transporteur au regard des obligations de droit public, notamment les obligations relatives à la sécurité de l'exploitation. L'obligation de faire appel à des témoins est limitée à la vérification du contenu.

3. Le § 3 traite des conditions dans lesquelles le transporteur a une obligation de vérification. Il faut distinguer si l'obligation de chargement incombe au transporteur ou à l'expéditeur. Conformément à l'article 14, l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement. A défaut d'une telle convention, le chargement incombe au transporteur pour les colis, alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur. Contrairement à ce qui se passe dans le transport routier, le chargement par l'expéditeur prévaut dans le transport ferroviaire. Il en résulte des divergences par rapport à la CMR. Comme il ressort de l'article 12, § 2 concernant la force probante, c'est le transporteur qui charge la marchandise qui doit vérifier lorsqu'il accepte la marchandise au transport:

- a) l'état apparent de la marchandise et de son emballage,
- b) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que
- c) la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Conformément à l'article 22, § 1 des RU CIM 1980, le droit national détermine les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis.

4. Une obligation de vérifier le contenu n'est pas prévue alors que, conformément à l'article 8, par. 3 de la CMR, l'expéditeur peut exiger du transporteur cette vérification. En cela, les conditions de l'exploitation ferroviaire sont différentes de celles du transport routier.

5. Comme il ressort de l'article 12, § 3 concernant la force probante, le transporteur doit vérifier seulement le bon état apparent de la marchandise et de son emballage lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur. L'article 12, § 3 accorde à l'expéditeur qui charge la marchandise cependant le droit d'exiger du transporteur que celui-ci vérifie également les indications sur la lettre de voiture concernant

- a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
- b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée,

si le transporteur dispose des moyens appropriés pour le faire. Un droit de l'expéditeur d'exiger la vérification même du contenu n'est pas prévu dans les RU CIM.

6. La Commission de révision s'est abstenue de régler l'acceptation par l'expéditeur des réserves éventuelles du transporteur.

ad Article 12 – Force probante de la lettre de voiture

1. Que le chargement incombe au transporteur ou qu'il incombe à l'expéditeur, la lettre de voiture constitue une présomption réfutable en ce qui concerne:

- a) la conclusion et le contenu du contrat de transport,
- b) la prise en charge de la marchandise par le transporteur et
- c) le bon état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. En ce qui concerne le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée, il faut différencier quant à la force probante de la lettre de voiture: lorsque c'est le transporteur qui a effectué le chargement, la lettre de voiture sert également de preuve pour l'exactitude des mentions sur la lettre de voiture concernant:

- a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
- b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Par contre, si c'est l'expéditeur qui a effectué un chargement, ce qui est la règle en cas de transports par wagons complets, les mentions sur la lettre de voiture concernant

- a) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
- b) la masse brute ou la quantité autrement indiquée

ne fournissent une preuve réfutable pour leur exactitude que si le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat sur la lettre de voiture.

3. Etant donné que même des marchandises endommagées, p. ex. des véhicules automobiles, peuvent faire l'objet d'un transport, le libellé „bon état apparent“ a été complété par les mots „état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture“.

4. Si une réserve motivée figure sur la lettre de voiture, la situation de preuve est indécise. En principe, les réserves doivent être suffisamment concrétisées pour que des tiers puissent connaître dans un cas d'espèce les circonstances justifiant la réserve. Le libellé du § 4 précise qu'il suffit que le transporteur fasse la réserve qu'il n'a pas eu les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture. Cette précision ne se trouve pas à l'article 8 de la CMR.

5. Les dispositions de l'article 11, § 4, al. 2 des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'ont pas été reprises. D'une part, la CMR ne connaît pas une telle disposition, d'autre part, la disposition a été critiquée à plusieurs reprises par les associations d'usagers.

ad Article 13 – Chargement et déchargement de la marchandise

1. Le renvoi de l'article 20 des RU CIM 1980 aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice a été remplacé par une disposition selon laquelle l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement de la marchandise.

2. En principe, l'obligation de décharger est à régler également entre les parties au contrat. Subsidiairement, l'obligation de déchargement incombe au destinataire.

3. Le libellé „après la livraison“ précise que le déchargement des wagons complets est une obligation qui incombe au destinataire uniquement lorsqu'il a adhéré au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture.

4. La Commission de révision a décidé de compléter le projet de l'Office central de mai 1995 par une nouvelle disposition (§ 2) qui reprend le libellé de l'article 20, § 3, 1^{ère} et 3^{ème} phrases des RU CIM 1980.

5. Le § 2 du projet de l'Office central (art. 20, § 2 CIM 1980), selon lequel les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, a été considéré comme étant superflu et, par conséquent, supprimé. Il va de soi que, même à défaut d'une telle disposition, aussi bien les prescriptions de droit public que les Conditions générales, auxquelles les parties au contrat ont donné leur accord, doivent être respectées. Les prescriptions de chargement du RIV en font partie.

ad Article 14 – Emballage

1. L'article 19 des RU CIM 1980 a été simplifié et rapproché de l'article 10 de la CMR. Cette simplification a été rendue possible entre autres parce que l'obligation de transporter a été abandonnée.

2. Le libellé „dommages aux personnes ou au matériel ou à d'autres marchandises“ de l'article 10 de la CMR permet au transporteur de faire valoir à l'égard de l'expéditeur même des dommages que subissent des tiers. La Commission de révision n'a pas repris cette précision, tout en partant de l'idée que le libellé „tous“ les dommages soit suffisamment large afin d'arriver au même résultat juridique.

3. Par contre la Commission de révision a complété le projet de l'Office central de mai 1995 en mentionnant expressément le cas de l'absence de l'emballage, prévu à l'article 19, § 4 des RU CIM 1980.

ad Article 15 – Accomplissement des formalités administratives

1. Les §§ 1 et 2 ont été rédigés en s'inspirant de l'article 11, 1^{ère} et 2^{ème} phrases de la CMR. Par ailleurs, les dispositions restent plus détaillées que pour le transport routier.

2. Conformément à l'article 25, § 3, al. 2 des RU CIM 1980, le chemin de fer est uniquement responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des pièces accompagnant la lettre de voiture. Nonobstant cela, sa responsabilité est limitée à l'indemnité à verser en cas de perte de la marchandise. La Commission de révision a décidé de maintenir cette limitation de la responsabilité, mais de renforcer la responsabilité du transporteur; en effet, le transporteur ne pourra, à l'avenir, se décharger de cette responsabilité que si le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Par conséquent, cette responsabilité est plus sévère que celle prévue par l'article 11, § 3 de la CMR.

ad Article 16 – Délais de livraison

1. A l'avenir, le délai de livraison devrait, en principe, être convenu entre l'expéditeur et le transporteur. A défaut d'une convention, les délais de livraison maxima seront applicables subsidiairement. Comme c'est le cas actuellement, des délais supplémentaires d'une durée déterminée peuvent être fixés bien qu'en vertu du § 1 le délai de livraison convenu peut être plus long que les délais de livraison maxima applicables subsidiairement. Lors des délibérations de la Commission de révision, l'on a fait remarquer que des „circonstances extraordinaires“ ne doivent pas être confondues avec des „circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier“, mais que ce terme concernait des événements non prévus dans les Conditions générales.

2. La deuxième phrase du § 3 garantit que le transporteur ne peut pas fixer unilatéralement des délais supplémentaires après avoir conclu le contrat de transport et être convenu du délai de livraison.

3. Les associations internationales d'usagers souhaitent que l'on supprime la suspension du délai de livraison les dimanches et les jours fériés légaux; elles souhaitent, en outre, un raccourcissement des délais de livraison actuellement prévus. La Commission de révision n'a pas tenu compte de ces souhaits.

4. L'article 33, § 6 permet de prévoir d'autres modalités d'indemnisation, lorsque le délai de livraison a été convenu conformément à l'article 17, § 1. Une telle disposition paraît utile, malgré le fait que la nouvelle disposition relative au caractère contraignant des RU CIM (art. 5) prévoit la possibilité pour le transporteur d'élargir sa responsabilité et ses obligations. Elle permet non seulement de se passer de l'examen de savoir dans quelle mesure une telle réglementation dérogatoire de l'indemnité constitue réellement un élargissement de la responsabilité, mais elle permet également de limiter la responsabilité. De telles limitations de la responsabilité peuvent être dans l'intérêt des deux parties au contrat de transport, lorsque p. ex. la limitation est liée à des modalités qui permettent un règlement accéléré du dommage, comme cela est le cas lors d'une amende conventionnelle sans preuve d'un dommage.

ad Article 17 – Livraison

1. Conformément au § 1, le transporteur doit livrer la marchandise uniquement contre paiement de toutes les créances résultant du contrat de transport. Jusqu'alors, le chemin de fer ne pouvait exiger que le paiement des créances mises à la charge du destinataire et devait, par conséquent, supporter le risque d'une insolvabilité de l'expéditeur au cas où celui-ci n'avait pas payé, par avance, les frais.

2. Une proposition visant à ce que le destinataire soit obligé de payer „les créances résultant de la lettre de voiture“, au lieu de „créances résultant du contrat de transport“, a été rejetée. En pratique de transport ferroviaire, la lettre de voiture ne comporte pas toutes les créances à l'égard du destinataire. Lors d'inscriptions erronées sur la lettre de voiture, selon l'opinion de la Commission de révision, il devrait être possible, par le biais d'autres moyens de preuve, de faire valoir vis-à-vis du destinataire une créance dont le montant n'est pas identique à celui inscrit sur la lettre de voiture. Depuis la révision de 1952 déjà, l'étendue de la créance du destinataire dans le cadre de transports internationaux ferroviaires ne se base plus sur la lettre de voiture.

3. Conformément à l'article 7, § 1, lettres e) et f), dans le libellé adopté par la Commission de révision et approuvé par la 5ème Assemblée générale, il faut indiquer sur la lettre de voiture le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu de la livraison, tandis qu'en vertu des articles 11 et 13 des RU CIM 1980, la lettre de voiture doit comporter la désignation de la gare expéditrice et de la gare destinataire. On ne distingue donc plus, comme c'était le cas en vertu de l'article 28, § 1 des RU CIM 1980, entre la gare destinataire et le lieu de la livraison. Tout dépend jusqu'à quel lieu de livraison le transporteur a contractuellement accepté le transport et par conséquent la responsabilité pour la marchandise. La lettre de voiture sert de preuve pour les conditions convenues. La Commission de révision a donc renoncé à prévoir une présomption correspondant à celle de l'article 28, § 3, dernière phrase des RU CIM 1980.

4. Le § 6 correspond à l'article 17, § 3 des RU CIM 1980. Puisqu'il s'agit d'une responsabilité pour une obligation accessoire et non de la responsabilité typique du transporteur, la Commission de révision a préféré intégrer cette disposition à l'article 17 au lieu de l'insérer dans le Chapitre III.

ad Article 18 – Droit de disposer de la marchandise

1. A l'instar des articles 30 et 31 des RU CIM 1980, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de modifier unilatéralement le contrat de transport dans certains cas. Dans la CMR on utilise la terminologie „droit de disposer“ pour exprimer cette idée. Une convention dans un cas d'espèce où les Conditions générales de transport peuvent accorder à l'expéditeur ou au destinataire des droits encore plus étendus de modifier unilatéralement le contrat de transport.

2. L'article 31, § 1 des RU CIM 1980 a été remplacé par un libellé analogue à celui de l'article 12, par. 1 de la CMR.

3. La 5^{ème} Assemblée générale a rejeté la solution que la Commission de révision avait adoptée par analogie à l'article 12, par. 3 de la CMR selon lequel le destinataire n'est en droit de modifier le contrat de transport dès l'établissement de la lettre de voiture que si l'expéditeur a introduit une mention correspondante sur la lettre de voiture. A l'instar de l'article 31, § 1 des RU CIM 1980, ce droit incombera donc au destinataire, dans la mesure où l'expéditeur n'a pas introduit de mention contraire. Bien qu'ayant ainsi inversé le principe adopté par la Commission de révision, l'Assemblée générale n'a pas procédé à d'autres adaptations rédactionnelles. Il peut se produire ainsi une „course“ entre l'expéditeur (§ 1) et le destinataire (§ 3), dans laquelle l'expéditeur se trouve dans une position plus forte tant qu'il dispose de la lettre de voiture. En effet, les modifications doivent y être inscrites et le duplicata doit être présenté au transporteur (art. 19, § 1).

ad Article 19 – Exercice du droit de disposition

1. L'obligation de présenter le duplicata de la lettre de voiture est réglée expressément à l'instar de l'article 12, par. 5, lettre a) de la CMR.

2. L'obligation de dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'il a subi éventuellement est réglée suivant l'exemple de l'article 16, par. 1 de la CMR, étant donné que l'article 15 des RU CIM 1980 a été supprimé.

3. Le § 3 correspond à l'article 12, par. 5, lettre b) de la CMR. Le libellé adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5^{ème} Assemblée générale précise cependant que l'exécution des modifications ultérieures ne doit pas seulement être possible mais également raisonnablement exigible. En outre, elle doit être licite, c'est-à-dire ne pas aller à l'encontre des dispositions contraignantes et notamment des prescriptions douanières.

4. Le § 4 réunit l'article 30, § 1, dernier alinéa et l'article 31, § 1, avant-dernier alinéa des RU CIM 1980 (cf. art. 12, par. 5, lettre c) CMR).

5. Le § 5 prévoit l'obligation d'aviser l'intéressé, par analogie à l'article 12, par. 6 de la CMR.

6. En ce qui concerne les §§ 6 et 7 confer l'article 30, § 3 et l'article 32, § 3 des RU CIM 1980. La Commission de révision a refusé d'adapter cette disposition à l'article 12, par. 7 de la CMR qui ne prévoit pas de limitation de responsabilité. Bien que dans les cas du § 6 il s'agisse d'une responsabilité pour faute et dans les cas du § 7 d'un manquement grave aux obligations du transporteur, il a été estimé que la même limitation de responsabilité en cas de perte de la marchandise se justifiait en transport ferroviaire „en raison du risque important existant lors de l'exécution des modifications ultérieures“.

7. Au § 7, le libellé allemand a été adapté au libellé français: le terme „l'expéditeur“ a été supprimé et la phrase conditionnelle a reçu une tournure passive. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, seule la question de savoir si le destinataire dispose du duplicata de la lettre de voiture est importante, et non pas celle de savoir si ce duplicata lui a été remis par l'expéditeur lui-même.

8. La modification rédactionnelle décidée par la Commission de révision (remplacer „ne doit jamais excéder“ par „ne peut excéder“) tient compte de l'article 36 qui prévoit la suppression des limites de responsabilité en cas de faute qualifiée.

ad Article 20 – Empêchements au transport

Cette disposition a été simplifiée par rapport à l'article 33 des RU CIM 1980. Tandis que, conformément à l'article 14 de la CMR, le transporteur est tenu de demander des instructions dans tous les cas, le transporteur ferroviaire décide lui-même s'il convient de demander des instructions ou s'il est préférable de transporter d'office la marchandise.

ad Article 21 – Empêchements à la livraison

Cet article correspond pour l'essentiel à l'article 34 des RU CIM 1980. Les dispositions de l'article 34, § 5 des RU CIM 1980 ont été reprises dans le nouvel article 22.

ad Article 22 – Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

1. A l'exception du § 1 (cf. art. 33, § 1, al. 2 CIM 1980), le nouveau libellé suit, pour l'essentiel, l'article 16 de la CMR.

2. Conformément à l'article 16, par. 4 de la CMR, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une dette dite portable, et non pas, comme cela est le cas jusqu'à présent en vertu de l'article 33, § 6, al. 2 et de l'article 34, § 5, al. 2 des RU CIM 1980, d'une dette quérable.

3. La Commission de révision a prévu un nouveau § 6 qui permet au transporteur de renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire aux frais de ce dernier, si des instructions font défaut. Cette disposition doit permettre notamment de renvoyer des déchets et d'autres marchandises invendables.

4. Le transporteur ne peut détruire la marchandise qu'à condition que cela soit justifié par les circonstances particulières. Conformément au § 2, le transporteur doit assumer la garde de la marchandise. Si cela s'avère impossible, la marchandise peut être vendue (§ 3). Uniquement dans le cas où cela s'avère également impossible, le transporteur pourra détruire la marchandise aux frais de l'expéditeur. Les éventuels frais liés à la destruction de la marchandise seraient à rembourser, le cas échéant, conformément au § 1, lettre c).

TITRE III

Responsabilité*ad Article 23 – Fondement de la responsabilité*

1. Jusqu'à présent, lors de transports internationaux, chaque chemin de fer qui avait accepté la marchandise au transport ne pouvait la transporter que sur le parcours faisant partie de son réseau.

2. A l'avenir, trois types principaux de transport ferroviaire de marchandises sont concevables:

- a) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur effectue lui seul le transport du lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination. Le cas échéant, il utilise une infrastructure ferroviaire étrangère.
- b) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur n'effectue pas lui-même le transport sur l'ensemble du parcours. Il recourt pour le transport sur une partie du parcours à des transporteurs subséquents, conformément au système actuel. L'article 26 dans la teneur décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5ème Assemblée générale stipule clairement que le transporteur qui conclut le contrat et le transporteur subséquent répondent solidairement de l'exécution du contrat sur l'ensemble du parcours. L'abandon de l'obligation de transporter oblige cependant le transporteur qui conclut le contrat à s'assurer, en règle générale par des conventions préalables avec les transporteurs subséquents, que ces derniers adhèrent au contrat de transport. Cela peut se faire soit sous forme de convention générale avec d'autres transporteurs, soit dans un cas d'espèce donné. L'obligation légale actuelle qu'un transporteur subséquent (inscrit sur la liste des lignes) accepte la marchandise doit être remplacée par des conventions entre les parties.
- c) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur se sert d'un ou de plusieurs „transporteurs substitués“ („transporteurs sous-traitants“). Le ou les „transporteurs substitués“ n'ont aucun lien contractuel ni avec l'expéditeur, ni avec le destinataire (v. art. 3, lettre b). Le transporteur contractuel répond vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire, en vertu de l'article 23, le cas échéant également en vertu de l'article 40, de l'ensemble du parcours sous réserve de son recours contre le „transporteur substitué“. En plus, l'ayant droit peut actionner également le „transporteur substitué“ sur la base du contrat de transport en vertu de l'article 27. En ce qui concerne le problème du transporteur substitué, voir les remarques relatives à l'article 27.

3. Comme cela a déjà été dit au chiffre 28 des Généralités, les principes des RU CIM 1980 sont maintenus en ce qui concerne la période de responsabilité et le fondement de la responsabilité. Au lieu de l'expression „acceptation de la marchandise“ (art. 36 CIM 1980) est utilisée celle de „prise en charge

de la marchandise“. Cette modification traduit le caractère consensuel du contrat de transport et correspond à la terminologie employée dans la CMR.

4. Conformément aux opinions exprimées lors de l'enquête (v. ch. 14 des Généralités) aussi bien par les Etats que par les organisations et associations internationales intéressées, le projet de l'Office central de mai 1995 avait prévu que le transporteur ne puisse pas invoquer des déficiences de la voie ferrée ou des installations de sécurité pour se libérer de sa responsabilité. Cela devait être aussi valable lorsque le transporteur ne gère pas lui-même ces installations. Le transporteur répond en vertu d'un principe de causalité pure.

5. Etant donné qu'entre un tiers, gestionnaire de l'infrastructure, et les parties contractantes du transporteur (expéditeur ou destinataire), il n'y a pas de lien contractuel, ces derniers pourraient faire valoir le cas échéant une action délictuelle ou quasi délictuelle contre le gestionnaire de l'infrastructure. Une telle action serait réglée par le droit national applicable dans chaque cas d'espèce et pourrait entraîner des dommages et intérêts plus élevés que ceux prévus conformément aux RU CIM.

6. Afin d'exclure ces conséquences juridiques indésirables, l'article 40 qualifie le gestionnaire de l'infrastructure ex lege comme „autre personne au service de laquelle le transporteur recourt pour l'exécution du transport“ au sens de l'article 40 du projet de l'Office central. Dans ce cas, l'article 41 sera appliqué, garantissant que toutes les actions contre cette „autre personne“ ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CIM.

7. Dans l'intérêt d'une réglementation aussi claire que possible, l'article 23, § 1 précise que le transporteur répond du dommage „quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée“.

8. L'article 17, § 5 de la CMR prévoit la responsabilité au prorata du transporteur lorsque des dommages ont été causés en partie par des circonstances dont répond le transporteur et en partie par des circonstances dont il ne répond pas. Le principe de la responsabilité au prorata dans de tels cas ressort du texte qui a été adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5ème Assemblée générale, étant donné qu'aux §§ 2 et 3, le terme „si“ a été remplacé par les mots „dans la mesure où“.

9. Les associations internationales d'usagers souhaitaient qu'une exception concernant la cause d'exonération privilégiée de transport en wagon découvert soit prévue pour les transports en trafic combiné. Cette exception se trouve actuellement dans la Disposition complémentaire uniforme (DCU) à l'article 36, § 3, lettre a) des RU CIM 1980. Lorsqu'il s'agit d'envois transportés dans des unités de chargement intermodal fermées ou dans des véhicules routiers non découverts, aucun problème particulier ne se pose. Dans ce cas, les marchandises jouissent de la même protection que dans des wagons fermés. La question reste controversée dans le cas d'unités de chargement uniquement recouvertes de bâches. Les associations internationales d'usagers souhaitaient en outre une exception pour le transport des unités de chargement elles-mêmes, ce qui a été rejeté par la Commission de révision.

10. La Commission de révision n'a pas donné suite non plus à l'argument qu'en droit de transport routier, les véhicules recouverts de bâches ne sont pas considérés comme des véhicules découverts. Elle a adopté au contraire un complément à l'article 24, § 3, lettre a) selon lequel les transports en wagons découverts avec bâches seront assimilés quant à la responsabilité aux transports en wagons découverts.

11. La cause d'exonération privilégiée de l'article 36, § 3, lettre d) des RU CIM 1980 (chargement défectueux) n'a plus été reprise, à l'instar de l'article 17 de la CMR. Le libellé de la lettre c) a été adapté à celui de l'article 17, par. 4, lettre c) de la CMR.

ad Article 24 – Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

1. Dans le cadre des travaux relatifs à un nouveau droit des wagons, l'Office central avait préparé un projet pour un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM (dispositions particulières du droit de transport). Ce dernier réglait le cas de la remise au transport d'une marchandise „particulière“, à savoir de wagons circulant sur leurs propres roues. Par ailleurs, des dispositions particulières devaient être applicables lorsque des grands conteneurs sont remis au transport et que leur nature en tant que moyen de transport justifie de telles dispositions particulières (cf. l'actuel RICO).

2. En ce qui concerne un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM relatif aux dispositions particulières pour le transport de wagons et de grands conteneurs en tant que marchandise, aucun des Etats représentés lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision n'a tout d'abord jugé nécessaire de créer de telles dispositions.

3. Les RU CIM en vigueur et les nouvelles RU CIM n'excluent cependant pas la possibilité que des véhicules circulant sur leurs propres roues fassent, en tant que tels, chargés ou vides, l'objet du contrat de transport. Etant donné que les nouvelles RU CIM ne prévoient plus d'obligation de transporter, les entreprises de transport ferroviaire seront libres de conclure de tels contrats ou pas. La livraison de voitures voyageurs ou de wagons marchandises neufs ne fait en tout cas pas l'objet d'un contrat d'utilisation au sens des RU CUV, étant donné que dans ce cas, les voitures ou les wagons ne constituent pas un moyen de transport, mais font l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transports dans le cas du transfert de wagons vides, indépendamment de la question de savoir si – préalablement – un contrat relatif à un transport de marchandises au moyen de ce wagon a été conclu ou non.

4. La responsabilité selon les RU CIM est plus sévère que celle selon les RU CUV. Conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit – comme selon l'article 36 des RU CIM 1980 – d'une responsabilité causale sévère, alors qu'il s'agit, selon l'article 4 des RU CUV, d'une responsabilité pour faute, avec renversement de la charge de preuve.

5. Pour cette raison, la Commission de révision a introduit, lors de la 16^{ème} session, quelques dispositions particulières dans les RU CIM. Elles concernent la responsabilité lors du transport de véhicules ferroviaires circulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ainsi que l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces.

6. La 5^{ème} Assemblée générale a complété cette réglementation par une disposition concernant la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison.

ad Article 25 – Charge de la preuve

1. Les §§ 1 à 3 correspondent à l'article 37 des RU CIM 1980.

2. Les exceptions prévues dans le projet de l'Office central de mai 1995 en vertu du § 4 (wagon aménagé en vue de soustraire les marchandises à certains risques, notamment wagons frigorifiques) et du § 5 (animaux vivants) qui correspondaient à l'article 18, par. 4 et 5 de la CMR n'ont pas été reprises par la Commission de révision.

ad Article 26 – Transporteurs subséquents

1. Comme par le passé, on prévoit un système qui permet des transports exécutés par plusieurs transporteurs contractuels subséquents formant une communauté de transport et de responsabilité, sur la base d'un contrat de transport unique.

2. La Commission de révision a réuni les deux paragraphes existants en un seul et apporté quelques modifications qui expriment mieux l'idée que la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture est la condition pour que le transporteur subséquent fasse partie de la communauté de responsabilité des transporteurs. Le transporteur substitué par contre n'a pas de relations contractuelles avec l'expéditeur ou le destinataire.

3. L'article 26 présume la prise en charge de la marchandise et de la lettre de voiture et confère ainsi à l'adhésion du transporteur subséquent le caractère d'un contrat réel. Cette dérogation au modèle du contrat consensuel selon l'article 6 correspond à la situation selon l'article 4 et l'article 34 de la CMR. Elle peut être justifiée par des considérations de responsabilité: si le transporteur subséquent ne prend pas en charge la marchandise parce que celle-ci a déjà été perdue durant un parcours partiel précédent, il n'y a pas de raison à ce qu'il soit solidairement responsable de la perte. La situation est différente selon les RU CIM 1980 où il est, compte tenu du système des lignes inscrites et de l'obligation de transporter, clairement défini dès le départ qui sera le dernier transporteur. Conformément au principe du contrat consensuel, l'article 45, § 2 des RU CIM crée un équilibre en prévoyant que le transporteur subséquent devant livrer la marchandise („dernier transporteur“) pourra être actionné s'il est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture. Selon la jurisprudence (Jugement de la Cour

de Cassation de France du 3.5.1994, publié dans le Droit européen de transport 1995, p. 685) et la doctrine dominante, le „dernier transporteur“ selon l'article 36 de la CMR est par contre celui qui a réellement adhéré au contrat par l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.

ad Article 27 – Transporteur substitué

1. Le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé à régler la responsabilité du „transporteur substitué“ („transporteur sous-traitant“). En ce qui concerne les motifs, voir les chiffres 2 et 3 des remarques relatives à l'article 25. La Commission de révision, avec une nette majorité, a cependant décidé de régler cet institut connu dans le droit de transport aérien et maritime. Le texte adopté suit pour l'essentiel l'article 10 des Règles de Hambourg. Le „transporteur substitué“ répond uniquement du transport effectué par ses soins (parcours partiel) tandis que les transporteurs subséquents répondent du transport sur le parcours total.

2. Voir également chiffre 3 des remarques concernant l'article 3.

ad Article 28 – Présomption de dommage en cas de réexpédition

L'article 38 des RU CIM 1980, dans sa teneur en vigueur depuis le 1er janvier 1991, a été repris avec des modifications rédactionnelles mineures. Le SMGS ne contient toujours pas de présomption légale identique en faveur des RU CIM, bien qu'un tel complément ait été envisagé en 1987.

ad Article 29 – Présomption de perte de la marchandise

1. Pour l'essentiel, l'article 39 des RU CIM 1980 a été repris. Le renvoi du § 4 a été précisé conformément à la teneur de l'article 20, par. 4 de la CMR.

2. Par analogie à l'article 17, § 2, la marchandise retrouvée doit être remise à l'ayant droit contre paiement des créances résultant du contrat de transport (et contre restitution de l'indemnité reçue).

ad Article 30 – Indemnité en cas de perte

1. Cette disposition correspond à l'article 40 des RU CIM 1980. Vu la perte en valeur du Droit de tirage spécial (DTS) depuis 1980, la Commission de révision a décidé en principe d'augmenter l'indemnité par kilogramme manquant de masse brute, sans fixer un montant précis pour le moment. Elle a chargé l'Office central de préparer un document à l'intention de l'Assemblée générale dont devait ressortir les critères déterminants pour la valeur du DTS. La Commission était parfaitement consciente du fait que les montants limites pour les autres modes de transport sont sensiblement inférieurs à ceux prévus en droit de transport ferroviaire. Elle a toutefois jugé que cela représentait un avantage concurrentiel du rail comme mode de transport.

2. D'après les données dont dispose l'Office central, il s'est avéré qu'il fallait partir d'une perte de valeur réelle du DTS d'environ 65 % pour la période de mai 1980 à janvier 1999. Même une augmentation du montant limite de 50 % seulement correspond à un montant (25,5 DTS) qui représente environ le triple du montant maximal de responsabilité de la CMR (8,33 DTS). La suggestion de l'Office central de fixer le montant maximal de responsabilité à 25 DTS a été reprise par la Lituanie, étant donné qu'une augmentation du montant limite aurait conduit à un rapprochement avec le SMGS qui ne prévoit pas de montants maxima de responsabilité. Après que le représentant du CIT ait déclaré que les entreprises de transport ferroviaire n'avaient pas d'objection contre une augmentation ne dépassant pas la perte de valeur réelle du DTS, la 5ème Assemblée générale a adopté cette proposition de la Lituanie avec la majorité nécessaire des deux tiers.

3. L'Assemblée générale a, dans un premier temps, rejeté une proposition de réouverture de la discussion soumise par l'Espagne. Une deuxième proposition de réouverture, soumise avant le vote final, a, par contre, été adoptée. Sur proposition de l'Espagne, soutenue par la Belgique et la Bulgarie, la 5ème Assemblée générale a alors décidé avec la majorité nécessaire des deux tiers de maintenir le montant maximal de responsabilité de 17 DTS. Par cette décision, la 5ème Assemblée générale s'est ralliée aux arguments suivants:

- Il convient de différencier entre l'adaptation des montants limites de responsabilité en trafic marchandises et en trafic voyageurs. Une compensation complète de la perte de valeur réelle est justifiable dans le domaine du trafic voyageurs, mais pas dans celui du trafic marchandises.

- Compte tenu des différences économiques dans les Etats membres de l'Organisation, une augmentation du montant limite de responsabilité est inacceptable pour les chemins de fer de certains Etats.
- Pour les entreprises de transport ferroviaire une augmentation du montant limite de responsabilité au triple de celui applicable en trafic international routier aurait pour conséquence une détérioration des conditions concurrentielles. En règle générale, l'expéditeur assure sa marchandise contre les dommages causés au cours du transport. Ceci entraînerait des doubles-assurances ainsi qu'une augmentation des primes d'assurances. En raison de la couverture d'assurance, le marché n'honore pas une augmentation des montants maxima de responsabilité.
- Le montant maximal de responsabilité de 17 DTS a également été maintenu en mai 1999 lors de la révision de la Convention de Varsovie.
- Dans le cadre de la réforme du droit de transport en Allemagne, les montants maxima de responsabilité ont également été harmonisés au niveau des montants applicables en droit de transport routier.

4. En revanche, la 5ème Assemblée générale n'a pas tenu compte des arguments suivants:

- Le transporteur doit répondre des dommages causés, ne serait-ce que pour sauvegarder sa bonne réputation.
- Des montants limites de responsabilité plus élevés qu'en transport routier pourraient représenter un avantage concurrentiel du rail.
- Il ne s'agit pas d'augmenter les montants maxima de responsabilité, mais uniquement de compenser, au moins en partie, la perte de valeur réelle intervenue.
- Lors de la détermination du montant maximal de responsabilité dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie, il a été prévu d'adapter le montant à la perte de valeur réelle automatiquement, tous les cinq ans, ce qui ne sera pas le cas selon les RU CIM.

5. Lors de sa 16ème session, la Commission de révision avait introduit le § 3, afin d'appliquer, en ce qui concerne l'indemnisation en cas de perte dans ces cas particuliers, les mêmes principes que ceux applicables en vertu de l'article 4 des RU CUV. Par ailleurs, lors de la 20ème session, la Commission de révision avait étendu cette disposition aux unités de transport intermodal. Lors de sa 22ème session, la Commission de révision a complété le § 3, étant donné qu'en cas de perte d'un véhicule, le jour ou le lieu de la perte n'est pas toujours connu. Dans un tel cas, la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge est déterminante.

6. Le libellé du § 4 a été modifié pour rendre plus claire la relation avec le transport en tant que condition pour l'obligation de restitution. En ce qui concerne la restitution des droits de douane et les droits d'accises, les discussions au sein de la Commission de révision ont finalement eu pour résultat que les droits d'accises nés de la perte de la marchandise (p. ex. en cas de vol) seraient également à restituer à condition qu'ils soient „déjà acquittés“. Il s'agirait alors d'un cas de restitution de dommage indirect.

7. La 5ème Assemblée générale est revenue à la problématique des droits d'accises dont elle souhaitait exclure expressément la restitution dans le contexte de l'article 30, § 4. En effet, il convient de distinguer les droits de douanes et les droits d'accises. En procédure douanière, les entreprises ferroviaires participant aux transports ont qualité de „principal obligé“ et sont dès lors collectivement et solidairement responsables avec l'expéditeur ou le destinataire vis-à-vis des autorités douanières. En cas d'irrégularité ou d'infraction, elles sont débitrices du paiement des droits de douane. Elles sont dès lors tenues de les restituer à l'instar du prix de transport. Les droits d'accises concernent en revanche des marchandises qui, p.ex. dans les CE, relèvent d'un statut fiscal spécifique. Elles ne peuvent être produites, transformées, détenues et expédiées que par des „entrepôts agréés“. Ces entrepositaires sont tenus de fournir une „garantie obligatoire“ pour permettre la circulation de ces marchandises entre de tels entrepôts fiscaux. Le transporteur ferroviaire n'a pas, en matière d'accises, la qualité de „principal obligé“ vis-à-vis des autorités fiscales. Le libellé décidé par la 5ème Assemblée générale doit donc exclure l'obligation de restituer de tels droits d'accises, la restitution ayant été considérée comme dommages-intérêts indirects.

ad Article 31 – Responsabilité en cas de déchet de route

Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM 1980, dans la teneur du 1er janvier 1991. Il s'agit d'une lex specialis à l'article 23, qui a son fondement dans la nature de la marchandise transportée ainsi que dans la durée de certains transports.

ad Article 32 – Indemnité en cas d'avarie

Cette disposition correspond à l'article 42 des RU CIM 1980. La disposition particulière du § 3 en cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise a été introduite lors de la 16ème session de la Commission de révision. A la place de la dépréciation, ce seront les frais de remise en état, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, qui devront être payés. Lors de sa 20ème session, la Commission de révision a étendu cette disposition aux unités de transport intermodal et leurs pièces.

ad Article 33 – Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

1. Cette disposition correspond à l'article 43 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990. La Commission de révision a volontairement maintenu un montant maximal d'indemnisation nettement supérieur à celui prévu à l'article 23, par. 5 de la CMR (le quadruple au lieu du simple prix du transport!).

2. Le § 6 a été amélioré sur le plan rédactionnel. Si les délais de livraison prévus à l'article 16 sont dépassés, l'ayant droit peut choisir entre l'indemnité convenue et celle prévue en vertu des §§ 1 à 5.

3. Voir par ailleurs chiffre 4 des remarques relatives à l'article 16.

4. L'article 33 est également applicable en ce qui concerne l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison pour les véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise.

ad Article 34 – Dédommagement en cas de déclaration de valeur

1. Les dispositions concernant la déclaration de valeur ont été reprises de l'article 24 de la CMR à l'exception du texte controversé concernant le paiement d'un supplément de prix à convenir. Les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix.

2. Contrairement à ce qui est le cas lors de la déclaration d'intérêt à la livraison, seul est dû le montant du dommage prouvé conformément à la valeur des marchandises perdues ou avariées au lieu et moment de la prise en charge.

ad Article 35 – Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

Les dispositions de l'article 16, § 1 et de l'article 46 des RU CIM 1980 ont été réunies en un seul article (cf. art. 26 CMR). Dans ce cas également, les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix.

ad Article 36 – Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition correspond à l'article 44 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990.

ad Article 37 – Conversion et intérêts

Les dispositions de l'article 47 des RU CIM 1980 ont été reprises, à l'exception du § 3 concernant le montant forfaitaire minimale.

ad Article 38 – Responsabilité en trafic fer-mer

La liste des causes d'exonération supplémentaires a été alignée sur les Règles de Hambourg et inclura à l'avenir, outre la cause d'exonération „chargement de la marchandise en pontée“, seulement les causes d'exonération „incendie“ et „sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer“ ainsi que „périls, dangers ou accidents de la mer“. La cause d'exonération „faute nautique“ n'a pas été reprise. La responsabilité en trafic fer-mer est ainsi plus sévère que celle en vertu de la Convention de Bruxelles de 1924 et des Règles de la Haye-Visby de 1968.

ad Article 39 – Responsabilité en cas d'accident nucléaire

L'article 49 des RU CIM 1980 a été repris tel quel.

ad Article 40 – Personnes dont répond le transporteur

1. Lors des travaux de révision il s'est fait sentir le besoin de régler, si possible, l'ensemble des relations juridiques „transporteur-client-gestionnaire de l'infrastructure“ de manière uniforme; par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure devient l'auxiliaire du transporteur en vertu d'une définition ou fiction légale. Cela devrait empêcher le client de faire valoir avec succès des actions contre le gestionnaire de l'infrastructure conformément au droit national (c.-à-d. sans les limitations prévues dans les RU CIM). Sinon l'étendue de la responsabilité du transporteur d'un côté et de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure de l'autre côté pourraient diverger.

2. Etant donné que la notion française „agents“ ne couvre pas toutes les catégories des personnes dont devraient répondre le transporteur, on a aligné le libellé français sur le texte allemand („agents ou des autres personnes“); le titre de cet article a été adapté dans les deux langues („personnes dont répond le transporteur“).

3. La disposition de l'article 50, § 2 des RU CIM 1980 privilégiant le transporteur ferroviaire a été supprimée. Il avait semblé à la Commission de révision difficilement défendable du point de vue de la politique législative que le transporteur ne réponde pas, même en cas de faute de ses agents.

4. Conformément à la CMR, aux Règles de Hambourg et à la Convention de Varsovie, l'article 40 précise que les agents et autres personnes doivent agir „dans l'exercice de leurs fonctions“.

ad Article 41 – Autres actions

1. L'article 51 des RU CIM 1980 a été repris. Une proposition de l'Allemagne visant à préciser le libellé „dans tous les cas où ces Règles uniformes s'appliquent“ à l'égard aux droits des tiers a été rejetée. La Commission de révision était d'avis que le libellé en vigueur rendait suffisamment l'objet de cette disposition.

2. L'article 41 a pour objet de limiter les actions extra-contractuelles, également des tiers, pour éviter que le système légal de responsabilité concernant les actions contractuelles ne soit dépourvu de son sens et, de ce fait, de le protéger d'une manière générale dans les cas où une partie au contrat pourrait être actionnée sans limites sur une base extra-contractuelle. Le cas typique est celui du propriétaire de la marchandise qui n'est lui-même pas expéditeur, mais tierce personne à l'égard du contrat de transport. Dans ce cas, l'article 41 peut être invoqué à l'encontre du propriétaire de la marchandise sinon celui-ci pourrait toujours faire appel à un tiers en tant qu'expéditeur formel, afin de se préserver des actions extra-contractuelles sans limites vis-à-vis du transporteur.

TITRE IV

Exercice des droits*ad Article 42 – Procès-verbal de constatation*

1. La Commission de révision a rejeté une proposition tendant à remplacer les dispositions actuelles par une procédure plus flexible suivant le modèle de l'article 30 de la CMR. Voir par ailleurs l'article 47, extinction de l'action contre le transporteur.

2. La Commission de révision n'a pas retenu une proposition ayant pour but d'associer le gestionnaire de l'infrastructure à l'établissement du procès-verbal de constatation. Le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme une personne au service de laquelle recourt le transporteur pour l'exécution du transport. Il n'appartient pas aux RU CIM de régler les relations entre le transporteur et ses auxiliaires.

ad Article 43 – Réclamations

Cet article a été repris, tout en l'adaptant sur le plan rédactionnel, de l'article 53 des RU CIM 1980. La Commission de révision a rejeté une proposition visant à remplacer ces dispositions par une réglementation identique à celle de l'article 30 de la CMR.

ad Article 44 – Personnes qui peuvent actionner le transporteur

Mises à part des modifications rédactionnelles, cet article a été repris de l'article 54 des RU CIM 1980. La Commission de révision avait refusé de supprimer cet article conformément au système de la CMR, selon lequel le droit d'actionner dépend de l'existence d'un droit quant au fond. L'article 44 dans la teneur approuvée par la Commission de révision et confirmée par la 5ème Assemblée générale a l'avantage de la clarté juridique et garantit que le droit d'action appartient à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Le droit d'action de l'expéditeur ou du destinataire est exclusif et alternatif, c'est-à-dire n'appartient qu'à l'un ou à l'autre. La succession juridique ou la cession des créances est réglée par le droit national.

ad Article 45 – Transporteurs qui peuvent être actionnés

1. L'article 36, dernière demi-phrase de la CMR permettant un cumul des actions n'a pas été repris. La raison d'être de cette différence entre la CMR et la CIM était le problème de la solvabilité des différents transporteurs routiers qui ne paraissait pas aussi bien garantie que la solvabilité des chemins de fer.

2. Etant donné qu'il est possible d'entendre par „dernier transporteur“ celui qui adhère en dernier au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture et la marchandise (v. art. 26), et non pas le transporteur qui, selon la planification du transporteur ayant conclu le contrat, aurait dû livrer la marchandise au destinataire, il est nécessaire pour la légitimation passive, que ce transporteur soit inscrit sur la lettre de voiture.

3. Contrairement à ce qui est prévu par l'article 45 des RU CIM, l'ayant droit peut actionner plusieurs transporteurs conformément à l'article 36 de la CMR. Les transporteurs routiers ne sont pas des litisconsorts obligés. Des jugements déboutant le demandeur ne développent donc pas d'effet en faveur des autres transporteurs.

4. La Commission de révision a discuté in extenso la question de savoir si le transporteur substitué doit être mentionné expressément dans cette disposition ou si l'expression „transporteur“ est suffisante pour permettre des actions directes contre le transporteur substitué. Dans l'intérêt d'une clarté terminologique – transporteur doit toujours signifier uniquement le transporteur contractuel (art. 3, lettre a) – l'article 45 a été complété (§ 6) par une disposition analogue à celle de l'article 27, § 2.

5. Voir chiffre 3 des remarques relatives à l'article 3.

ad Article 46 – For

1. Il ressort maintenant clairement de l'article 46, § 1 que les RU CIM priment sur les dispositions de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. L'article 46 ne contient plus de réserve en faveur des dispositions concernant le for, contenues dans des accords entre Etats ou dans des actes de concession.

2. Les critères de rattachement des lettres a) et b) ont été repris de l'article 31, par. 1 de la CMR. Les termes utilisés pour „succursale ou agence“ („Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle“) correspondent aux critères de rattachement utilisés à l'article 5, ch. 5 de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. En ce qui concerne l'interprétation, la jurisprudence de la CJCE peut faire figure de ratio legis. Selon cette jurisprudence, la notion de succursale, d'agence ou de tout autre établissement implique „un centre d'opérations qui se manifeste d'une façon durable vers l'extérieur comme le prolongement d'une maison mère, pourvu d'une direction et matériellement équipé de façon à pouvoir négocier des affaires avec des tiers, de telle façon que ceux-ci, tout en sachant qu'un lien de droit éventuel s'établira avec la maison mère dont le siège est à l'étranger, sont dispensés de s'adresser directement à celle-ci, et peuvent conclure des affaires au centre d'opérations qui en constitue le prolongement“.

3. Le § 2 correspond à l'article 31, par. 2 de la CMR et règle l'objection de la litispendance et de la force de chose jugée.

ad Article 47 – Extinction de l'action

L'article 57 des RU CIM 1980 a été repris. La Commission de révision n'a pas suivi une proposition visant à reprendre le système de l'article 30 de la CMR, selon lequel l'acceptation de la marchandise sans réserve ne constitue que la preuve réfutable que le transporteur a réceptionné la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. La Commission de révision était d'avis que les dispositions du § 2 étaient suffisantes pour protéger les clients.

ad Article 48 – Prescription

1. L'article 58 des RU CIM 1980 a été repris dans ses grandes lignes, les règles casuistiques du § 2 concernant le début de la prescription étant simplifiées.

2. La Commission de révision a rejeté une proposition d'assimiler les délais à ceux de l'article 32 de la CMR, c'est-à-dire trois au lieu de deux ans en cas de faute qualifiée.

TITRE V

Rapports de transporteurs entre eux*ad Article 49 – Décompte*

Le § 1 reprend l'article 59, § 1 des RU CIM 1980, le § 2 l'article 35, par. 2 de la CMR (force probante de la lettre de voiture dans la relation des transporteurs subséquents).

ad Article 50 – Droit de recours

Cette disposition correspond à l'article 60 des RU CIM 1980.

ad Article 51 – Procédure de recours

1. Les §§ 1 à 3 correspondent aux §§ 1 à 3 de l'article 62 des RU CIM 1980.

2. Le § 4 concernant la compétence s'inspire de l'article 31, par. 1, lettre a) de la CMR.

3. Le § 5 correspond à l'article 63, § 2 des RU CIM 1980.

4. Suivant l'exemple de la CMR, le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé aux dispositions de l'article 62, § 5 des RU CIM 1980. Etant donné qu'il n'est pas exclu que cela puisse entraîner un retard dans la procédure de dédommagement et donc une dégradation de la situation des ayants droit qui font valoir leurs droits contre un transporteur, la Commission de révision a décidé lors de la deuxième lecture, d'introduire au § 6 une disposition qui correspond à l'article 62, § 5 des RU CIM 1980.

ad Article 52 – Conventions au sujet des recours

Cette solution correspond, en principe, à l'article 64 des RU CIM 1980 (cf. également art. 40 CMR).

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
du Règlement concernant le transport international
ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

EXPOSE DES MOTIFS

1. La première réglementation internationale du transport de matières et objets dangereux était contenue dans le § 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer et leur Annexe 1. En ce qui concerne les prescriptions de cette Annexe, il ne s'agissait que des conditions du contrat de transport, qui étaient imposées à l'expéditeur des matières et objets dangereux concernés. L'objectif en était le maintien de la sécurité des personnes et des biens dans l'exploitation ferroviaire. La conséquence juridique consistait en la possibilité du chemin de fer, en cas de non-respect des conditions, de refuser le transport, malgré l'obligation de transporter existante en principe. Selon la situation juridique d'alors, il n'était cependant pas interdit au chemin de fer de transporter de telles marchandises. Il pouvait plutôt, lors de la conclusion d'un contrat de transport, exiger que l'expéditeur respecte ses obligations de droit civil résultant de ces conditions de transport particulières, et réclamer, le cas échéant, des dommages-intérêts.

2. Au cours des révisions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'accent s'est déplacé, de manière plus ou moins inaperçue: d'un règlement à contenu de droit privé, l'on est passé à des prescriptions de sécurité qui aujourd'hui sont qualifiées plutôt de prescriptions de droit public.

3. Un problème essentiel de la conception actuelle du RID réside dans le fait que celui-ci, conformément au marginal 1, alinéa (1), constitue le règlement d'exécution de l'article 4, lettre d), et de l'article 5, § 1, lettre a) des RU CIM 1980. Le champ d'application du RID dépend ainsi, en principe, du champ d'application des Règles uniformes CIM (RU CIM). Il en résulte trois restrictions formelles importantes:

- le RID ne s'applique qu'aux transports internationaux;
- il ne s'applique qu'aux transports sur des lignes inscrites sur la liste CIM;
- le transport doit être effectué sur la base d'un contrat de transport CIM sous couvert d'une lettre de voiture CIM.

Des prescriptions de sécurité qui servent à la protection des personnes, de l'environnement et des marchandises devraient cependant être applicables indépendamment de telles restrictions formelles. Entre-temps, sur la base de la Directive 96/49/CE du 23 juillet 1996 (Directive-cadre RID), les Etats membres des Communautés européennes (CE) doivent appliquer le RID également aux transports de marchandises dangereuses par chemin de fer en trafic national et aux transports entre les Etats membres, et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

4. Des difficultés concrètes ont surgi de la construction juridique du RID en vigueur dans le contexte du transport de wagons-citernes vides, conteneurs-citernes vides pour vrac et petits conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, appartenant au chemin de fer et ayant contenu des marchandises dangereuses. Ces transports s'effectuent par le chemin de fer sans qu'un contrat de transport CIM ait été conclu et ne sont ainsi pas soumis au RID. Ce problème a été provisoirement résolu par une disposition complémentaire uniforme des chemins de fer (DCU No 2 des chemins de fer à l'art. 28 CIM 1980), disposition qui impose au destinataire du „transport à charge“ précédant certaines obligations afin de garantir la sécurité lors du „transport à vide“ qui suit.

5. Le contrat de transport CIM commence par l'acceptation au transport de la marchandise avec la lettre de voiture et se termine par la livraison de la marchandise. Les activités de chargement et de déchargement se déroulent souvent en dehors de ce laps de temps, en particulier lors du transport de wagons complets. Les dangers typiques liés au transport de marchandises dangereuses ne se limitent ainsi pas à la durée du contrat de transport. Les obligations qui aujourd'hui déjà résultent du RID n'incombent – malgré le fait que le RID a son origine dans le droit de transport des marchandises – pas non plus uniquement aux parties du contrat de transport (expéditeur, destinataire et transporteur). Un

exemple concret sont les prescriptions relatives aux récupérateurs de gaz (retour de gaz) qui créent des obligations pour le chargeur et le déchargeur, même lorsque ceux-ci n'interviennent pas directement en tant qu'expéditeur ou destinataire dans le contrat de transport.

6. Du point de vue législatif, le RID en vigueur est insuffisant: en effet, il ne désigne pas, en règle générale, clairement les personnes auxquelles incombent les différentes obligations. Or, dans l'intérêt de la sécurité, il est souhaitable de stipuler plus clairement dans le RID lui-même à qui incombent les différentes obligations selon le RID.

7. Sur la base d'une présentation détaillée des domaines dans lesquels la conception et la systématique actuelle du RID causent des difficultés, l'Office central a procédé en 1992 à un sondage auprès des Etats membres sur leur opinion quant à une éventuelle restructuration du RID. Sur les 20 Etats ayant répondu au total, 17 se sont prononcés en faveur de la restructuration proposée par l'Office central. Partant de ce résultat, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID) a mis sur pied un groupe de travail. Ce groupe de travail a pu achever la 2ème lecture du document de base du 10 septembre 1993 élaboré par son président en accord avec l'Office central. Le résultat de ces travaux, y compris le rapport explicatif y relatif, a été soumis à la 4ème Assemblée générale en tant que document d'information; elle en a pris connaissance.

8. Le concept de base prévoit la création d'un propre Appendice C à la COTIF (= RID), cet Appendice C devant se composer d'une partie „juridique“ d'une part et d'une annexe „technique“ d'autre part. L'annexe technique doit être conçue conformément aux résultats des travaux qui visent à restructurer le RID/ADR sous une forme conviviale pour l'utilisateur.

9. L'objectif de la restructuration des Annexes techniques du RID et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) est d'uniformiser la structure à la fois des prescriptions communes à tous les modes de transport et des prescriptions spécifiques aux différents modes de transport sous une forme qui facilite la compréhension et l'application par les utilisateurs des prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses.

10. Le Groupe de travail a constaté qu'il serait nécessaire, non seulement en ce qui concerne les Annexes techniques, mais également pour ce qui est de la partie juridique, en particulier pour l'énumération des obligations des intervenants, de prévoir des prescriptions uniformes dans le RID et dans l'ADR. Etant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le Groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du Groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions consistant à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C dans la partie générale de l'Annexe technique, non sujette à ratification, tant de l'ADR que du RID, en particulier les définitions et les prescriptions relatives aux obligations des intervenants. La Réunion commune RID/ADR a approuvé en principe cette manière de procéder. Cette proposition a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des Annexes de l'ADR, ce qui a eu pour conséquence une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le Groupe de travail. Cette façon de procéder a également été appuyée par la Commission européenne parce qu'elle présente l'avantage de pouvoir reprendre, par ce biais, les nouvelles dispositions juridiques et les prescriptions techniques restructurées dans les Appendices aux Directives-cadres RID et ADR.

11. Le problème de la modification des prescriptions communes de la partie générale des Annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID par décision de la Commission d'experts du RID, comme jusqu'à maintenant, et pour les Annexes techniques de l'ADR en vertu de son article 14, se pose, en principe, de la même façon pour les deux Règlements: dans la mesure où, pour les Etats membres, une modification de ces prescriptions par la procédure simplifiée est acceptable en ce qui concerne l'ADR, cela devrait également être possible en ce qui concerne les prescriptions parallèles du RID.

12. Les dispositions juridiques à caractère général qui sont restées du projet d'origine d'un nouvel Appendice C, élaboré par le Groupe de travail, ont été examinées par la Commission de révision; elles

ont été, tout d'abord, adoptées à titre indicatif, du fait que le quorum n'avait pas été atteint. Ces dispositions représentent, du point de vue du contenu, le strict minimum pour donner une base juridique à l'Annexe „technique“ de l'Appendice C.

13. Lors de la 19^{ème} session, la Commission de révision a décidé dans le cadre des délibérations relatives à la COTIF, Convention de base, que la Commission d'experts du RID sera compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'Annexe „technique“ à l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modifications de l'Appendice C lui-même. Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des Etats représentés dans la Commission peut demander que des propositions de modifications soient soumises pour décision à l'Assemblée générale.

14. Lors de la 20^{ème} session, la Commission de révision a pu achever en deuxième lecture, avec le quorum nécessaire, les délibérations relatives au nouvel Appendice C (RID – sans Annexe).

15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants dans le cadre d'un transport de marchandises dangereuses dans les Annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le Groupe de travail ont maintes fois été remis en question. Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des Annexes du RID et de l'ADR ont été – exception faite de quelques rares points restés en suspens – adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la détermination définitive des obligations des différents intervenants ont encore fait l'objet de délibérations au sein de différents autres groupes de travail. Tous les textes doivent cependant encore être formellement décidés par la Commission d'experts du RID, en ce qui concerne le RID, et l'organe compétent de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), pour ce qui est de l'ADR.

16. La restructuration de l'Annexe technique visant à faciliter son application par l'utilisateur entraîne une charge de travail considérable. Dans la mesure où l'Annexe „technique“ comporte des prescriptions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts du RID, ces travaux n'avaient pas d'influence sur le calendrier prévu des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de la 5^{ème} Assemblée générale. Etant donné que l'ensemble des travaux de restructuration de l'Annexe de l'Appendice C ne pourra être achevé définitivement qu'après la 5^{ème} Assemblée générale, mais aussi en raison du volume des textes de cette Annexe, il a été opté pour la même solution juridique que celle retenue lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980.

17. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté sans modification les textes décidés par la Commission de révision.

18. Dans le contexte de la „compétence plénière“ de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne les modifications de l'ensemble de l'Appendice C, confirmée par la 5^{ème} Assemblée générale, la suggestion de la Belgique, du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) soumise à la 5^{ème} Assemblée générale, selon laquelle „les questions de responsabilité du futur RID doivent relever de la compétence de la Commission de révision et non de la Commission d'experts du RID“ revêt un certain intérêt. L'Office central avait toujours été d'avis que les questions juridiques devaient relever de la compétence de la Commission de révision. Il n'est toutefois pas parvenu à persuader la majorité des Etats membres.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad Article premier – Champ d'application

1. L'élément „international“ n'a pas été défini. Il est en tout cas nécessaire que le transport se fasse sur le territoire d'au moins deux Etats membres. L'applicabilité du RID ne dépend par ailleurs pas du fait que le transport est soumis ou non aux RU CIM.

2. En sus du transport proprement dit, le champ d'application inclut également toutes les activités visées par l'Annexe, notamment les opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses. Dans la partie 1 de l'Annexe, Dispositions générales, le terme de „transport“ est défini matériellement et indépendamment du contrat de transport, à savoir comme le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions du transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions du trafic avant, pendant et après le changement de lieu. Le terme de „transport“ englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).

3. Le § 1, lettre b) règle notamment le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes sur des parcours maritimes courts en trafic avec le Royaume-Uni et l'Irlande ainsi que sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l'ADR et le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) (à l'avenir également l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure – ADN) auront toujours, même s'il n'y a qu'un seul contrat de transport, la primauté sur le RID en ce qui concerne les autres moyens de transport utilisés.

4. Le code IMDG relatif au transport maritime de marchandises dangereuses ne contient actuellement pas de prescriptions particulières pour les transports susmentionnés de wagons-citernes. Pour cette raison, les autorités des Etats concernés (Belgique, France, Irlande et Royaume-Uni) sont convenues de prescriptions supplémentaires en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses sur les parcours maritimes entre le Royaume-Uni et le continent ou l'Irlande. Une réglementation similaire se trouve dans le mémorandum sur la mer Baltique relatif au transport sur les parcours ferry-boats entre Göteborg et Frederikshavn, Helsingborg/Syd et Copenhague (København), Malmö et Lübeck/Skandinavienkai, Trelleborg et Saßnitz ainsi que Ystad et Swinoujscie (Swinemünde).

5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera pas, à l'avenir, des prescriptions particulières pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus – du moins est-ce peu probable –, il est nécessaire de disposer d'une réglementation légale, à laquelle l'Annexe de l'Appendice C se prête fort bien. Actuellement, le code IMDG a le caractère d'une recommandation déclarée contraignante par les Etats sur la base du droit national. Par conséquent, les Etats concernés peuvent convenir de déroger à ces recommandations. A l'avenir, le code IMDG deviendra, en tant que partie intégrante de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), du droit international contraignant. Pour cette raison, les prescriptions particulières du RID ne doivent pas être contraires à ces prescriptions du droit maritime; elles pourraient toutefois les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions applicables aux transports effectués avec d'autres moyens de transport.

6. Le § 2 comporte, en alignement sur des textes similaires dans l'ADR, dans les Directives-cadres RID et ADR des CE et dans le projet d'ADN, l'interdiction de transporter en trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique.

ad Article 2 – Exemptions

1. Cette disposition précise, tout comme la disposition analogue dans le projet actuel de l'ADN, que l'Annexe technique peut prévoir certaines exemptions. De telles prescriptions se trouvent déjà dans la

version du RID et de l'ADR applicable depuis le 1er janvier 1999. Conformément à ces marginaux, les prescriptions du RID ne s'appliquent pas aux transports suivants:

- a) aux transports de marchandises dangereuses effectués par des particuliers lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisirs ou sportives;
- b) aux transports de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID qui comportent accessoirement des matières dangereuses dans leur structure ou leurs circuits de fonctionnement;
- c) aux transports effectués – en quantités limitées – par des entreprises accessoirement à leur activité principale, tels que l'approvisionnement de chantiers de bâtiments, de génie civil, ou tels que ceux effectués pour des travaux de mesure, de réparations et de maintenance;
- d) aux transports effectués par les services d'intervention (p. ex. police et pompiers) ou sous leur surveillance;
- e) aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité.

2. La Commission de révision a renoncé, dans le texte de l'Appendice C même, à une énumération limitative des types de transport pouvant être exemptés. Elle a, au lieu de cela, tenu à stipuler expressément que les exemptions ne sont admissibles que si la sécurité du transport est assurée.

3. Le renvoi à l'Annexe en ce qui concerne les cas d'exemptions ou leur étendue pose problème. La modification des cas qui y sont prévus (p. ex. leur extension) relève de la compétence de la Commission d'experts du RID. Or, conformément à l'article 33, § 5 de la COTIF, cette même Commission est également compétente en ce qui concerne les modifications de cet article 2 du RID. La restriction du mandat de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne la modification de l'Annexe du RID recherchée par la Commission de révision n'est que partiellement atteinte avec la réglementation décidée.

ad Article 3 – Restrictions

1. A l'instar de l'article 4, § 1 de l'ADR ainsi que des prescriptions analogues dans les Directives-cadres RID et ADR des CE, le RID stipule également que chaque Etat membre a le droit de réglementer ou d'interdire le transport ferroviaire de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les prescriptions de l'Annexe.

2. Au cours des travaux de révision, un représentant des chemins de fer a souligné plusieurs fois l'importance d'une information rapide des chemins de fer sur les mesures prises par les Gouvernements, afin de pouvoir garantir un déroulement aisé du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Dans ce contexte, il a été rappelé qu'avec la suppression de l'obligation de transporter dans les nouvelles RU CIM, l'article 3, § 4 des RU CIM 1980 et l'obligation de notification qui y est prévue seront également supprimés.

ad Article 4 – Autres prescriptions

En raison de la suppression du lien juridique entre le RID et les RU CIM, le Groupe de travail et la Commission de révision ont considéré qu'il était nécessaire d'attirer expressément l'attention sur le fait qu'outre le RID, les prescriptions générales relatives aux transports ferroviaires étaient également applicables. Une disposition comparable se trouve à l'article 5 de l'ADR et sera également reprise dans le futur ADN.

ad Article 5 – Type de train admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord de véhicules automobiles

1. Etant donné que suite aux décisions de la Commission de révision et de la 5ème Assemblée générale concernant les RU CIM, l'actuelle Annexe IV (RIEx) aux RU CIM 1980 sera supprimée, il s'avère nécessaire de mentionner ce type de transport dans la partie „juridique“ du futur RID, ce type de transport étant soumis à des prescriptions particulières dans le RID actuel. Il s'agit de transports en petites quantités de marchandises dangereuses qui peuvent être transportées exceptionnellement dans des trains voyageurs au lieu de trains marchandises.

2. L'interdiction de transporter comme bagages des matières et objets dangereux contenue dans l'article 18 des RU CIV 1980, est étroitement liée à l'obligation de transporter conformément à l'article 4 des RU CIV 1980. L'interdiction de transporter des marchandises dangereuses est rédigée dans les RU CIV 1980 de manière nettement plus générale que les prescriptions du RID. La réglementation relative au transport de marchandises dangereuses comme colis à main ou bagages doit être alignée à l'avenir sur la réglementation pour les marchandises dangereuses, applicable au trafic aérien (cf. Annexe 18 à la Convention de Chicago et les Instructions techniques de l'Association du transport aérien international – IATA).

3. Le transport de marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord de véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes, conformément à l'article 12 des RU CIV dans la version adoptée par la 5ème Assemblée générale, représente une exception, nécessaire dans la pratique, à l'obligation de transporter des marchandises dangereuses uniquement dans des trains marchandises.

4. L'article 12, § 4, en liaison avec l'article 14 des RU CIV, dans la version adoptée par la 5ème Assemblée générale, oblige le voyageur à respecter les prescriptions correspondantes du RID. Il est responsable envers le transporteur de tout dommage résultant du non-respect de cette obligation. Le problème de savoir comment porter au mieux à la connaissance des voyageurs ces prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, p. ex. sous forme d'affiches dans les gares ou de brochures, est à distinguer de la question de savoir comment sont rédigées les prescriptions juridiques. Une présentation facilement compréhensible et généralement accessible sera d'une importance particulière.

5. L'article 5 énonce le principe général selon lequel de tels transports ne sont admis qu'aux conditions particulières du RID. Les détails en ce qui concerne les quantités, les emballages, les inscriptions etc. ainsi que les prescriptions particulières pour les marchandises dangereuses utilisées en rapport avec un traitement médical (p. ex. les bouteilles à gaz) doivent être réglés dans l'Annexe du RID.

ad Article 6 – Annexe

Cette prescription a pour objectif la clarté juridique et permet des simplifications rédactionnelles.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)

EXPOSE DES MOTIFS

Historique

1. Dans sa lettre-circulaire du 22 janvier 1993 relative aux conséquences de la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 pour le droit de transport international ferroviaire, l'Office central a attiré l'attention sur le fait que:

- dans le trafic ferroviaire apparaîtra un nouveau type de relations en ce qui concerne la coopération des titulaires de wagons de particuliers (wagons P) avec les entreprises de transport ferroviaire (ch. 7) et les gestionnaires d'infrastructure (ch. 8),
- le monopole d'exploitation ferroviaire tel qu'il existe aujourd'hui se réduira à un monopole des gestionnaires d'infrastructure (ch. 9), et
- la notion de „chemin de fer“ prendra un sens différent (ch. 11, 19 et 28).

2. Dans l'annexe 3 à la lettre-circulaire du 3 janvier 1994, l'Office central posa aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées la question de savoir si des dispositions plus détaillées concernant l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs au trafic international ferroviaire étaient nécessaires dans le cadre de la COTIF ou des Règles uniformes CIM (RU CIM) et de leurs Annexes.

3. Cette question avait été posée en considération du fait que le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) présuppose que les wagons P sont immatriculés auprès d'un chemin de fer soumis – par inscription des lignes – aux RU CIM (art. 2 RIP), mais qu'il ne règle pas les conditions d'immatriculation. Conformément à l'article 2 du RIP, l'immatriculation par un „chemin de fer CIM“ implique l'admission au trafic international sur d'autres chemins de fer, dont les lignes sont également soumises aux RU CIM. Dans le système des chemins de fer intégrés, il n'était pas nécessaire de différencier clairement entre l'admission au trafic, d'une part, et l'immatriculation dans le parc de wagons d'un chemin de fer, d'autre part. Ces deux fonctions étaient assumées par un chemin de fer étatique ou à concession étatique. Or, il est interdit selon le droit de la concurrence des Communautés européennes de conférer à une entreprise ou une association d'entreprises le droit d'agréer le matériel et de décider ainsi de l'accès au marché d'autres entreprises avec lesquelles elle se trouve en concurrence.

4. La majorité des Etats ayant répondu à l'enquête mentionnée ci-dessus a considéré, contrairement à l'Union internationale des wagons privés (UIP) et à d'autres associations d'utilisateurs, que des dispositions plus détaillées relatives à l'immatriculation et l'admission de wagons P et de conteneurs au trafic international ferroviaire n'étaient pas nécessaires dans un premier temps.

5. Par lettre-circulaire du 8 juin 1995, l'Office central a transmis aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées une note de l'UIP, y compris le projet d'un règlement relatif à l'utilisation de wagons de particuliers en trafic ferroviaire. L'écho, certes faible, à ces propositions de l'UIP portant sur la révision du droit des wagons de particuliers, était cependant favorable dans la majorité des cas.

6. La 2ème réunion de la Commission d'experts du Comité international des transports ferroviaires a également traité ce problème et est parvenue aux conclusions suivantes:

- „Le RIP doit être remplacé par un droit général des wagons. Ce n'est qu'au cours des travaux que l'on pourra déterminer à quel endroit il devrait être placé.
- Il faut clairement distinguer entre l'admission technique et l'immatriculation des wagons.
- Les chemins de fer ont besoin de règles juridiques aussi bien pour le transport que pour l'admission technique des wagons.
- Les règles de transport jugées nécessaires, devraient assurer aux parties contractantes une autonomie aussi vaste que possible. Dans ce sens, il ne faudrait p. ex. plus reprendre l'article 2 du RIP dans un futur droit des wagons.
- Les chemins de fer sont conscients qu'il faut créer, dans l'intérêt de toutes les parties au droit général des wagons, des bases juridiques durables et sûres, afin de permettre une politique commerciale couronnée de succès.“

Les projets de l'Office central du 4 avril 1996

7. L'Office central a poursuivi ses travaux préparatoires sur la base des prises de position mentionnées aux chiffres 5 et 6. A cet effet, un certain nombre d'experts a été consulté. L'Office central est arrivé à la conclusion qu'un nouveau droit des wagons devrait se limiter au trafic international. Chaque Etat serait cependant libre de décider jusqu'à quel point il souhaite aligner ses prescriptions pour le trafic intérieur sur les futures Règles uniformes internationales applicables en trafic international.

8. Il a paru nécessaire de régler les quatre domaines suivants:

- admission technique de véhicules ferroviaires,
- utilisation réciproque de wagons/voitures,
- immatriculation de wagons,
- dispositions particulières du droit de transport relatives au transport de wagons et de grands conteneurs.

9. Le domaine „admission technique“ ainsi que les domaines „utilisation réciproque de wagons/voitures“ et „immatriculation des wagons“ ne dépendent pas de la conclusion d'un contrat de transport conformément aux RU CIM. Ils devraient par conséquent constituer des Appendices indépendants à

la COTIF. Les dispositions particulières du droit de transport devraient être directement intégrées dans les RU CIM en tant que Chapitre IVbis.

10. Tout en sauvegardant l'autonomie des parties au contrat, le projet de l'Office central concernant „l'utilisation réciproque des véhicules“ et „l'immatriculation des wagons“ avait prévu des règles uniformes pour:

- l'utilisation des véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire, à savoir les véhicules dits jusqu'alors wagons-réseaux dont l'utilisation réciproque est actuellement réglée par les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international,
- l'institution éprouvée que sont les „contrats d'immatriculation“, c'est-à-dire les wagons appelés jusqu'ici wagons de particuliers.

Le projet de l'Office central ne réglait pas, au niveau international, d'autres contrats concernant le droit de disposer des wagons/voitures ferroviaires (p. ex. location, leasing, contrat concernant l'utilisation dans des cas d'espèces) qui devaient rester soumis au droit national.

11. Le projet d'un nouveau Chapitre IVbis des RU CIM (Dispositions particulières pour le transport) réglait le cas où une marchandise „particulière“, à savoir des véhicules roulant sur leurs propres roues, était remise au transport. Le projet prévoyait en outre des dispositions particulières de transport lorsque de grands conteneurs étaient remis au transport et que leur caractère de moyens de transport justifiait de telles dispositions particulières.

Le résultat des travaux de la Commission de révision

12. La Commission de révision (8ème session, 11-15.11.1996) a examiné le projet du 4 avril 1996 de „Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (UIV)“.

13. Contrairement à ce qui avait été prévu dans les projets de l'Office central, la majorité des Etats membres représentés a suivi la suggestion de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du CIT de renoncer à réglementer le „contrat d'immatriculation“ en tant que type de contrat particulier. A l'avenir, le contrat d'utilisation devrait plutôt être réglé de manière si générale que les mêmes dispositions seraient applicables à tous les contrats concernant l'utilisation de wagons/voitures (= contrat d'utilisation au sens large), c'est-à-dire qu'elles s'appliqueraient à l'utilisation:

- de véhicules intégrés en tant que „wagons/voitures-réseaux“ dans le parc des véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire,
- de wagons qui ne sont pas des wagons-réseaux et qui sont intégrés dans le parc de wagons d'une entreprise de transport ferroviaire (wagons P actuels),
- d'autres wagons/voitures („wagons ad-hoc“).

Les Règles uniformes à créer devraient se limiter essentiellement aux questions de responsabilité, de prescription et de for.

14. Les Etats membres représentés n'ont pu se mettre d'accord sur le point de savoir s'il fallait chercher une solution basée exclusivement sur une responsabilité contractuelle ou s'il était préférable de créer directement par la loi, d'une part, des actions en dommages-intérêts du „détenteur“ („ayant droit au wagon“) contre le chemin de fer utilisant le wagon au moment du fait dommageable et, d'autre part, des actions en dommages-intérêts du chemin de fer utilisant le wagon/véhicule au moment du fait dommageable contre le „détenteur“.

15. La grande majorité des délégués présents était d'avis qu'il fallait un „délai de réflexion“; par conséquent, les délibérations n'ont été poursuivies que lors de la 12ème session de la Commission de révision.

16. Compte tenu des résultats de la 8ème session de la Commission de révision, l'Office central avait préparé de nouveaux projets de texte, auxquels étaient jointes des représentations graphiques afin de rendre plus compréhensibles les problèmes juridiques qu'il convenait de résoudre.

17. La majorité des Etats membres représentés s'est prononcée en faveur d'une solution basée sur une responsabilité contractuelle, prévoyant la possibilité d'une subrogation mais uniquement à condition que le contrat concernant l'utilisation des véhicules prévoie expressément que l'entreprise de transport ferroviaire est autorisée à confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour son utilisation en tant que moyen de transport. Subrogation signifie que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir qu'une autre personne leur est substituée en ce qui concerne les droits et obligations découlant du contrat.

18. Pour ce qui est du nouveau Chapitre IVbis des RU CIM concernant des dispositions particulières pour le transport des wagons et des grands conteneurs, aucun des Etats membres représentés n'a jugé nécessaire, dans un premier temps, de créer de telles dispositions.

19. Les RU CIM actuellement en vigueur, tout comme les nouvelles RU CIM, n'excluent pas que des véhicules roulant sur leurs propres roues, vides ou chargés, fassent l'objet d'un contrat de transport. Etant donné que les nouvelles RU CIM ne prévoient plus d'obligation de transporter, chaque entreprise de transport ferroviaire est libre de conclure un tel contrat ou non. Lors du transfert des voitures pour voyageurs ou des wagons de marchandises sortant de l'usine, il ne s'agit en aucun cas d'un contrat d'utilisation, puisque dans ce cas les voitures/wagons ne sont pas un moyen de transport, mais l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transferts des wagons vides, indépendamment du fait que ces transports soient effectués dans le cadre d'un contrat de transport ou non.

20. La responsabilité en vertu des RU CIM est cependant plus sévère que celle en vertu des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV): conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit – comme selon l'article 36 des RU CIM 1980 – d'une responsabilité causale stricte prévoyant des causes d'exonération, l'article 4 des RU CUV prévoit, par contre, une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve.

21. C'est pourquoi, à l'occasion de la 16ème session, la Commission de révision a introduit dans les RU CIM des dispositions particulières concernant la responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et ayant été remis au transport ainsi que concernant l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces.

22. La Commission de révision a, par ailleurs, décidé lors de la 16ème session, d'introduire les dispositions identiques des Appendices en tant que dispositions communes dans la Convention de base. Par conséquent, la disposition relative au droit national applicable figure à l'article 8 de la COTIF.

23. A l'instar de l'article 3 du RIP, le projet de RU UIV de l'Office central du 4 avril 1996 avait prévu, à l'origine à l'article 4, trois conditions à l'utilisation de véhicules, à savoir

- l'admission technique,
- l'aptitude du véhicule à circuler et
- le principe, selon lequel un véhicule ne peut être utilisé que dans le but pour lequel il a été admis.

24. L'admission technique même n'est pas à régler dans les contrats d'utilisation ou dans les RU CUV, mais dans d'autres dispositions (cf. le premier projet de l'Office central du 1.7.1997 en ce qui concerne les Règles uniformes relatives à l'admission technique de véhicules ferroviaires – ATV – et les remarques explicatives y relatives, annexes 1 et 2 à la lettre circulaire du 31 janvier 1997, ainsi que les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international – RU ATMF – adoptées en 2ème lecture par la Commission de révision). Pour cette raison, l'admission technique n'est, à l'instar de l'article 2 du RIP, que présumée.

25. Les dispositions de droit public, comme p. ex. celles concernant l'admission au trafic ou la sécurité du trafic, sont contraignantes, indépendamment des conventions des parties au contrat en ce qui concerne l'utilisation du véhicule. Les conséquences juridiques du non-respect des conditions prévues à l'article 4 du premier projet de texte en ce qui concerne l'utilisation d'un véhicule ne peuvent pas être réglées de manière uniforme dans les RU CUV. Elles sont régies par le droit national, en raison

du fait que sont envisageables non seulement des conséquences en matière de responsabilité, mais aussi des sanctions émanant d'autorités administratives, ou même des conséquences pénales. Pour cette raison, la majorité des Etats membres représentés au sein de la Commission de révision s'est prononcée, lors d'un vote indicatif, en faveur d'une suppression de l'article 4 du projet.

26. Par ailleurs, la majorité des Etats membres représentés au sein de la Commission de révision a considéré qu'il était inutile de prévoir, à l'instar de l'article 20 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI), la possibilité de convenir d'accords-litiges. Les possibilités existantes, notamment en vertu de l'article 4, § 5, de l'article 6, § 4 et de l'article 7, § 2, ont été jugées suffisantes.

27. Lors de sa 20ème session, la Commission de révision a, pour l'essentiel, confirmé en deuxième lecture les textes adoptés à titre indicatif lors des 8ème et 12ème sessions et elle a adopté les RU CUV avec le quorum nécessaire.

28. La 5ème Assemblée générale a adopté à l'unanimité et sans modification les textes décidés par la Commission de révision.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad Article premier – Champ d'application

1. Cette disposition définit le champ d'application de manière suffisamment large pour que soient inclus tous les contrats qui ont pour objet l'utilisation des voitures/wagons ferroviaires (tous les types mentionnés au ch. 14 des Généralités) en tant que moyen de transport.

2. Le fait que l'on renonce à différencier selon les types de contrats usuels entraîne un manque de précision. Le „contrat d'immatriculation“ classique n'est plus délimité en tant que contrat particulier, puisque notamment l'utilisation, en tant que moyen de transport, conformément aux instructions du titulaire, et le transport des wagons vides ou chargés, conformément aux instructions du titulaire ne sont plus prévus en tant qu'éléments constitutifs. Les parties devront convenir, dans le „contrat d'utilisation“, des droits et obligations dans ce domaine.

3. L'affectation du véhicule c'est-à-dire son utilisation en tant que moyen de transport et non sa qualification en tant que marchandise à transporter est un élément typique du contrat d'utilisation; il est essentiel pour le différencier du contrat de transport.

4. A l'origine, les RU CUV ne devaient pas régler d'autres types de contrat, comme p. ex. le contrat de location, de leasing ou d'affrètement. Compte tenu du libellé très général de l'article premier, d'autres contrats, comme p. ex. celui relatif à la location ou au leasing d'un véhicule, peuvent être soumis aux RU CUV, à moins que les parties n'expriment clairement leur volonté lors de la conclusion d'un contrat de location ou de leasing de conclure un tel contrat et non pas un contrat d'utilisation au sens des RU CUV.

5. L'article premier précise en outre que des contrats d'utilisation peuvent être conclus non seulement entre deux parties, mais également entre plusieurs parties, comme c'est le cas pour les contrats dits pool. Par contre, on a renoncé à mentionner le critère de l'utilisation réciproque, qui est en règle générale un élément typique de ces contrats, afin de ne pas trop limiter le champ d'application des RU CUV.

6. L'article premier n'inclut pas les contrats d'utilisation qui ont pour seul but l'utilisation en tant que moyen de transport pour le trafic interne. Les Etats membres restent cependant libres d'aligner leur réglementation nationale sur les RU CUV ou de les reprendre dans leur droit national.

ad Article 2 – Définitions

1. Eu égard à la séparation entre infrastructure et activité de transport, le terme „entreprise de transport ferroviaire“ a été défini. L'autorisation à transporter des marchandises ou des personnes et le fait

de disposer des moyens de traction sont des caractéristiques essentielles d'une entreprise de transport ferroviaire, qui la différencie du gestionnaire de l'infrastructure et également des sociétés de location des wagons.

2. Contrairement au terme générique allemand „Wagen“, le terme générique français „véhicule“ est plus large, dans la mesure où il inclut les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs et les fourgons et même des véhicules pourvus de moyens de traction. C'est pourquoi, la définition exclut, expressément, les véhicules pourvus de moyens de traction du terme générique français „véhicule“.

3. Lors de sa 20^{ème} session, la Commission de révision a introduit une définition du terme „détenteur“. Ce terme se base sur l'institution de droit bien connue et familière en transport routier. Le détenteur n'est pas forcément le propriétaire au sens du droit civil. Cette définition correspond à celle de l'article 2, lettre e) des RU ATMF.

4. La définition du „contrat d'utilisation“, élaborée lors de la 8^{ème} session de la Commission de révision comportait des éléments qui finalement définissaient le champ d'application des RU CUV. Ces éléments ont été transférés à l'article premier de sorte qu'une définition du contrat d'utilisation est devenue superflue à l'article 2.

ad Article 3 – Signes et inscriptions sur les véhicules

1. Il faut différencier entre les inscriptions qui sont rendues obligatoires par des dispositions de droit public, p. ex. par les prescriptions concernant l'admission technique, et des inscriptions qui sont convenues entre les parties au contrat d'utilisation. Dans le cadre des RU CUV, il est important de spécifier à qui incombe l'obligation de garantir que les inscriptions nécessaires sont apposées sur le véhicule. Il est en outre utile de préciser que les parties au contrat d'utilisation peuvent convenir d'autres inscriptions, étant entendu qu'elles doivent respecter, le cas échéant, les limitations imposées par le droit public. En ce qui concerne les inscriptions et signes prescrits par le droit public, voir l'article 14 des RU ATMF.

2. La majorité des Etats membres représentés dans la Commission de révision a jugé nécessaire d'inscrire sur le véhicule l'indication du détenteur. Le détenteur utilise le véhicule durablement en tant que moyen de transport, tandis que ses partenaires contractuels peuvent changer fréquemment.

3. L'article 3 permet de maintenir la désignation actuelle des wagons P lorsque les parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire au contrat d'immatriculation classique, le souhaitent.

4. Les inscriptions prévues impérativement par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ne sont pas mentionnées à l'article 3, puisqu'elles ne trouvent pas leur fondement dans le contrat d'utilisation, mais sont imposées par les prescriptions du RID.

5. L'inscription de la gare d'attache n'est pas obligatoire, étant donné qu'il est concevable qu'à l'avenir, il ne sera pas forcément nécessaire de convenir d'une telle gare, notamment dans le cas des véhicules ad hoc, qui ne sont pas intégrés dans le parc de véhicules d'une entreprise de transport ferroviaire.

6. Le § 2 sert à clarifier que des moyens d'identification électronique peuvent être utilisés pour faciliter l'identification automatique des véhicules.

ad Article 4 – Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

1. La responsabilité est conçue en tant que responsabilité pour faute présumée, laissant la possibilité d'une preuve contraire, et s'inspire du système de responsabilité en vigueur en cas de perte ou d'avarie d'un wagon P remis au transport (art. 12, § 1 RIP). Les règlements RIV et RIC prévoient actuellement un autre système de responsabilité.

2. L'indemnité est limitée à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. Il n'est cependant pas possible de constater dans tous les cas le jour ou le lieu de la perte.

Lors de sa 22ème session, la Commission de révision a donc ajouté une disposition selon laquelle, dans un tel cas, le jour et le lieu où le véhicule a été confié pour utilisation sont à prendre en considération.

3. Le § 5 prévoit la possibilité que les parties au contrat peuvent convenir d'un autre système de responsabilité. Cela permettrait aux entreprises de transport ferroviaire de maintenir leurs réglementations contractuelles en vigueur. Elles pourraient p. ex. convenir d'une responsabilité indépendante d'une faute en cas d'avarie grave, avec obligation de céder des droits aux dommages-intérêts à l'égard des tiers, tel que cela est prévu actuellement au chiffre 19 du RIV et au chiffre 20 du RIC.

4. Il ressort déjà du champ d'application conformément à l'article premier, qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle et que, par conséquent, sur la base du contrat d'utilisation, l'entreprise de transport ferroviaire répond à son partenaire contractuel, mais non à des tiers. Le répéter dans le texte n'est pas seulement superflu, mais également inapproprié vu le libellé des RU CIM. Un texte a par conséquent été choisi qui maintient le parallélisme rédactionnel avec l'article 36 des RU CIM 1980 et l'article 23 des nouvelles RU CIM. Voir en outre les remarques relatives à l'article 10.

5. Tandis qu'en cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle, en cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée aux frais de mise en état (§§ 3 et 4). Les dommages dits pécuniaires, notamment une perte de gain, ne sont pas indemnisés. Les parties au contrat peuvent cependant convenir de dispositions dérogatoires, en vertu du § 5, ce qui permet de continuer la pratique actuelle d'une indemnité pour perte d'usage, prévue p. ex. au chiffre 20.4 de la fiche UIC 433 pour les wagons P.

ad Article 5 – Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Etant donné que l'article 4, §§ 3 et 4, prévoit, au niveau de loi, une limitation de responsabilité, bien que seulement en tant que droit dispositif, la suppression de cette limitation de responsabilité a été prévue en cas de faute qualifiée, à l'instar de l'article 44 des RU CIM 1980 et de l'article 36 des RU CIM.

2. Cette disposition est contraignante, de sorte que des conventions dérogatoires entre les parties au contrat ne sont pas admises. Bien que l'on puisse supposer qu'en pratique de tels cas ne se présenteront quasiment jamais, cette protection du partenaire contractuel, en cas de faute qualifiée, paraît indiquée du point de vue juridico-politique.

ad article 6 – Présomption de perte d'un véhicule

1. Pour le moment, le délai à l'expiration duquel un véhicule peut être considéré comme perdu est réglé de manière très différente (3 mois pour les wagons P, conformément à l'art. 13 RIP, 12 mois pour les voitures-réseaux conformément au ch. 19 RIC et 18 mois pour les wagons-réseaux conformément au ch. 18 RIV). La disposition concernant le délai uniforme futur de trois mois (§ 1) est de nature dispositives, permettant ainsi de maintenir la réglementation en vigueur pour les voitures/wagons dits réseaux (§ 4). Une réglementation légale subsidiaire prévoyant un délai court, pour tous les véhicules, paraît utile et justifiée de nos jours.

2. La majorité des Etats membres représentés a souhaité régler le cas où un véhicule présumé perdu est retrouvé. Les dispositions de l'article 13 du RIP ont été complétées pour le cas où la restitution du véhicule n'est pas demandée ou le cas où le véhicule est retrouvé plus d'une année après le paiement de l'indemnité. L'article 29, § 4 des RU CIM a servi de modèle au § 3. Cette disposition est également de caractère dispositif (§ 4).

3. L'„ayant droit“ au sens de cet article est celui qui a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport sur la base d'un contrat conformément à l'article premier.

ad article 7 – Responsabilité des dommages causés par un véhicule

1. Lors de la 8ème session de la Commission de révision, la majorité des Etats représentés a adopté la solution selon laquelle le „détenteur“ du véhicule répond des dommages causés par le véhicule, à moins qu'il ne prouve que le dommage n'a pas été causé par sa faute. L'on entendait – et l'on entend

toujours – par „détenteur“ celui qui exploite économiquement de manière durable le véhicule en tant que moyen de transport. Le détenteur doit être inscrit en tant que tel sur le véhicule (art. 3, § 1, lettre a); cf. la situation en ce qui concerne les véhicules routiers).

2. Lorsque le contrat d'utilisation prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport et lorsqu'il en est fait usage, l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule n'est pas nécessairement le partenaire contractuel du détenteur, c'est-à-dire de la partie contractuelle au premier contrat d'utilisation. Une responsabilité directe du détenteur envers une telle entreprise de transport ferroviaire qui utilise effectivement le véhicule au moment de l'événement dommageable ne serait plus une responsabilité sur une base purement contractuelle, mais une telle responsabilité devrait plutôt se baser directement sur les dispositions légales des RU CUV. Sinon, la responsabilité serait délictuelle ou quasi-délictuelle conformément au droit national.

3. Lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision, une majorité des Etats représentés s'est prononcée en faveur d'une responsabilité basée uniquement sur le contrat. En convenant d'une subrogation, les parties au contrat d'utilisation peuvent obtenir que le détenteur soit substitué à l'entreprise de transport ferroviaire qui a repris le véhicule pour utilisation et qui, par la suite, a confié le véhicule à une autre entreprise de transport ferroviaire pour utilisation. On peut ainsi obtenir que cette dernière entreprise de transport ferroviaire soit à considérer comme partenaire contractuel du détenteur.

4. Il ressort déjà du champ d'application conformément à l'article premier qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle. La responsabilité envers des tiers, qui n'ont aucun lien économique, en ce qui concerne le contrat, avec les parties au contrat d'utilisation, est réglée par le droit national.

5. Etant donné que les dommages causés par un véhicule peuvent être sensiblement plus élevés que les dommages dus à la perte ou à l'avarie d'un véhicule ou de ses accessoires, cette disposition ne peut pas être conçue simplement à l'instar de l'article 4. Il n'est notamment pas acceptable de limiter les dommages-intérêts aux seuls dommages matériels. Contrairement à la situation en cas de perte et d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, des dommages corporels entrent également en ligne de compte. Tandis que dans le cas de l'article 4, les dommages dits (purements) pécuniaires sont limités en principe à une perte d'usage, les dommages matériels causés par les véhicules peuvent, quant à eux, être sensiblement plus élevés, notamment lors de dommages à l'infrastructure et à des tiers, dommages pour lesquels l'entreprise ferroviaire de transport utilisatrice répond (p. ex. dommages à l'environnement).

6. Conformément à l'article 12, § 6 du RIP, les actions du chemin de fer contre les titulaires pour des dommages causés par les véhicules en cours de transport sont réglées par le contrat d'immatriculation. Conformément au chiffre 22 de la fiche UIC 433, la responsabilité du titulaire est différente si le dommage est causé par un organe d'infrastructure (du véhicule) intéressant la sécurité de l'exploitation ou non. Le titulaire ne répond des dommages qui ont été causés par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation que si l'entreprise ferroviaire prouve que le dommage ne résulte pas d'une faute causée par elle. Dans tous les autres cas, le titulaire doit prouver que le dommage est imputable à une faute du chemin de fer afin de pouvoir se libérer de sa responsabilité. Les Etats membres représentés lors de la 12^{ème} session de la Commission de révision se sont prononcés à l'unanimité en faveur d'une solution qui prévoit comme modèle légal une responsabilité pour faute, mais sans limitation des dommages-intérêts.

7. Conformément au § 2, les dispositions du § 1 ont un caractère de droit dispositif. Par conséquent, la pratique actuelle des contrats d'immatriculation, conformément à la fiche UIC 433 et à l'accord dit de garantie, peut être continuée lorsque les parties au contrat d'utilisation en conviennent ainsi. La réglementation prévue au chiffre 68 du RIV et au chiffre 21 du RIC, conformément à laquelle les entreprises de transport ferroviaire supportent elles-mêmes les dommages causés par les véhicules d'autres entreprises de transport ferroviaire peut être également maintenue par une convention, conformément au § 2. Une telle réglementation est appropriée si les parties au contrat peuvent partir de l'idée que les dommages qu'elles subissent et les dommages causés par leurs véhicules sont plus ou moins équivalents dans leur ensemble. Les parties au contrat d'utilisation s'épargneront ainsi des recherches difficiles et coûteuses des causes du dommage, des procédures de sauvegarde de moyens de preuve, qui pourraient considérablement troubler l'exploitation ferroviaire, et des litiges très coûteux.

ad article 8 – Subrogation

1. „Subrogation“ signifie que dans une relation juridique une personne se substitue à une autre afin de permettre à la première d'exercer, pleinement ou en partie, les droits de la seconde personne.

2. La subrogation est liée à l'accord du détenteur.

3. Comme indiqué au chiffre 1 des remarques relatives à l'article 7, dans le cas de contrats permettant à l'entreprise de transport ferroviaire de confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, cette deuxième ou toute autre entreprise de transport ferroviaire subséquente n'est pas le partenaire contractuel du détenteur. En cas de dommages causés au véhicule, la subrogation permet, d'une part, au partenaire contractuel du détenteur de se substituer juridiquement à l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié (lettre a). La subrogation permet, d'autre part, en cas de dommages causés par le véhicule, au détenteur de se substituer, dans ses rapports avec les autres entreprises de transport ferroviaire subséquentes ayant utilisé le véhicule, à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a lui-même confié contractuellement le véhicule; il répond, par conséquent directement et contractuellement à l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice (lettre b).

4. Bien que la subrogation doive être convenue entre les parties, les RU CUV prévoient expressément cette possibilité afin de garantir que de telles conventions seront reconnues dans tous les Etats membres et que l'admissibilité de telles conventions ne sera pas contestée ou limitée en s'appuyant, le cas échéant, sur des dispositions du droit national.

5. La subrogation (lettre a), en vertu de laquelle l'entreprise de transport ferroviaire qui est partenaire contractuel du détenteur convient qu'elle se substitue vis-à-vis de ce dernier à l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise réellement le véhicule, permet d'obtenir, par convention contractuelle, la „canalisation“ (jusqu'alors prévue à l'article 12, § 5 RIP) de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie du véhicule sur l'entreprise de transport ferroviaire immatriculatrice. La deuxième possibilité de subrogation (lettre b), à savoir que le détenteur se substitue vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice qui n'est pas son partenaire contractuel direct, à l'entreprise de transport ferroviaire qui a remis le véhicule, crée des nouvelles possibilités, qui sont celles d'une responsabilité contractuelle directe du détenteur envers l'entreprise de transport utilisatrice. Selon la deuxième partie de phrase de la lettre b), le droit d'action doit toutefois être exercé par l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur. Ainsi est obtenue une „canalisation“ des droits telle qu'elle est actuellement garantie par l'article 12, § 6 du RIP.

6. Lorsque les parties au contrat d'utilisation, qui permet de confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire, n'usent pas de la possibilité de la subrogation, d'éventuelles actions délictuelles du détenteur pour avarie ou perte du wagon contre l'entreprise de transport ferroviaire utilisatrice ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CUV et du contrat d'utilisation (art. 10).

7. Les parties au contrat d'utilisation peuvent, en outre, convenir que le véhicule peut être confié à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, mais que dans un tel cas, il n'est pas permis de convenir d'une subrogation (v. également la remarque sous ch. 2).

8. La subrogation n'est pas la seule convention autorisée, d'autres conventions peuvent également être prévues dans le contrat d'utilisation.

ad article 9 – Responsabilité pour les agents et autres personnes

1. Le § 1 correspond à l'article 40 des RU CIM, à l'article 51 des RU CIV et à l'article 18 des RU CUI.

2. L'idée que les RU CUV qualifient également les gestionnaires de l'infrastructure ex lege en tant que personnes au service desquelles recourt l'utilisateur du véhicule n'a tout d'abord pas été reprise par les Etats membres représentés dans la Commission de révision, mais a été adoptée à l'unanimité lors de la 20ème session, sous réserve que les parties au contrat puissent convenir d'autres règles (§ 2).

3. Le § 3 sert à préciser que non seulement les parties au contrat d'utilisation répondent de leurs agents et des autres personnes, mais également l'entreprise de transport ferroviaire ou le détenteur qui leur a été substitué par subrogation. Eu égard au § 1, le § 3 n'est pas indispensable, étant donné que l'article 8 doit justement avoir pour effet que les droits ne peuvent être exercés que par les parties/à l'encontre des parties au premier contrat d'utilisation; il exclut toutefois une interprétation divergente, élimine tous les doutes et sert ainsi à la clarté juridique.

ad article 10 – Autres actions

1. Le libellé „dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent“ doit également inclure des tiers, qui ne participent pas au contrat d'utilisation, dans la mesure où ils ont des liens économiques avec une des parties au contrat d'utilisation, liens qui ont une connexité certaine avec le contrat d'utilisation. Il pourrait s'agir p. ex. des parties aux contrats d'utilisation subséquents ou du propriétaire, selon le droit civil, du véhicule.

2. Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM, à l'article 52 des RU CIV et à l'article 19 des RU CUI. Elle doit garantir que les conditions et limitations prévues dans ces Règles uniformes et dans le contrat d'utilisation ne seront pas contournées du fait que d'autres actions, notamment des actions délictuelles, peuvent être exercées soit par les parties au contrat d'utilisation, soit par des tiers ayant des liens économiques avec eux.

3. L'article 10 s'applique uniquement aux actions en dommages-intérêts pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, puisque les RU CUV ne prévoient de limitation de responsabilité que dans ce cas là. Pour les dommages causés par les véhicules, l'article 7 prévoit par contre une responsabilité pour faute sans limitation, ce qui rend superflu des dispositions analogues. Par contre, lorsque les parties au contrat d'utilisation ont fait usage des possibilités introduites par l'article 7, § 2 et sont convenues de dispositions dérogatoires et lorsqu'elles ont prévu dans cette dérogation des limitations de responsabilité, ces limitations contractuelles ne peuvent produire d'effet qu'entre les parties et non envers des tiers. Dans la mesure où il s'agit de plusieurs contrats d'utilisation subséquents, il faudrait garantir par des clauses contractuelles que les parties à chaque contrat subséquent ne pourront pas faire valoir, en tant que tiers par rapport au premier contrat d'utilisation, des droits vis-à-vis du détenteur du véhicule qui vont au-delà de ce qui a été prévu contractuellement.

4. Le § 2 sert de clarification, à l'instar de l'article 9, § 3.

ad article 11 – For

Le § 1 permet aux parties au contrat d'utilisation de convenir de la juridiction compétente. Les parties peuvent également convenir d'un tribunal dans un Etat non membre à condition que les tribunaux de l'Etat non membre reconnaissent une telle clause attributive de juridiction. Les tribunaux des Etats membres où le dommage s'est produit ne sont que subsidiairement compétents (§ 2).

ad article 12 – Prescription

1. Le délai de prescription de trois ans correspond aux dispositions de l'article 12, § 7 du RIP en vigueur. Une proposition visant à réduire ce délai à deux ans, c'est-à-dire au délai de prescription le plus long prévu dans les RU CIM, a été rejetée, avec une nette majorité, par les Etats membres représentés avec le motif que la situation concernant les droits résultant du contrat d'utilisation n'est pas comparable à celle concernant les droits résultant du contrat de transport.

2. Le § 2, lettre a) a été complété par la précision du moment à partir duquel court le délai, lorsque le jour où le véhicule a été perdu n'est pas connu, mais que la perte est présumée.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
des Règles uniformes concernant le contrat
d'utilisation de l'infrastructure en trafic international
ferroviaire (CUI)

EXPOSE DES MOTIFS

1. Dans son analyse des conséquences de la Directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991, l'Office central a attiré l'attention sur le fait que la séparation de la gestion de l'infrastructure et de la prestation de services de transport conduirait à des nouvelles relations juridiques et à des nouveaux types de contrats. Dans un tel cas, les entreprises de transport ferroviaire sont client et partenaire contractuel du gestionnaire de l'infrastructure, alors que les voyageurs, les expéditeurs de marchandises et les titulaires de wagons de particuliers ne sont pas en relation contractuelle directe avec les gestionnaires de l'infrastructure, mais uniquement avec les entreprises de transport ferroviaire en tant que transporteurs ou utilisateurs de wagons.

2. Dans le catalogue de questions relatif à la révision de la COTIF 1980, l'Office central a, entre autres, posé la question de savoir si le transporteur doit répondre des dommages causés par l'infrastructure et si l'action en recours entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure doit être réglée dans des Règles uniformes ou si cette question devrait être réglée par les parties au contrat conformément au droit national.

3. Dans leurs réponses, presque tous les Etats membres et toutes les organisations et associations internationales interrogés (à l'exception du Maroc et du Comité international des transports ferroviaires – CIT) se sont en principe prononcés en faveur d'une responsabilité du transporteur envers le client en ce qui concerne les dommages causés par une infrastructure défectueuse ou par son exploitation, mais de l'octroi au transporteur d'un droit de recours contre le gestionnaire. La grande majorité des Etats membres a par contre été d'avis que de telles actions en recours ne devraient pas être réglées dans des Règles uniformes élaborées dans le cadre de l'OTIF, mais devraient être réglées par le droit national ou faire l'objet d'une convention entre les parties au contrat.

4. Dans le cadre des prises de position des Etats membres ainsi que des organisations et associations internationales relatives au projet de l'Office central pour des nouvelles Règles uniformes CIM (RU CIM) du 5 mai 1995, lors des débats de la 3ème Assemblée générale et de la 3ème session de la Commission de révision ainsi que lors de discussions d'experts, s'est imposé le point de vue qu'une réglementation internationale uniforme des relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur serait utile et souhaitable.

5. A l'occasion de la 4ème session de la Commission de révision, la relation transporteur/client/gestionnaire de l'infrastructure a été réglée dans les RU CIM de manière à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit déclaré ex lege auxiliaire du transporteur, celui-ci étant par conséquent responsable envers ses clients des dommages causés par une défectuosité de l'infrastructure. Les clients ne peuvent faire valoir des droits contre le gestionnaire de l'infrastructure que dans les conditions et les limitations des RU CIM (art. 41, § 2 CIM).

6. Le projet de Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris le rapport explicatif, élaborés par l'Office central, a été transmis aux Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées par lettre circulaire du 1er juillet 1996. Le projet a été adopté en première lecture lors de la 9ème session de la Commission de révision et en deuxième lecture lors de la 17ème session.

7. Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI) adoptées par la Commission de révision se basent sur l'idée fondamentale que l'on laisse aux parties au contrat un maximum de libertés dans la conception de leurs relations contractuelles, la responsabilité devant toutefois être réglée de manière uniforme et contraignante. L'on évite ainsi en particulier les problèmes qui pourraient résulter de différents régimes de responsabilité nationaux.

8. Les RU CUI règlent uniquement – exception faite de l'article 6, § 1, première et deuxième phrases – les relations contractuelles entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur; elles doivent garantir que cette réglementation ne soit pas contournée par d'autres actions concurrentes (actions délictuelles ou quasi-délictuelles). Ainsi, des actions concurrentes, à quelque titre que ce soit, ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations prévues dans les RU CUI (art. 19). Afin d'éviter que ces règles ne soient contournées, les Règles uniformes incluent également les actions à exercer contre les auxiliaires desquels répondent le gestionnaire ou le transporteur (cf. également art. 41, § 2 CIM).

9. En revanche, les RU CUI ne règlent pas d'autres relations juridiques comme p. ex. les relations entre le gestionnaire et ses auxiliaires ou celles entre le transporteur et ses auxiliaires. Elles ne règlent par ailleurs pas non plus la relation entre le gestionnaire ou le transporteur et des tiers. Cela signifie p. ex. que d'éventuelles actions du gestionnaire contre les partenaires contractuels du transporteur (p. ex. l'expéditeur qui a causé un dommage en raison d'un mauvais chargement non seulement au transporteur mais aussi au gestionnaire de l'infrastructure) ne sont pas réglées par les RU CUI. Ces relations juridiques sont soumises au droit national applicable dans chaque cas d'espèce, conformément au droit international privé.

10. L'article 21 est une exception aux principes présentés sous les chiffres 7 et 8. Les actions des auxiliaires du gestionnaire ou du transporteur, elles aussi, ne peuvent être exercées contre l'autre partie au contrat d'utilisation que dans les conditions et limites des RU CUI. Ce „parallélisme“ doit empêcher que la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire soit modifiée par le biais d'actions introduites par les auxiliaires.

11. Lors de sa 16ème session, la Commission de révision a décidé, en principe, d'introduire les dispositions identiques des Appendices sous forme de dispositions communes dans la Convention de base. Par conséquent, les dispositions concernant le droit national applicable et l'unité de compte figurent dans les articles 8 et 9 de la COTIF.

12. Compte tenu du for prévu à l'article 46 des RU CIM et à l'article 57 des RU CIV ainsi que de la réglementation prévue à l'article 24, il n'est pas exclu que des tribunaux dans des Etats membres différents soient compétents pour les actions contre le transporteur et les actions contre le gestionnaire de l'infrastructure. Cependant, une définition du droit national, comme celle prévue à l'article 8 de la COTIF, n'entraînera probablement pas des difficultés juridiques insurmontables. Le § 3 de cet article comporte un renvoi général, ce qui signifie que le droit international privé de l'Etat dans lequel l'ayant droit fait valoir ses droits est compris dans le renvoi. Eu égard au principe du „proper law“ et de l'unité des décisions, valables dans pratiquement tous les ordres juridiques, ainsi qu'au fait que le fondement de responsabilité est réglé de manière uniforme, le cas de figure, où des règles différentes devraient être appliquées par les tribunaux, est peu probable.

13. En ce qui concerne la protection des données (v. les dispositions prévues dans le projet de l'Office central du 1.7.1996), la Commission de révision a jugé qu'une réglementation au niveau international n'était pas nécessaire.

14. La Commission de révision a supprimé la disposition prévue dans le projet de l'Office central concernant le montant maximal des dommages-intérêts en cas de dommages matériels. Les parties au contrat restent par conséquent libres de conclure des accords qui répartissent le risque entre elles.

15. Moyennant deux modifications (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8), la 5ème Assemblée générale a adopté unanimement, avec une abstention, les textes décidés par la Commission de révision.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE PREMIER

Généralités

ad article premier – Champ d'application

1. Le § 1 renonce à limiter le champ d'application aux contrats à titre onéreux. Les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ne sont pas toujours nécessairement des contrats à titre onéreux. Il est en principe concevable qu'une infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire est p. ex. une autorité étatique, soit à la disposition de différents transporteurs sans qu'il y ait une contrepartie économique directe.

2. Les RU CUI sont uniquement applicables dans la mesure où le contrat d'utilisation a pour fin des transports internationaux ferroviaires au sens des RU CIM et des RU CIV. Les Etats membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic intérieur.

3. La dernière phrase du § 1 sert à préciser que les RU CUI sont également applicables à une infrastructure ferroviaire gérée par un Etat ou par des institutions gouvernementales. Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure „étatique“, le contrat d'utilisation n'est pas nécessairement à caractère de droit civil; il est aussi possible qu'il s'agisse de contrats de droit public. Ceux-ci seront toutefois également soumis aux RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

4. Le § 2 souligne le fait que ces Règles uniformes visent à régler uniquement les relations des parties au contrat d'utilisation entre elles. Comme cela a déjà été précisé aux chiffres 7 à 9 des Généralités, un „parallélisme“ des actions concurrentes contre les auxiliaires des parties au contrat doit exclure toute possibilité de contourner l'application des RU CUI. En tant qu'un des exemples les plus importants des relations juridiques qui restent soumises au droit national, le § 2, lettre a), précise que la responsabilité des employeurs ou des commettants des auxiliaires envers ces derniers n'est pas réglée par les RU CUI, mais par le droit national.

ad article 2 – Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

Tout comme l'article 2 des RU CIV, l'article 2 prévoit que chaque Etat peut déclarer de ne pas appliquer les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures, lorsque l'accident est survenu sur son territoire et que les victimes sont des ressortissants de cet Etat ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat. La déclaration peut – en accord avec l'article 42, § 1, deuxième phrase de la COTIF – être faite à tout moment. L'article 42, § 1, première phrase de la COTIF prévoit la possibilité de déclarer également à tout moment qu'un Appendice déterminé à la Convention ne sera pas appliqué dans son intégralité.

ad article 3 – Définitions

1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes.

2. La Commission de révision a renoncé sciemment à renvoyer à l'Annexe I, partie A du Règlement (CEE) No 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 concernant la définition du contenu des différentes positions des schémas d'enregistrement de l'Appendice I du Règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 ou à reprendre textuellement à la lettre a) la définition du terme de „infrastructure ferroviaire“ telle qu'elle figure dans la Directive 91/440/CEE. Une définition plus générale convient mieux, étant donné qu'elle permet de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution éventuelle en la matière et qu'elle évite que, par le biais des RU CUI, un règlement des Communautés européennes (CE) ne devienne loi dans tous les Etats membres de l'OTIF, loi qui devrait être modifiée en cas de modification du règlement.

3. En français, il n'existe pas d'expression équivalente au terme juridique allemand de „Leute“, qui comprend à la fois les agents et les autres personnes auxquelles on recourt pour l'exécution de ses tâches. Le projet de l'Office central du 1er juillet 1996 a, par conséquent, dans l'intérêt d'une simpli-

fication rédactionnelle, employé le terme de „auxiliaires“ („Hilfspersonen“) et l’a défini (lettre d) conformément au libellé adopté pour l’article 40 des RU CIM lors de la 4ème session de la Commission de révision.

4. Ce terme ne visait que des personnes en situation de dépendance, vis-à-vis desquelles le commettant a un droit de surveillance et un droit de donner des instructions. Selon la conception du projet de l’Office central, les éventuels sous-traitants et fournisseurs indépendants ne devaient pas être compris dans cette définition. Lors de sa 17ème session, la Commission de révision a toutefois élargi cette conception, de manière à ce que le terme de „auxiliaires“ („Hilfspersonen“) englobe les personnes physiques ou morales auxquelles l’on a recours pour fournir la prestation, indépendamment de la question de savoir si ces auxiliaires dépendent économiquement du gestionnaire d’infrastructure ou du transporteur.

5. Comme principal exemple, il convient de citer en tant que tiers au sens des RU CUI (lettre e) les partenaires contractuels du transporteur, c’est-à-dire l’expéditeur et le destinataire (v. également sous le ch. 9 des Généralités). Les actions des parties au contrat de transport contre le gestionnaire de l’infrastructure sont toutefois soumises aux conditions et limitations des RU CIM et des RU CIV, étant donné qu’à l’avenir, le gestionnaire de l’infrastructure est déclaré ex lege auxiliaire du transporteur (art. 40 CIM et art. 51 CIV).

6. Lors de la rédaction de l’ensemble des textes, la Commission de révision s’est efforcée d’éviter, dans la mesure du possible, d’utiliser le terme „personne“. Pour des raisons linguistiques, la Commission de révision a cependant utilisé ce terme dans le texte français pour définir le terme „tiers“. Il est évident que ce terme, dans ce contexte, inclut les personnes morales.

7. Les mots „dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale“, utilisés à la lettre f), correspondent à la terminologie de la Directive 91/440/CEE.

8. La définition à la lettre g) („certificat de sécurité“) clarifie qu’il ne s’agit pas uniquement de la sécurité des véhicules, mais que ce certificat se rapporte également à l’organisation interne de l’entreprise et au personnel à employer (cf. Directive 95/19/CE).

ad article 4 – Droit contraignant

1. En principe, les RU CUI ont un caractère impératif et prévalent sur le droit national. Le libellé suit celui de l’article 5 des RU CIM.

2. Il y a liberté contractuelle en ce qui concerne les conditions économiques et la durée de validité du contrat d’utilisation.

3. La dernière phrase, reprise telle quelle de l’article 5 des RU CIM permet aux parties au contrat d’élargir leur responsabilité. La possibilité de limiter la responsabilité n’est prévue qu’en ce qui concerne le montant maximal de l’indemnité en cas de dommages matériels. Une limitation de la responsabilité en cas de dommages corporels, ne se justifierait pas du point de vue politico-juridique.

TITRE II

Contrat d’utilisation

ad article 5 – Contenu et forme

1. Dans l’intérêt de la clarté juridique, le § 1 fixe le principe selon lequel il doit être conclu un contrat d’utilisation qui, conformément au § 2, règle les conditions administratives, techniques et financières de l’utilisation. Les parties sont en principe libres de convenir du contenu, notamment de l’ampleur de l’utilisation et des prestations respectives. Le résultat convenu doit toutefois figurer dans le contrat.

2. Le § 2, lettre g) parle à dessein de „conditions financières“, étant donné qu’il est en principe pensable qu’aucune taxe directe d’utilisation ne soit perçue (v. ch. 1 des remarques relatives à l’art. 1),

mais que le gestionnaire mette l'infrastructure ferroviaire à disposition à titre gracieux ou que d'autres formes d'indemnités soient prévues en tant que „rémunération“ au sens de l'économie privée.

3. La prescription de forme, selon laquelle le contrat d'utilisation doit être conclu par écrit ou sous une forme équivalente, est justifiée compte tenu de l'importance de cette relation contractuelle et d'éventuels cas de litiges. Le non-respect de la prescription de forme prévue au § 3 n'influe toutefois pas sur la validité du contrat.

ad Article 6 – Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

1. Les RU CUI renoncent à définir l'obligation générale du gestionnaire de l'infrastructure d'accorder au transporteur l'utilisation de l'infrastructure conformément au contrat conclu, vu que cela est évident et donc superflu.

2. En ce qui concerne le § 1, dans la teneur décidée par la Commission de révision, il a été objecté qu'une licence ne devrait être attribuée que s'il y a une garantie que l'ensemble de l'exploitation répond aux exigences de sécurité (organisation interne, véhicules, personnel). Il a en outre été objecté que le § 1 représente une „surréglementation“ et qu'il donne l'impression qu'un Etat puisse être contraint, contrairement à son souhait, à prévoir dans sa législation un certificat de sécurité spécifique. L'on pourrait tout au plus exiger une preuve des connaissances en ce qui concerne l'utilisation, en toute sécurité, de l'infrastructure étrangère. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé qu'en sus d'une licence, le transporteur doit, le cas échéant, également fournir un certificat de sécurité. Une licence est attribuée indépendamment de l'infrastructure à utiliser.

3. Le principe décidé par la 5^{ème} Assemblée générale (§ 1, première phrase), selon lequel le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire, représente une obligation qui relève en général du droit public et qui est ou devrait être réglée à un autre endroit. Ces dispositions ont, dans les RU CUI, plutôt un caractère déclaratoire et ont pour but de rappeler au transporteur ses obligations dans ce domaine. Le § 1, troisième phrase, accorde par contre au gestionnaire un droit contractuel vis-à-vis du transporteur d'exiger certains justificatifs.

4. La licence n'est pas le seul élément de preuve de la capacité d'exercer l'activité de transporteur; l'aptitude à exercer cette activité peut également être prouvée par tout autre moyen.

5. Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire de l'infrastructure, au moment de la signature ou en cours d'exécution du contrat, tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, du certificat de sécurité ou des autres éléments de preuve (§ 2).

6. En raison de l'ampleur que peuvent atteindre, dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la fois les dommages corporels par mort ou blessures et les dommages matériels par destruction ou avarie, le droit est donné au gestionnaire (§ 3) d'exiger la preuve d'une couverture financière suffisante pour de tels cas, malgré le fait qu'en règle générale des sécurités financières suffisantes sont nécessaires pour obtenir une concession d'entreprise de transport ferroviaire. Le gestionnaire est libre d'exiger ou non une telle preuve. L'autoassurance pratiquée par certains chemins de fer peut également être considérée comme une „disposition équivalente“.

7. L'introduction d'obligations similaires pour le gestionnaire de l'infrastructure a été jugée inutile par la majorité de la Commission de révision; uniquement, en ce qui concerne l'obligation d'informer (§ 4), le gestionnaire a les mêmes obligations que le transporteur.

ad article 7 – Durée du contrat

1. Le § 1 doit être lu à la lumière des dispositions prévues aux §§ 2 à 4 concernant la dénonciation, sans délai, du contrat.

2. L'article 7 différencie entre une dénonciation, sans délai, du contrat par l'une des parties au contrat, conformément aux §§ 2 et 3, et la possibilité des parties de dénoncer le contrat sans délai en vertu du § 4, dans ce dernier cas elles peuvent convenir entre elles des modalités d'exercice de ce droit. Cette différenciation est due au fait qu'à l'origine le projet de texte avait prévu une résiliation auto-

matique du contrat d'utilisation, lorsque le transporteur ne dispose plus d'une licence valable ou d'un certificat de sécurité valable ou lorsque le gestionnaire perd son droit d'exploiter l'infrastructure.

3. Le § 5 règle les conséquences en matière de responsabilité lorsque le contrat d'utilisation a été dénoncé.

4. Le § 6 permet aux parties au contrat de convenir de conditions particulières pour dénoncer le contrat en cas de retard de paiement et en cas de non-respect de l'obligation du transporteur de faire connaître des changements intervenus. En plus, le transporteur et le gestionnaire peuvent déroger d'un commun accord aux dispositions du § 5 concernant les conséquences de la dénonciation en matière de dommages-intérêts.

TITRE III

Responsabilité

ad article 8 – Responsabilité du gestionnaire

1. Le § 1 stipule le principe de la responsabilité objective (stricte) du gestionnaire. La personne ayant subi le dommage (le transporteur ou son auxiliaire) doit prouver la cause du dommage (gestion défaillante ou défaut de l'infrastructure) et son montant; elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure. Le texte adopté par la 5ème Assemblée générale fait apparaître encore plus clairement que la version adoptée par la Commission de révision le principe de la responsabilité objective.

2. Le texte du § 1, lettre b), précise que la responsabilité pour les dommages matériels n'inclut pas la responsabilité pour les dommages (purement) pécuniaires. Font exception, conformément au § 1, lettre c), les dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des RU CIV ou des RU CIM. Les dommages subis par les moyens de transport sont des dommages matériels que le transporteur subit directement, même si ces moyens de transport ne sont pas sa propriété selon le droit civil, mais qu'il en dispose en vertu d'un contrat conformément aux RU CUV.

3. Les dommages-intérêts en cas de mort et de blessures de voyageurs allant au-delà des dommages réglés dans les articles 11 et 12, notamment les actions en dommages-intérêts pour des préjudices moraux (*pretium doloris*) selon l'article 13, sont déterminés par le droit national.

4. Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation (§ 4).

5. Le gestionnaire de l'infrastructure peut s'exonérer de la responsabilité objective décrite ci-dessus en vertu des causes d'exonération énumérées au § 2. Les causes d'exonération diffèrent selon qu'il s'agit de dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique) ou de dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers ou immobiliers). Pour les dommages corporels, les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux RU CIV et pour les dommages matériels par analogie aux RU CIM, toutefois sans prévoir des causes d'exonération privilégiées.

6. Les mots „en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce“ avaient été introduits dans la définition de „l'événement inévitable“ lors de la création de la Convention additionnelle de 1966 à la CIV, afin de souligner le caractère de responsabilité objective. Ces mots avaient pour but d'empêcher que la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs soit transformée en simple responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve. Ces mots supprimés lors de la première lecture, ont été réintroduits lors de la deuxième lecture.

7. La Commission de révision a procédé à une simplification rédactionnelle du libellé prévu, à l'origine, dans le projet, en laissant subsister des mots „en tout ou en partie, dans la mesure“ seuls les mots „dans la mesure où“. Le texte correspondant de l'article 26, § 2, lettre b) des RU CIV, a été adapté à cette nouvelle version lors de la deuxième lecture.

8. Le § 3 doit être lu à la lumière du § 2, lettre a), chiffre 2. Alors que, conformément à cette disposition, le gestionnaire est responsable en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage, il est responsable pour le tout, lorsque l'accident n'est dû que partiellement au comportement d'un tiers. Il peut donc soit se décharger entièrement, soit pas du tout. Cette réglementation a été créée par la Convention additionnelle de 1966 à la CIV et correspond à l'article 26, § 2, lettre c) des RU CIV 1980. Pour des raisons linguistiques et de systématique, cette réglementation fera dorénavant l'objet d'un paragraphe à part.

9. L'on a également examiné une proposition visant à introduire dans le § 2 sous la lettre a), chiffre 3 une phrase supplémentaire („un transporteur utilisant la même infrastructure n'est pas considéré comme tiers“). Cette proposition a été retirée, étant donné qu'une comparaison de cette disposition avec l'article 26, § 2, lettre c) des RU CIV a fait apparaître qu'une disposition parallèle ne se justifierait pas.

10. En ce qui concerne la responsabilité du gestionnaire pour les dommages causés au transporteur en raison d'un retard ou par une perturbation dans l'exploitation (§ 4), voir chiffre 4.

ad article 9 – Responsabilité du transporteur

1. En vertu de cette disposition, la personne ayant subi le dommage (le gestionnaire ou son auxiliaire) peut, conformément aux RU CUI, faire valoir ses droits aux dommages-intérêts contre le transporteur, même lorsque le dommage a été causé par des personnes ou des marchandises transportées. Les éventuelles actions délictuelles ou quasi délictuelles contre les personnes transportées ou contre les clients responsables de la marchandise transportée ne sont pas soumises aux RU CUI.

2. Les causes d'exonération ont été conçues par analogie aux causes d'exonération définies à l'article 8, c'est-à-dire par analogie aux RU CIV pour les dommages corporels (avec les modifications rédactionnelles mentionnées au ch. 7 des remarques relatives à l'art. 8) et par analogie aux RU CIM pour les dommages matériels, toutefois sans prévoir des causes d'exonération privilégiées.

3. Les actions en recours du transporteur contre des tiers ne sont pas réglées dans les RU CUI. Elles sont réglées soit par les RU CIM et les RU CIV, soit par le droit national applicable. Les recours directs du transporteur ou de ses agents contre des tiers (p. ex. l'expéditeur ou des voyageurs) ne sont pas réglés non plus dans les RU CUI, mais sont soumis aux RU CIM, aux RU CIV ou à d'autres dispositions du droit national (v. ch.7-9 des Généralités).

ad article 10 – Causes concomitantes

1. Cet article règle la responsabilité lorsque des causes imputables à plusieurs intervenants ont un effet concomitant. Le § 1 règle le cas où des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à un transporteur ont eu un effet concomitant qui est à l'origine du dommage. Le § 2 règle le cas où il y a eu un effet concomitant entre des causes imputables au gestionnaire et à plusieurs transporteurs. Le § 3 règle le cas où il y a eu seulement un effet concomitant entre des causes imputables à plusieurs transporteurs. Dans les trois cas s'applique le principe selon lequel il n'y a qu'une responsabilité au prorata lorsque la cause est connue. Dans les cas des §§ 1 et 2, lorsque la cause du dommage n'est pas connue, la partie ayant subi le dommage (gestionnaire, transporteur) devra supporter son propre dommage, alors que dans le cas du § 3, les transporteurs impliqués sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

2. Le § 2 inclut également dans cette réglementation un autre transporteur utilisant la même infrastructure, lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs ont contribué au dommage. De l'avis de l'Office central, auquel s'est joint la Commission de révision, cela se justifie du fait qu'il faut partir du principe que l'autre transporteur utilisant l'infrastructure en question a conclu lui aussi un contrat avec le gestionnaire de ladite infrastructure et que ce contrat est également soumis aux RU CUI, étant donné que sont des transporteurs au sens de cet article uniquement les transporteurs conformément à l'article 3, lettre c). En ce qui concerne le fondement de la responsabilité et les montants maxima de responsabilité, les principes des RU CUI sont donc applicables aux deux transporteurs impliqués dans le dommage.

3. Lorsque sont impliquées des entreprises de transports ferroviaires qui ne sont pas des transporteurs au sens de l'article 3, lettre c), c'est le droit national qui régit leurs relations.

4. Le § 3 s'applique aux cas où aucune cause de dommage n'est imputable au gestionnaire (v. ch. 1).

5. Sont uniquement parties au contrat le ou les transporteurs et le gestionnaire de l'infrastructure, mais pas leurs auxiliaires. Les actions des auxiliaires contre leur employeur ou commettant sont soumises au droit national (v. ch. 8 des Généralités).

ad article 11 – Dommages-intérêts en cas de mort

En ce qui concerne les chefs de préjudice, cette disposition a été conçue à l'instar de la disposition des RU CIV applicable en cas de mort et de blessures de voyageurs. En cas de dommages corporels causés par le transporteur ou causés par le gestionnaire de l'infrastructure, la règle applicable est identique.

ad article 12 – Dommages-intérêts en cas de blessures

Voir les remarques relatives à l'article 11.

ad article 13 – Réparation d'autres préjudices corporels

Contrairement à ce qui est prévu en cas de dommages matériels, une indemnité pour les dommages indirects, notamment pour préjudice moral (pretium doloris), n'est pas exclue en cas de dommages corporels; celle-ci est réglée par le droit national. Le droit national détermine certes si, et le cas échéant, dans quelle mesure des dommages-intérêts peuvent être demandés pour d'autres préjudices que ceux prévus aux articles 11 et 12, ces droits sont toutefois toujours limités, quant au fond, par les conditions de responsabilité des articles 8 et 9. Lorsque le gestionnaire ou le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité quant au fond, le droit national ne peut pas non plus accorder un droit à indemnisation pour d'autres dommages.

ad article 14 – Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

1. Cette règle a, elle aussi, été conçue à l'instar des dispositions des RU CIV concernant la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs.

2. Le montant mentionné au § 2, n'est pas un montant maximal comme cela est le cas pour les autres limitations de responsabilité, mais un montant minimal. Lorsque le droit national ne prévoit pas de limitation du montant des dommages-intérêts, ou lorsque le montant maximal prévu par le droit national dépasse le montant prévu dans les RU CUI, cette disposition ne s'applique pas. Lorsque le droit national prévoit en revanche un montant maximal inférieur au montant à allouer sous forme de capital, prévu en unités de compte, ce montant est augmenté conformément aux dispositions des RU CUI. Avec 175 000 unités de compte (v. art. 9 COTIF), l'on a prévu le même montant qu'à l'article 30, § 2 des RU CIV.

3. La Commission de révision a tout d'abord rejeté la possibilité d'une réserve des Etats membres en cas d'implication de leurs propres ressortissants; lors de la deuxième lecture, la Commission de révision est revenue sur cette décision.

ad article 15 – Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Cette disposition, prévue dans le projet de l'Office central du 1er juillet 1996, a été supprimée lors de la première lecture, puis réintroduite lors de la deuxième lecture. En effet, il doit être possible, en cas de dol ou de faute qualifiée, d'aller au-delà des montants maxima prévus par le droit national.

ad article 16 – Conversion et intérêts

Cette disposition a été conçue à l'instar de l'article 37 des RU CIM et correspond à l'article 47, §§ 1 et 2 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990.

ad article 17 – Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le texte de cet article correspond à l'article 49 des RU CIM 1980.

ad article 18 – Responsabilité pour les auxiliaires

En ce qui concerne la définition de ce terme, voir chiffre 3 des remarques relatives à l'article 2.

ad article 19 – Autres actions

1. Cette disposition correspond à l'article 51 des RU CIM 1980 et lors de sa 4ème session la Commission de révision l'a reprise à l'article 41 des RU CIM. Il est renvoyé aux remarques relatives à cet article.

2. D'autres éventuelles actions directes contre des responsables autres que le gestionnaire de l'infrastructure ou le transporteur et leurs auxiliaires, p. ex. contre l'expéditeur qui a causé un dommage à l'infrastructure en raison d'un chargement défectueux, ne sont pas soumises aux RU CUI. Par conséquent, elles ne sont pas soumises aux restrictions de l'article 19. Ces actions sont réglées par le droit national (v. ch. 8 des Généralités).

ad article 20 – Accords-litiges

Afin d'éviter des recherches longues et coûteuses des causes du dommage qui entraîneraient des perturbations dans l'exploitation ainsi que pour éviter des litiges, les parties ont la possibilité de convenir d'accords concernant p. ex. des dommages-intérêts forfaitaires, des partages de responsabilité ou la renonciation réciproque à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts. Ces accords concernent uniquement les parties au contrat et ne peuvent pas être conclus au détriment de tiers (p. ex. auxiliaires).

TITRE IV

Actions des auxiliaires*ad article 21 – Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur*

1. Les auxiliaires du gestionnaire n'ont aucune relation contractuelle avec le transporteur et il n'y a aucune relation contractuelle entre les auxiliaires du transporteur et le gestionnaire. Nonobstant cela, les RU CUI règlent également les actions de ces personnes contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Le but est là aussi de ne permettre aux auxiliaires d'exercer une action en dommages-intérêts que dans les conditions et limitations prévues par les RU CUI. En revanche, les actions des auxiliaires contre leurs employeurs ou commettants ne sont pas réglées dans les RU CUI (v. ch. 8 des Généralités).

2. L'article 21 règle uniquement les actions des auxiliaires contre l'autre partie au contrat d'utilisation, mais pas contre des tiers dans le sens de la définition à l'article 3, lettre e).

TITRE V

Exercice des droits*ad article 22 – Procédure de conciliation*

1. Compte tenu des particularités du contrat d'utilisation, il pourrait s'avérer utile de créer des institutions particulières chargées des procédures de conciliation. Dans la mesure où les parties au contrat d'utilisation prévoient des procédures d'arbitrage sur la base de cette disposition, celles-ci doivent être mises en oeuvre dans le cadre du droit national respectif, à moins que les parties n'aient convenu de faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.

2. Quant à la prescription (art. 25, § 5), l'effet d'une procédure de conciliation convenue par les parties au contrat d'utilisation est réglé de manière uniforme à l'échelle internationale.

ad article 23 – Recours

Cette disposition est calquée sur l'article 62 des RU CIM 1980 (art. 51, § 1 CIM) et a pour but d'éviter des actions récursoires divergentes.

ad article 24 – For

1. Les RU CUI prévoient que les parties au contrat peuvent convenir du tribunal compétent. Les tribunaux de l'Etat membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal ne sont compétents que subsidiairement.

2. Les tribunaux de l'Etat membre où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège principal sont compétents, indépendamment du fait de savoir si ce dernier est défendeur ou demandeur. Cette réglementation plutôt inhabituelle du for a été motivée par l'utilité de concentrer, sur le lieu de l'accident, les enquêtes éventuelles, dont le résultat pourrait servir dans le cadre de plusieurs procédures parallèles. Les particularités techniques de l'infrastructure dans les différents Etats ont également été avancées comme argument.

ad article 25 – Prescription

1. Le délai de prescription habituel dans le cadre de la responsabilité du transporteur (un an) paraît trop court, étant donné qu'il peut s'agir de litiges très complexes.

2. La disposition particulière du § 3 en cas de mort de personnes, qui prévoit un délai de prescription absolu de cinq ans, a été reprise des RU CIV.

3. Le § 4 prévoit un délai supplémentaire pour les actions récursoires. Ce délai permet d'attendre l'issue de la procédure initiale. Cette réglementation correspond à l'article 20, § 5 des Règles de Hambourg.

4. En ce qui concerne le § 5, voir chiffre 2 des remarques relatives à l'article 22.

5. Le § 6 s'aligne sur l'article 60, § 6 des RU CIV et sur l'article 48, § 5 des RU CIM.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
des Règles uniformes concernant la validation de normes
techniques et l'adoption de prescriptions techniques uni-
formes applicables au matériel ferroviaire destiné à être
utilisé en trafic international (APTU)

EXPOSE DES MOTIFS

Historique

1. Dans le cadre du mandat de la 3ème Assemblée générale (14-16.11.1995) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, l'Office central a également traité le problème de l'admission technique de véhicules ferroviaires et de la validation de normes techniques applicables au matériel ferroviaire. A l'avenir, il ne sera plus possible de laisser aux entreprises ferroviaires la compétence de légiférer de manière contraignante dans ces domaines, comme cela est actuellement, de facto, le cas dans de nombreux Etats.

2. La 4ème Assemblée générale de l'OTIF:

- avait constaté „que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles“;
- avait considéré „que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel“;
- avait chargé „l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international“.

3. En exécution de ce mandat, l'Office central a invité des experts techniques à participer à une réunion qui s'est tenue les 2 et 3 décembre 1997 à Berne. Sur la base des résultats de ces délibérations, l'Office central a préparé un projet de „Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation

de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice G à la Convention)“.

4. La Commission de révision a examiné ce projet lors de sa 15^{ème} session (2-6.3.1998). Bien que le quorum fût atteint, la Commission s'est contentée de procéder à des votes indicatifs, étant donné que les textes traités devaient être réexaminés à la lumière des propositions de la Commission européenne pour l'harmonisation technique en trafic ferroviaire dit conventionnel, annoncées pour l'automne 1998. De l'avis unanime toute divergence entre le droit communautaire et le droit applicable, à l'avenir, dans le cadre de l'OTIF doit être évitée.

5. Lors de sa 18^{ème} session (25.-28.5.1998), la Commission de révision a procédé à une deuxième lecture des RU APTU, toutefois une nouvelle fois à titre indicatif seulement.

6. Après achèvement de la deuxième lecture, d'autres propositions matérielles ont été soumises aux cours des travaux de rédaction. Celles-ci ont été traitées lors de deux sessions de la Commission de révision.

7. La 5^{ème} Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a été saisie d'environ une douzaine de propositions et suggestions, au contenu parfois identique, émanant des Etats, des organisations et associations internationales ainsi que de l'Office central. Ces propositions et suggestions ont entraîné des modifications des articles 2, 3 et 8 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 2, ch. 2 des remarques relatives à l'art. 3 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8). L'Assemblée générale a adopté les textes ainsi modifiés à l'unanimité moins d'une abstention.

Conception de base

8. Il convient de différencier entre l'élaboration de prescriptions techniques uniformes et de normes techniques, d'une part, et la validation, d'autre part. L'élaboration de normes techniques (normalisation) ne doit et ne peut pas être du ressort de l'OTIF. L'élaboration de normes techniques doit plutôt rester de la compétence – toutefois pas forcément exclusive – des organismes de normalisation existants, tels que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI) etc., en collaboration avec des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des constructeurs de matériel ferroviaire, afin de mettre à profit leurs connaissances disponibles.

9. L'élaboration de prescriptions techniques uniformes, qui n'ont pas le caractère de normes techniques, concernant la construction et l'exploitation de matériel ferroviaire doit également continuer à être – là aussi pas forcément de manière exclusive – du ressort des associations d'entreprises de transport ferroviaire, de gestionnaires d'infrastructure et de constructeurs de matériel ferroviaire (p. ex. l'Union internationale des chemins de fer – UIC -, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer – OSJD – et l'Union des industries ferroviaires européennes – UNIFE -).

10. Les RU APTU contiennent – mis à part leurs Annexes – des règles de procédure. Leur objet principal consiste à valider, respectivement à adopter, et à introduire dans les Annexes des RU APTU les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes élaborées par les organismes précités. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes figurant dans les Annexes constituent les bases matérielles pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire ainsi que pour la procédure d'admission conformément aux RU ATMF (Appendice G à la Convention).

11. Ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des Etats membres procèdent à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un Etat membre sera reconnue par les autres Etats membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les Etats membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire.

12. La validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes, en tant que base juridique contraignante pour la procédure d'admission, doit par conséquent se faire au niveau étatique, l'OTIF se présentant comme l'Organisation appropriée.

13. En raison de la décision de la 5^{ème} Assemblée générale, selon laquelle la Commission d'experts techniques ne peut qu'adopter sans les modifier ou rejeter, mais en aucun cas modifier, non seulement des normes techniques, mais aussi des prescriptions techniques uniformes (art. 20, § 3 COTIF), la différence terminologique „validation“ ou „adoption“ perd, dans une large mesure, son sens. Nonobstant cela, l'Assemblée générale n'a pas procédé à de modifications rédactionnelles.

Relations OTIF – Communautés européennes (CE)

14. Le 23 juillet 1996, le Conseil des CE a adopté la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette directive est basée sur l'article 129 D, al. 3 du Traité CE dans la teneur du Traité de Maastricht.

15. Au cours des dernières années, la Commission européenne a fait part à maintes reprises, dans ses différentes publications ayant trait à la politique des transports, de son intention de soumettre des propositions au sujet de l'harmonisation et du développement de prescriptions techniques également dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel. Cela a été confirmé par le représentant de la Commission européenne qui a participé aux délibérations relatives à l'élaboration des RU APTU et RU ATMF au sein de la Commission de révision. La publication des conceptions des CE était prévue courant octobre 1998, mais n'avait toujours pas eu lieu avant la clôture de la 5^{ème} Assemblée générale.

16. Selon l'avis de la grande majorité des Etats membres et de l'Office central, il convient, dans tous les cas, d'éviter une concurrence ou une incompatibilité entre le système que comptent développer les CE et la conception élaborée dans le cadre de l'OTIF.

17. Indépendamment de la problématique de savoir si, et dans quelle mesure, les dispositions du Traité CE (art. 75, art. 100, art. 129 B à D) et le respect du principe de la subsidiarité permettent aux CE de régler de manière détaillée le „complexe technique“ dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel, il ne s'agit pas ici de la question de savoir s'il y a un conflit de compétence entre les CE et l'OTIF. Plutôt, il s'agit de savoir tout au plus si et, le cas échéant, dans quelle mesure les – actuellement – 15 Etats membres des CE sont encore habilités à agir, dans ce domaine, de manière autonome au sein de l'OTIF, à partir du moment où les CE auront fait usage de leur éventuelle compétence en présentant une proposition de règlement, de directive ou de décision. Dans ce contexte, la question de savoir si et, le cas échéant, selon quelles modalités les CE peuvent adhérer à la COTIF, revêt elle aussi un intérêt certain. L'Office central avait préparé un projet de texte à ce sujet, qui avait trouvé l'accord de la Commission de révision et qui a été adopté, quant à son principe, par la 5^{ème} Assemblée générale. Le fait de créer la possibilité d'adhérer ne porte en aucune manière préjudice à la question de savoir si les CE en feront usage.

18. Le système élaboré dans le cadre de l'OTIF en vue d'harmoniser et de développer les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes dans le domaine du trafic international ferroviaire se limite, pour l'essentiel, à une validation. A dessein, il ne s'inspire pas des méthodes et procédures prévues dans la Directive 96/48/CE. Le système des RU APTU élaboré par l'OTIF renonce à créer des organismes et organes nouveaux pour le développement et l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes, mais laisse cette tâche, comme cela est le cas aujourd'hui, aux organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI) ainsi qu'à l'industrie – constructrice et utilisatrice – et à ses associations (p. ex. UIC, OSJD et UNIFE); sur ce point, il y a parallélisme avec la directive mentionnée.

19. La conception de l'OTIF en ce qui concerne l'harmonisation et le développement de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes dans le domaine ferroviaire peut plutôt être comparée à l'„Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à

roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions“ du 20 mars 1958 (Accord de Genève de 1958 sur l’homologation).

20. L’OTIF a pris connaissance avec intérêt du fait qu’en 1998, les CE en tant que telles, sont devenues parties contractantes de cet accord, et elle s’en félicite. Ce cas pourrait servir de précédent pour une adhésion des CE à l’OTIF et se décideraient à participer activement aux travaux de l’OTIF. Le champ d’application des RU APTU et RU ATMF, élaborées dans le cadre de l’OTIF, dépassera le domaine géographique des CE et s’étendra, compte tenu du nombre actuel des Etats membres de l’OTIF, sur 39 Etats en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient à condition toutefois qu’aucun de ces Etats ne formule de réserves à l’encontre de ces nouveaux Appendices.

21. Dans le cas de la Directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses, les CE se sont engagées dans une voie qui a été vivement approuvée par les 39 Etats membres de l’OTIF et qui a fait ses preuves. Les CE ont renoncé à élaborer leurs propres règles juridiques de nature technique concernant le transport des marchandises dangereuses et ont repris, sous forme d’appendice à la Directive 96/49/CE, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) dans son intégralité, lequel, dans le cadre de l’OTIF, est développé et adapté en permanence au progrès scientifique et technique, en étroite coopération avec la Commission économique pour l’Europe des Nations Unies (CEE/ONU), eu égard à l’Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

22. La conception des RU APTU et des RU ATMF, développée dans le cadre de l’OTIF, a une incidence non seulement sur la politique des transports, mais aussi sur la politique en matière de sécurité des transports, d’industrie et de concurrence. Elle est en accord avec la politique jusqu’alors suivie par les CE dans les domaines du transport, de l’industrie et de la concurrence, à savoir: marché intérieur, libéralisation des transports, harmonisation juridique, harmonisation technique et neutralité en matière de concurrence.

Commission d’experts techniques

23. La procédure de validation de normes techniques et d’adoption de prescriptions techniques uniformes a été conçue d’une manière aussi souple que possible, à l’instar de la procédure de modification du RID.

24. Les décisions sont prises par la Commission d’experts techniques prévue dans la Convention de base, Commission dans laquelle sont représentés avec siège et droit de vote tous les Etats membres et, éventuellement, les organisations régionales d’intégration économique ayant adhéré (p. ex. les CE).

25. La création de la Commission d’experts techniques et les principales questions de procédure, y compris les prescriptions relatives à la mise en vigueur des décisions, sont réglées dans la Convention même.

Annexes techniques

26. A l’origine, le but des travaux de l’Office central était de soumettre à la 5ème Assemblée générale des textes discutés et approuvés par la Commission de révision qui ne se limitent pas uniquement aux RU APTU et RU ATMF. Il était plutôt prévu de reprendre, dans la mesure du possible, dans les Annexes des RU APTU, après un remaniement nécessaire, les normes et prescriptions techniques déjà existantes et de les faire adopter par la 5ème Assemblée. Il s’agit en particulier de l’Accord international sur l’Unité Technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, des prescriptions techniques des Règlements pour l’emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international et des fiches techniques de l’UIC, qui ont un caractère contraignant pour les chemins de fer.

27. L’élaboration des Annexes des RU APTU occasionne toutefois une charge de travail considérable. L’UIC s’était déclarée disposée, en mars 1998, à prendre en charge les travaux préliminaires. Dans le cadre de la 18ème session de la Commission de révision (25-28.5.1998), un représentant de

l'UIC a présenté les travaux préliminaires à l'introduction des prescriptions techniques du RIV et du RIC ainsi que des fiches techniques de l'UIC dans les Annexes 1 à 7 (actuellement 8, v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8) des RU APTU. A la demande de l'Office central, l'UIC avait préparé un document qui devait permettre aux Etats membres de se faire une idée, à titre d'exemple, de la façon dont pourraient être rédigées les Annexes des RU APTU. Ce document était à la disposition des délégués à la 5ème Assemblée générale.

28. Etant donné que les Annexes techniques comportent des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts techniques, ces travaux n'influaient pas le déroulement des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de l'Assemblée générale.

29. La majeure partie des travaux liés à l'élaboration des Annexes des RU APTU ne pourra être achevée qu'après la 5ème Assemblée générale. En raison du volume de ces Annexes, l'on a choisi, une solution de technique juridique comparable à celle adoptée, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID).

30. La Commission d'experts techniques devrait toutefois décider des Annexes des RU APTU immédiatement après l'entrée en vigueur de la COTIF, conformément à l'article 8, § 3. Les travaux préparatoires y afférents devraient être réalisés par un organisme approprié, composé de représentants des gouvernements et d'experts, qui – sous réserve de l'octroi des moyens financiers par le Comité administratif – pourrait, conformément à la COTIF en vigueur, siéger formellement en tant que Commission de révision sans toutefois prendre de décisions définitives.

31. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et de toutes les nouvelles prescriptions, l'on devra se contenter des prescriptions actuelles.

32. Le but, à moyen ou à long terme, consisterait à créer un règlement largement uniforme en matière de construction de matériel ferroviaire et d'exploitation, applicable à tous les chemins de fer dans les Etats membres de l'OTIF.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article premier – Champ d'application

1. Le projet règle la procédure en ce qui concerne:

- la „validation“ de normes techniques et
- l'„adoption“ de prescriptions techniques uniformes en général.

2. Le groupe d'experts mentionné au chiffre 3 des Généralités a toutefois distingué trois étapes au niveau de la procédure de normalisation, à savoir outre l'élaboration et la validation, l'„homologation“, c'est-à-dire la constatation d'une autorité ou d'un organe dûment mandaté par cette autorité, qu'une norme technique rend des règles techniques reconnues, la norme n'étant toutefois pas contraignante en général, mais ayant un effet de preuve, ce qui peut avoir indirectement des conséquences juridiques.

3. Le terme „homologation“ est cependant utilisé, en langage courant, et surtout dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation, dans un autre sens, à savoir dans le sens d'une procédure administrative, selon laquelle les autorités compétentes déclarent, après un examen préalable, qu'un véhicule, un équipement ou des pièces correspondent à une certaine réglementation ou à un certain type. Par conséquent, les RU APTU n'utilisent pas ce terme.

4. Par ailleurs, les avis des experts étaient partagés quant à la question de savoir si ce stade de la validation d'une norme technique devait être réglé dans des Règles uniformes ou si cette question pouvait, éventuellement, être réglée au moyen de la définition du terme „norme technique“. Les experts ont eu des avis partagés en ce qui concerne la question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure un énoncé voire une réglementation concernant l'élaboration de normes et de prescriptions

techniques était utile et nécessaire dans les RU APTU. A ce sujet, voir également les remarques relatives à l'article 2 concernant la définition du terme „norme technique“.

5. La Commission de révision n'avait pas jugé nécessaire de prévoir, en sus de l'„élaboration“ et de la „validation“, une telle „reconnaissance“ d'une norme technique dans les RU APTU.

6. L'article 4 précise que l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes n'est pas réglée par les RU APTU.

7. Le champ d'application a été défini de manière assez large, afin d'y inclure des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes non seulement pour les véhicules ferroviaires, leurs équipements et leurs pièces, mais aussi pour l'infrastructure, les systèmes de sécurité des circulations et de régulation et le matériel ferroviaire en général, dans la mesure où ils sont destinés à être utilisés en trafic international.

ad article 2 – Définitions

1. Une partie de ces définitions se trouve déjà dans d'autres Appendices, p. ex. les RU CUI et les RU CUV („infrastructure ferroviaire“, „entreprise de transport ferroviaire“, „gestionnaire“ de l'infrastructure ferroviaire), d'autres définitions ne figurent que dans les RU APTU („matériel ferroviaire“, „véhicule de traction“, „norme technique“ etc.). Lors de sa 19ème session, la Commission de révision a décidé de faire figurer toutes les définitions – quand et dans la mesure où cela est nécessaire – dans les Appendices respectifs et non pas dans la Convention de base même, étant donné qu'elles ne sont pas nécessairement uniformes, mais peuvent être libellées de manière différente, en fonction de l'objet de l'Appendice respectif.

2. „Prescriptions techniques“ serait en fait le terme général et générique, qui comprend également les „normes techniques“ au sens strict. Le terme „normes techniques“ n'est toutefois pas compris ou utilisé de manière uniforme dans le langage courant. Les RU APTU essaient, par conséquent, de parvenir à une délimitation de ces termes et ne désignent comme „prescriptions techniques“ que les prescriptions qui ne sont pas des „normes techniques“ au sens strict de la définition de la lettre k). La 5ème Assemblée générale a décidé, sur suggestion de la Commission européenne, d'assimiler les spécifications techniques élaborées dans le cadre des CE à une „norme technique“. Cela doit éviter des confusions en ce qui concerne les règles techniques adoptées ou validées par des institutions européennes. Etant donné que les „spécifications techniques“ des CE ne sont pas toujours le résultat d'une normalisation au sens de la lettre k), il aurait cependant été plus logique d'assimiler ces spécifications techniques aux „prescriptions techniques uniformes“.

3. Le terme „Etat partie“ est utilisé dans cet Appendice, étant donné que les Etats membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, ne sont pas Etats parties aux RU APTU.

ad article 3 – But

1. Cette disposition doit servir de base aux travaux de la Commission d'experts techniques. Le § 1 énonce les buts généraux de la validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

2. La 5ème Assemblée générale a décidé d'introduire une clarification, selon laquelle seules les normes techniques ou les prescriptions techniques uniformes élaborées au niveau international doivent être validées (§ 2).

3. Par ailleurs, l'interopérabilité des systèmes et composants nécessaires au trafic international doit être assurée dans la mesure du possible (§ 3, lettre a). Une formulation similaire à celle du § 3, lettre b), selon laquelle les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances, se trouve également à l'article premier, al. 1 de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation. Les experts et la Commission de révision étaient d'accord sur le principe que les normes et prescriptions techniques uniformes devaient être axées sur les performances, afin de ne pas entraver le développement technique. Ce problème ne peut toutefois pas être réglé de manière générale.

Il s'agit plutôt d'examiner, pour chaque norme et chaque prescription technique, si leur contenu répond à ce critère, et ce dès le stade de l'élaboration.

4. Cet „article-objet“ n'a cependant pas d'effets juridiques quant aux décisions dûment prises par la Commission d'experts techniques; ceci signifie que des décisions prises en bonne et due forme ne peuvent pas être remises en question, quant à leur contenu, sous prétexte qu'elles ne correspondent pas à l'article 3.

ad article 4 – Elaboration de normes et prescriptions techniques

1. Il ressort déjà de l'article premier que les RU APTU ne règlent pas l'élaboration de normes ou de prescriptions techniques, mais uniquement la procédure en vertu de laquelle les normes techniques sont validées et selon laquelle les prescriptions techniques uniformes sont adoptées. L'élaboration reste avant tout du ressort des organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI etc.) et des autres institutions compétentes, notamment l'UIC, l'OSJD et l'UNIFE (§ 1).

2. Certains experts et délégués se sont prononcés en faveur de l'introduction dans le texte d'une disposition réglant la question de la compétence en matière d'élaboration des prescriptions et, notamment, des normes techniques, ou même en faveur de l'attribution d'un mandat exprès à certains organismes. D'autres experts, auxquels se sont joints l'Office central et finalement la majorité de la Commission de révision, ont en revanche considéré qu'une telle disposition était inopportune et inutile. Une réglementation concernant le droit de déposer des demandes suffit pour garantir que les travaux des organismes et institutions en question peuvent aboutir à la validation ou à l'adoption de prescriptions techniques uniformes. Suite à ces réflexions, la Commission de révision a adopté un libellé très général. La 5^{ème} Assemblée générale a adopté, sans changement, le texte décidé par la Commission de révision.

3. Le § 2 doit clarifier que le processus de normalisation classique demeure inchangé en ce qui concerne les produits et les procédures industriels.

4. La Commission de révision était d'avis qu'il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire. Son importance réside dans le fait qu'elle exprime clairement le partage du travail entre l'élaboration, d'une part, et la validation ou adoption, d'autre part.

ad article 5 – Validation de normes techniques

1. Outre l'article 6, cet article contient la disposition essentielle des RU APTU.

2. L'Office central avait soulevé la question de savoir s'il était nécessaire de différencier entre „normes techniques“ en tant que terme restreint, d'une part, et „prescriptions techniques uniformes“ en tant que terme plus général, d'autre part. L'Office central était enclin à se baser sur l'exemple de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation; il a considéré qu'il était suffisant de prévoir uniquement une réglementation concernant l'„adoption de prescriptions techniques uniformes“, sans différencier entre „normes techniques“ et „prescriptions techniques uniformes“. Un libellé de dispositions allant au-delà a toutefois été présenté dans le projet de l'Office central du 19 décembre 1997, afin de permettre à la Commission de révision de mieux juger de cette question. La Commission de révision a considéré qu'une différenciation était appropriée et a, par conséquent, adopté les définitions figurant à l'article 2, lettres k) et l) ainsi que les textes des articles 5 et 6.

3. Le § 1, lettre d), se réfère notamment à l'UIC, mais n'exclut pas d'autres organisations ferroviaires, telle que l'OSJD, et d'autres associations, telle que l'UNIFE.

4. Chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de la validation d'une norme technique.

5. Conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF, la Commission d'experts techniques ne peut que, soit valider des normes techniques, soit refuser de les valider, mais elle ne peut pas modifier ces normes à l'occasion d'une validation. La raison en est qu'avant d'être adoptées en tant que telles, ces normes techniques ont déjà été soumises à une certaine procédure.

6. Par souci de clarté, le § 2 renvoie, en ce qui concerne la procédure décisionnelle au sein de la Commission d'experts techniques et l'entrée en vigueur de ses décisions, aux articles pertinents de la COTIF.

ad article 6 – Adoption de prescriptions techniques uniformes

1. Voir à ce sujet chiffre 8 des Généralités, chiffre 2 des remarques relatives à l'article 2 et chiffres 2 et 6 des remarques relatives à l'article 5.

2. Là aussi, chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

3. En accord avec le projet de l'Office central, l'article 20, § 3 de la COTIF, dans la teneur décidée par la Commission de révision, ne prévoyait pas pour les prescriptions techniques, à la différence de ce qui était prévu pour les normes, que la Commission d'experts techniques ne pouvait les valider qu'inchangées ou refuser leur validation. Au contraire, la Commission aurait dû être en mesure de décider, si nécessaire, des modifications, avant d'adopter une prescription technique uniforme. Cette différence s'expliquait par le fait que, dans ce cas, une procédure comparable à la procédure de normalisation ne précède pas le travail de la Commission. La 5ème Assemblée générale a toutefois décidé de ne pas traiter de manière différente les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes.

ad article 7 – Forme des demandes

Il s'agit d'une disposition à caractère réglementaire destinée à faciliter l'appréciation des demandes par la Commission d'experts techniques. Le respect de cette disposition est dans l'intérêt des demandeurs.

ad article 8 – Annexes techniques

1. Le § 1 précise les domaines dans lesquels des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes doivent être conçues. Cette disposition crée ainsi le cadre de la compétence de la Commission d'experts techniques de valider des normes techniques et d'adopter des prescriptions techniques uniformes dans les domaines les plus divers et d'en faire ainsi la base indispensable à l'admission technique de matériel ferroviaire.

2. La 5ème Assemblée générale a décidé d'introduire une annexe supplémentaire, à savoir une annexe relative aux normes techniques et aux prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information.

3. Bien que les Annexes prévues au § 1, lettres a) à g) recouvrent, pour l'essentiel, tous les domaines nécessaires, la lettre h) a pour but de garantir la souplesse nécessaire et de permettre, le cas échéant, d'introduire à l'avenir, une Annexe supplémentaire par la procédure simplifiée.

4. L'élaboration des Annexes techniques conformément à l'article 8 entraînera une charge de travail considérable. Les travaux concernant les Annexes techniques ne pourront être entrepris qu'après la 5ème Assemblée générale, bien que les Annexes font, conformément au § 2, première phrase, partie intégrante de l'Appendice F et, par conséquent, de la COTIF même. Pour les textes de ces Annexes, l'on a adopté une solution de technique juridique similaire à celle choisie, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID).

ad Article 9 – Déclarations

1. Il ne s'agit pas d'une déclaration, au sens de l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, relative aux RU APTU dans leur intégralité, mais de réserves, au sens de l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF, à différentes Annexes de ces Règles uniformes ou à certaines dispositions de ces Annexes, c'est-à-dire à certaines normes techniques validées ou à certaines prescriptions techniques uniformes adoptées.

2. Eu égard aux différences existant en ce qui concerne l'équipement technique dans les Etats membres de l'OTIF, la possibilité de telles déclarations a un intérêt pratique, bien qu'elle aille à l'encontre des buts mentionnés à l'article 3. Même une harmonisation qui ne s'étend pas à l'ensemble de ces domaines dans tous les Etats parties, peut mener à une amélioration de la situation actuelle en ce qui concerne l'interopérabilité.

3. Les déclarations en vertu de l'article 9 peuvent être retirées à tout moment.

ad article 10 – Abrogation de l'Unité Technique

1. Comme cela a été mentionné aux chiffres 10 et 26 des Généralités, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes existantes, notamment les prescriptions de l'UT, doivent être reprises dans les Annexes des RU APTU.

2. L'administration gérante de l'UT, le Gouvernement Suisse (Office fédéral des transports) a été associée aux travaux relatifs aux RU APTU et a approuvé, en principe, cette démarche.

3. Dans le cas de l'UT, il s'agit d'une Convention de droit international public, qui est toujours en vigueur et contraignante pour les Etats parties. Même si son importance n'est plus comparable à celle qu'elle avait lors de son adoption et des modifications/compléments ultérieurs – la dernière version date de 1938 -, cette Convention de droit international public n'a jamais été abolie ou abrogée. Son contenu a été repris en partie dans d'autres accords, en particulier dans le RIC et le RIV, qui n'ont toutefois pas, en tant qu'accords entre les administrations/entreprises ferroviaires, la même qualité juridique et ne lient pas les Etats parties à l'UT, mais seulement les chemins de fer participants.

4. Les Etats suivants étaient parties à l'UT lors de la dernière modification formelle en vigueur (version de 1938, entrée en vigueur le 1.1.1939): Belgique, Bulgarie, Danemark, le Reich allemand, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.

5. La version de 1938 de l'UT devrait également être contraignante, du point de vue du droit international public, pour les Etats successeurs du Reich allemand, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, et ce en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Selon cette Convention, la version de 1938 de l'UT est en vigueur également en Allemagne, Autriche, République de Bosnie et Herzégovine, Croatie, Macédoine, République fédérale de Yougoslavie, République tchèque, République slovaque et Slovénie.

6. Par conséquent, 22 des 39 Etats membres de l'OTIF sont également Etats parties à la version 1938 de l'UT. Seule la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'un des Etats successeurs de l'ancienne Yougoslavie, est seulement Etat partie à la version de 1938 de l'UT, mais n'est pas Etat membre de l'OTIF.

7. Dans le cadre du but élargi de l'OTIF (v. art. 2, § 1, lettres c) et d) COTIF), il est prévu de regrouper dans les Annexes des RU APTU (et de développer sur cette base) toutes les normes techniques et prescriptions techniques uniformes ayant une importance pour le trafic international ferroviaire.

8. Les prescriptions de l'UT devront être intégrées dans les Annexes techniques des RU APTU, de manière à ce qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, de ses Appendices et des Annexes y afférentes, l'UT puisse être abrogée entre ses Etats parties et les Etats parties aux RU APTU.

9. Etant donné qu'il n'est pas garanti que tous les Etats parties à l'UT seront également Etats parties aux RU APTU, donc que ces Etats ne fassent pas une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, il ne sera pas possible d'abroger l'UT, avec la mise en vigueur des Annexes des RU APTU, dans tous les Etats (décision de la Commission d'experts techniques en vertu de l'art. 8, § 3 APTU).

10. La Convention sur l'UT ne comprend elle-même pas de dispositions institutionnelles, p. ex. en ce qui concerne les modifications, l'entrée en vigueur ou l'abrogation. Selon la Convention de Vienne

de 1969 sur le droit des traités, l'abrogation de l'UT, respectivement une réglementation de primauté, peut être introduite dans une nouvelle convention. Le Protocole 1999 et son Annexe, la COTIF dans sa nouvelle teneur, avec ses Appendices, est une telle convention nouvelle. Un acte de droit international public particulier en dehors ou en sus du Protocole 1999 et des RU APTU n'est, par conséquent, pas nécessaire.

11. L'article 10 prévoit qu'avec l'entrée en vigueur des Annexes, décidées par la Commission d'experts techniques en vertu de l'article 8, § 3, dans tous les Etats parties à l'UT les dispositions de l'UT sont abrogées.

ad article 11 – Primauté des Annexes

1. Le § 1 règle le cas où tous les Etats parties à l'UT ne deviennent pas Etats parties aux RU APTU. Après l'entrée en vigueur des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les dispositions de ces Annexes l'emportent, dans les relations entre les Etats parties aux RU APTU, sur les dispositions de l'UT.

2. Comme cela a été mentionné au chiffre 26 des Généralités, il est prévu de reprendre dans les Annexes des RU APTU, conformément à l'article 8, dans la mesure du possible et après un remaniement, non seulement l'UT, mais aussi les dispositions correspondantes des Règlements RIV et RIC et les fiches techniques de l'UIC, qui sont à caractère contraignant pour les chemins de fer. En raison du fondement juridique différent – l'UT est un accord de droit international public, le RIV et le RIC sont des accords entre les chemins de fer – une abrogation partielle du RIV et du RIC ne peut pas être directement prévue par les RU APTU. Par conséquent, le § 2 se limite à stipuler la primauté des Annexes techniques des RU APTU sur le RIV et le RIC.

*

**EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES
des Règles uniformes concernant l'admission technique
de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)**

EXPOSE DES MOTIFS

Remarque préliminaire: L'exposé des motifs qui suit s'applique à toutes catégories de matériel ferroviaire, qui sont destinés à être utilisés en trafic international.

1. Les régimes juridiques de presque tous les Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) prévoient que pour être exploités ou utilisés en trafic public, les moyens de transport (véhicules automobiles, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de haute mer et aéronefs) doivent suffire à certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation. L'admission au trafic public se fait en général par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule (prototype), suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel, cette dernière se faisant de manière simplifiée, dans la mesure où le véhicule individuel correspond, selon les indications du constructeur, au modèle ou type déjà admis.

2. Ces procédures basées sur le droit national et international ont pour but, en premier lieu, d'assurer la sécurité du trafic. Dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, l'admission technique des véhicules au trafic est une tâche souveraine (étatique ou du moins publique), qui est partiellement confiée à des entreprises privées (p. ex. des constructeurs). La procédure fait intervenir les constructeurs et l'autorité compétente, quand il s'agit de l'admission d'un modèle ou d'un type (admission de type de construction). Par contre, la procédure d'admission fait intervenir la personne utilisant le véhicule ou le détenteur et l'autorité compétente quand il s'agit de l'admission d'un véhicule individuel à la circulation (admission à l'exploitation). L'admission technique est documentée dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Souvent, les autorités chargées de l'admission font aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles, soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés (p. ex. centres de contrôle agréés).

3. En principe, la situation est la même en ce qui concerne l'admission technique des véhicules ferroviaires. A la différence de l'admission technique d'autres véhicules, l'organisme chargé de l'admission des véhicules ferroviaires ne fait qu'un, dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, avec l'entreprise qui utilise le véhicule: en l'occurrence le chemin de fer. La raison pour cela réside dans le fait que dans une large mesure, le chemin de fer et l'Etat constituaient ou constituent encore une même entité (chemins de fer en tant que partie de l'administration étatique, intégrés à l'Etat sous forme d'entreprise publique, bien patrimonial ou autre). Pour cela, l'admission technique des véhicules ferroviaires est toujours effectuée, comme dans le passé, par les chemins de fer eux-mêmes, en leur qualité d'organismes étatiques. Egalement, le développement des prescriptions techniques pour la construction et l'exploitation des véhicules ferroviaires, servant de base pour l'admission technique, a été et est encore largement confié aux chemins de fer et à leurs Associations internationales. Au niveau international, les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international, convenus entre les chemins de fer, ainsi que les fiches techniques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en sont le résultat.

4. Pour la plupart des Etats membres de l'OTIF, cette situation juridique particulière dans le secteur ferroviaire ne pourra pas être maintenue indéfiniment. Cela vaut déjà aujourd'hui pour les 15 Etats membres des Communautés européennes (CE) ainsi que pour le Liechtenstein et la Norvège qui sont Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE) et vaudra, à moyen terme, pour les Etats ayant déposé une demande d'adhésion aux CE (Turquie, Hongrie, Pologne, Roumanie, République slovaque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Bulgarie, République tchèque, Slovénie) à compter de la date de leur adhésion.

5. Sur la base de la Directive 91/440/CEE le droit communautaire prescrit pour les membres des CE et de l'EEE une gestion indépendante des entreprises de transport ferroviaire et donc une séparation, au niveau de l'organisation et du droit, de l'Etat d'avec l'entreprise de transport ferroviaire. La Directive autorise par ailleurs une séparation, au niveau du droit et de l'organisation, du transport ferroviaire d'avec la gestion de l'infrastructure, sans pour autant imposer la forme juridique (à statut privé ou public). Dans la plupart des Etats membres des CE ainsi que dans quelques Etats désireux d'y adhérer, la gestion des entreprises de transport ferroviaire est déjà indépendante de l'Etat.

6. A ces modifications fondamentales s'ajoute dans les Etats des CE et de l'EEE l'ouverture des réseaux ferroviaires à d'autres entreprises de transport ferroviaire (art. 10 de la Directive 91/440/CEE et proposition de la Commission européenne, du 19 juillet 1995, visant à modifier cette directive). Cette proposition de modification prévoit une ouverture complète des réseaux ferroviaires à l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire. L'idée des „corridors ferroviaires de fret“ elle aussi, fait apparaître des changements fondamentaux.

7. Ce régime juridique obligatoire aujourd'hui respectivement à l'avenir (après l'adhésion aux CE) dans la plupart des Etats membres de l'OTIF est incompatible avec le système encore largement pratiqué de l'admission et du contrôle technique des véhicules ferroviaires par les chemins de fer eux-mêmes respectivement les entreprises de transport ferroviaire elles-mêmes. La possibilité et le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire publique (les embranchements de particuliers n'en font pas partie) par toutes les entreprises de transport ferroviaire ayant leur siège dans les Etats des CE et de l'EEE ou par les propriétaires de wagons de particuliers ainsi que l'idée d'une libre utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international conduisent nécessairement à une appréciation différente du système d'autoadmission et d'autocontrôle des propres véhicules ainsi que du système d'admission et du contrôle des véhicules d'autres entreprises par les chemins de fer (étatiques). Pour des raisons de principes juridiques, notamment des raisons relevant du droit de la concurrence, il ne semble politiquement plus correct d'admettre qu'une entreprise de transport ferroviaire, en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire, disposant ou non de sa propre infrastructure, décide de l'admission technique au trafic ou des critères d'admission des véhicules d'une entreprise concurrente (entreprise de transport ferroviaire ou propriétaire de wagons de particuliers). Une telle décision ne pourrait d'ailleurs se rapporter qu'à l'admission au trafic sur l'infrastructure de l'entreprise en question.

8. Il s'avère par conséquent nécessaire de régler de manière uniforme et obligatoire, au niveau international, les principes d'un nouveau système d'admission technique des véhicules ferroviaires au trafic international ainsi que les prescriptions techniques de construction et d'exploitation de véhicules servant de base à l'admission. Les fiches techniques de l'UIC sont certes obligatoires pour les membres

de cette association, mais elles n'ont pas la même qualité juridique que les normes juridiques établies au niveau étatique. Les Règles uniformes ATMF (RU ATMF), examinées par la Commission de révision et adoptées par la 5ème Assemblée générale, sont la réponse raisonnable et politiquement logique au développement juridique intervenu au sein des CE, de l'EEE et, partiellement, dans d'autres Etats. Etant donné que le trafic international ferroviaire ne concerne pas seulement les Etats des CE et de l'EEE, mais encore 22 autres Etats réunis au sein de l'OTIF, il devrait être soumis à des règles communes non seulement en matière de droit de transport (RU CIV/CIM). Il était, par conséquent, logique de régler le complexe „technique“ dans le cadre de l'OTIF/de la COTIF, dans la mesure où il revêt une importance pour le trafic international.

9. Les RU ATMF (Appendice G à la Convention) énoncent les principes, les objectifs et les procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les Annexes des RU APTU (Appendice F à la Convention), constitueront la base de l'admission technique. Leur respect s'impose si l'on veut rendre possible un trafic international ferroviaire compétitif sans être contraint à changer les véhicules de traction, à passer des installations de changement d'écartement ou des essieux, à transborder ou à changer de train aux points de passage d'un réseau à l'autre.

10. Les Annexes prévues des RU APTU pourraient constituer le précurseur d'une réglementation internationale uniforme relative à la construction et à l'exploitation de matériel ferroviaire, dont l'objectif suprême devrait consister à parvenir à un maximum d'interopérabilité – au-delà de l'espace géographique des CE et de l'EEE – du moins dans les domaines où une uniformisation des prescriptions techniques relatives à la construction et l'exploitation ne se justifie pas pour des raisons financières, (p. ex. à cause de divergences au niveau des écartements, des gabarits, des systèmes d'alimentation en électricité et des systèmes de sécurité des trains).

11. La conception des RU ATMF et des RU APTU et de leurs Annexes peut être développée également en vue de futures tâches de l'OTIF. Il serait concevable, à moyen terme, de faire de l'OTIF, respectivement de l'actuel Office central, une autorité chargée de l'admission et du contrôle technique en matière de trafic ferroviaire international. L'extension des tâches de l'OTIF devrait aller de pair avec une diminution des compétences au niveau national ainsi qu'avec une réduction sensible des tâches des institutions nationales actuellement chargées de l'admission technique. Dans ce domaine, l'aviation civile sert, à nouveau, d'exemple avec la création, en 1990, des Joint Aviation Authorities (JAA) à Paris. Les JAA peuvent être considérées, dans le domaine de l'aviation, comme les précurseurs d'une autorité de surveillance technique européenne. La coopération intergouvernementale en matière de surveillance technique ferroviaire pourrait suivre cet exemple. Dans ce contexte, il est renvoyé aux articles 3 et 4 de la Convention.

12. Dans les Etats membres de l'OTIF, il existe plusieurs écartements différents:

- écartement large de 1.688 mm en Espagne et au Portugal;
- écartement large de 1.600 mm en Irlande;
- écartement large de 1.524 mm en Finlande;
- écartement large de 1.520 mm en Lituanie ainsi que sur un tronçon dans le sud de la Pologne et sur un tronçon en Roumanie;
- écartement étroit de 1.000 mm et autres en Tunisie ainsi que partiellement en Espagne, au Portugal, en Algérie, en France (Corse), en Italie (Sardaigne), en Grèce (Péloponnèse) et en Suisse;
- écartement normal de 1435 mm dans les autres Etats membres, mis à part quelques petits réseaux régionaux.

Cette situation à elle seule empêche d'établir, pour l'ensemble des Etats membres de l'OTIF, des prescriptions techniques uniformes contraignantes pour l'admission technique des véhicules et de tout autre matériel ferroviaire. Pour cette raison, le champ d'application des nouveaux Appendices F et G restera probablement, dans une large mesure et dans un premier stade, limité aux Etats membres de l'OTIF dont le réseau ferré est à écartement normal.

13. Il pourrait en être de même en ce qui concerne des prescriptions techniques uniformes relatives au gabarit, aux systèmes d'alimentation en électricité et aux systèmes de sécurité. En ce qui concerne les systèmes d'alimentation en électricité, les systèmes suivants sont exploités:

- courant continu de 3.000 V en Espagne, en Italie, en Slovénie, en Croatie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Pologne et en Belgique;
- courant continu de 1.500 V et moins dans le sud de la France, aux Pays-Bas, et dans le sud-est de l'Angleterre;
- courant alternatif de 25 kV/50 Hz au Portugal, en Espagne (ligne à grande vitesse Madrid-Séville), en Sardaigne, en Macédoine, en République fédérale de Yougoslavie, en Bosnie et Herzégovine, en Hongrie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Finlande, au Danemark, au Royaume-Uni (à l'exception du sud-est de l'Angleterre), en Irlande, au Luxembourg ainsi que dans le nord et l'est de la France et sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Provence;
- courant alternatif 15 kV/16 Hz en Suisse, au Liechtenstein, en Autriche, en Suède, en Norvège et en Allemagne.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité des trains, les systèmes suivants sont exploités: ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz/100 Hz et ASFA.

14. Les RU ATMF contiennent essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure de l'admission technique, par les autorités des Etats membres, des matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international. Cette procédure uniforme a pour conséquence que l'admission technique accordée dans un Etat membre est reconnue dans un autre Etat membre de l'OTIF sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle procédure dans ces Etats. Une „situation concurrentielle“ avec les CE est exclue dans la mesure où la compétence des Etats membres des CE d'établir des prescriptions procédurales et de suivre des procédures administratives basées sur ces prescriptions, reste incontestée. En ce qui concerne les relations OTIF-CE, voir, par ailleurs, les chiffres 12 à 20 des Généralités du Rapport explicatif relatif aux RU APTU ainsi que l'article 38 de la COTIF et les explications y relatives.

15. La 5ème Assemblée générale a adopté à l'unanimité, moins une abstention, les RU ATMF, moyennant une série de modifications par rapport à la version décidée par la Commission de révision.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article premier – Champ d'application

Cet article définit le champ d'application des RU ATMF et précise qu'il s'agit d'une réglementation concernant la procédure.

ad article 2 – Définitions

1. Cet article définit les termes nécessaires aux RU ATMF. Une partie de ces définitions se trouve également dans d'autres Appendices, p. ex. dans les RU CUI et les RU CUV („entreprise de transport ferroviaire“, „gestionnaire d'infrastructure“, „détenteur“), d'autres termes n'ont d'importance qu'en relation avec les RU ATMF („admission de type de construction“, „admission à l'exploitation“, etc.). Lors de la 19ème session, la Commission de révision a décidé d'intégrer toutes les définitions dans les Appendices concernés et non dans la Convention de base, lorsque et dans la mesure où cela s'avérait nécessaire.

2. La distinction entre „Etat membre“ et „Etat partie“ (lettre a) s'avère nécessaire étant donné que l'écartement différent des réseaux dans les Etats membres rendra impossible l'application, par tous les Etats membres de l'OTIF, du nouvel Appendice F et de ses Annexes techniques ainsi que du nouvel Appendice G. Le terme „Etat partie“ n'est utilisé que là où une distinction par rapport à l'„Etat membre“ de l'OTIF s'impose pour des raisons objectives.

3. La définition prévue à la lettre b) tient compte uniquement du fait que la circulation a lieu sur l'infrastructure située sur le territoire d'au moins deux Etats parties, indépendamment du but de cette

circulation. Par conséquent, même des trafics non soumis aux RU CIV/CIM ou aux RU CUI sont soumis aux RU ATMF.

4. La définition prévue à la lettre c) correspond au résultat des travaux de la 12^{ème} session de la Commission de révision concernant l'article 2, lettre a) des RU CUV.

5. La définition prévue à la lettre d) est plus détaillée que celle de l'article 3, lettre b) des RU CUI et compatible avec le droit des CE.

6. La définition du détenteur prévue à la lettre e) correspond à celle de l'article 2, lettre c) des RU CUV.

7. Les définitions prévues aux lettres f) à h) expliquent des notions nouvellement introduites, la notion de „admission technique“ étant comprise comme un terme général qui concerne la procédure menant à l'admission de type de construction ou à l'admission à l'exploitation et qui inclut donc également le résultat de la procédure.

8. La définition prévue à la lettre i) correspond à celle de l'article 2, lettre f) des RU APTU et la définition prévue à la lettre j) s'inspire de celle de l'article 2, lettre e) des RU APTU.

ad article 3 – Admission au trafic international

1. Une admission à l'exploitation des véhicules est nécessaire et justifiée pour des raisons de sécurité en trafic international (§ 1). Le but de l'admission technique selon la procédure conformément aux RU ATMF (§ 2) est de faciliter la libre circulation des véhicules ferroviaires et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international. En outre, la protection de l'environnement et la santé publique doivent être pris en compte (v. art. 3 APTU). Aucune autre considération ni fin n'entre en ligne de compte en ce qui concerne la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires conformément aux RU ATMF.

2. Le § 3 précise que la procédure d'admission technique s'applique également et par analogie à d'autres matériels ferroviaires ainsi qu'à des éléments de construction de véhicules et d'autres matériels ferroviaires; dans ces cas, c'est surtout la procédure d'octroi d'une admission de type de construction (art. 4, § 1, lettre b), ch. 1 et 2) qui s'appliquera. Le terme „véhicule ferroviaire“ englobe, dans l'ensemble du texte, les éléments de construction.

3. La possibilité d'admettre techniquement des éléments de construction est utile puisque cela permet de simplifier l'admission technique ultérieure, p. ex. d'un véhicule en tant qu'ensemble. Lors de l'admission technique du véhicule dont les éléments de construction ont déjà obtenu l'admission, il est cependant nécessaire d'examiner la manière dont les éléments fonctionnent ensemble. Il va de soi que l'admission des éléments de construction ne peut pas remplacer l'admission d'un véhicule dans son ensemble.

ad article 4 – Procédure

1. Outre l'admission par un examen individuel, le § 1, lettre b) prévoit une procédure d'admission technique en deux étapes. Ceci correspond, dans une très large mesure, à la procédure d'admission technique de véhicules routiers et d'aéronefs. Tandis que l'admission d'un type de construction d'un véhicule requiert un examen intensif (équerrage, courses d'essai, etc.) de ce modèle de construction/de ce prototype, l'admission à l'exploitation peut être octroyée par une procédure simplifiée à condition que les véhicules concernés répondent, à tous égards, au modèle ou prototype déjà admis. L'admission de type de construction d'un prototype d'un véhicule inclut l'octroi de l'admission à l'exploitation de ce prototype.

2. Le § 1 décrit le déroulement de la procédure sous une forme générale. Afin d'exprimer clairement que les différentes dispositions procédurales de l'article 10 sont néanmoins applicables, la Commission de révision était d'avis qu'il était judicieux de clarifier cela au § 2. La 5^{ème} Assemblée générale, qui a suivi une proposition de la France visant à simplifier considérablement la rédaction de l'article 4, a toutefois maintenu cette clarification.

ad article 5 – Autorité compétente

1. Le § 1 précise que l'admission technique des véhicules ferroviaires – tout comme l'admission technique d'autres moyens de transport – relève nécessairement de la compétence d'une autorité. L'activité des entreprises de transport ferroviaire (transport des marchandises et des personnes, respectivement gestion d'une infrastructure) est à caractère commercial. Une entreprise de transport ferroviaire ayant ou non sa propre infrastructure peut très bien être en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire agissant de la même manière qui utilisent, le cas échéant, l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire concurrente. Pour des raisons de concurrence, ces deux activités (admission technique et transport/gestion de l'infrastructure) doivent être séparées l'une de l'autre.

2. La compétence d'octroyer l'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation peut être transférée à des organismes reconnus aptes, dont des entreprises privées (institution juridique „beliehenes Unternehmen“ = entreprise autorisée par l'Etat). Dans le cas d'un tel transfert, c'est en dernier lieu l'Etat qui doit assumer la responsabilité et assurer la surveillance de ces organismes; ce n'est qu'ainsi que tous les doutes pourront être levés au regard du droit de la concurrence.

3. Un transfert „exclusif“ à une seule entreprise de transport ferroviaire et/ou au gestionnaire d'une infrastructure n'est pas permis lorsqu'il existe un danger de conflit d'intérêts, étant donné que cela irait à l'encontre des principes du droit de la concurrence et de l'indépendance.

ad article 6 – Reconnaissance de l'admission technique

Cet article énonce l'important principe, selon lequel une admission technique d'un véhicule accordée par l'autorité compétente d'un Etat partie aux RU ATMF, soit sous forme d'admission de type de construction, soit sous forme d'admission à l'exploitation en accord avec les prescriptions des annexes des RU APTU est reconnue dans les autres Etats parties aux RU ATMF par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire y oeuvrant et les gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les certificats y afférents. Une nouvelle procédure d'admission technique dans l'un des Etats parties aux RU ATMF concernés ne doit pas avoir lieu dans le cas de l'utilisation de ce véhicule, techniquement admis au trafic international, sur leur territoire. Une nouvelle procédure serait contraire à cette réglementation de droit international.

ad article 7 – Prescriptions de construction applicables aux véhicules

1. Le § 1 indique le droit matériel sur lequel l'admission technique des véhicules doit être basée: les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU (lettre a) et les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe „technique“ du RID (lettre b). Par l'intégration du contenu de certaines fiches techniques de l'UIC dans une des Annexes des RU APTU, les règles de l'UIC contenues dans ces fiches seront portées au rang des règles étatiques et deviendront ainsi obligatoires.

2. Cette disposition ne mentionne pas expressément l'exigence d'une compatibilité technique avec l'infrastructure à utiliser et les systèmes de régulation; cela va de soi.

3. L'admission technique est une condition nécessaire, mais non suffisante à la libre circulation du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire concernée doit disposer, en outre, d'un droit d'accès (v. Directive 91/440/CEE), d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité et remplir différentes autres conditions. Les exigences supplémentaires s'ajoutant à l'admission technique afin que les véhicules ferroviaires puissent être utilisés en trafic international peuvent être réglées ou sont à régler dans d'autres prescriptions.

4. Etant donné que les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU ne peuvent être complètes et prévoir tous les cas, vu le développement technique permanent, le § 2 prévoit qu'à défaut de dispositions dans les annexes, les règles techniques généralement reconnues peuvent ou doivent remplacer et compléter ces prescriptions. Le cas échéant, les prescriptions techniques contenues dans les fiches techniques de l'UIC qui ne sont pas encore validées peuvent être considérées comme règles techniques généralement reconnues. Une norme technique non validée a une force probante, c'est-à-dire qu'elle crée la présomption réfutable qu'il s'agit d'une règle technique généralement reconnue.

5. Tandis que le § 2 règle les cas d'une lacune au niveau des prescriptions, le § 3 permet l'innovation et le développement technique. Avant d'être introduite au niveau international, une règle technique pourrait être reconnue provisoirement au niveau national. Le § 3 permet de déroger aux règles techniques généralement reconnues uniquement à condition qu'il soit prouvé qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles reste garantie. En outre, de telles dérogations ne doivent pas entraver l'interopérabilité ou rendre plus difficile l'accès au marché.

6. La Commission de révision a, par ailleurs, considéré qu'il était utile d'attribuer à la Commission d'experts techniques le droit de décision en ce qui concerne les règles techniques généralement reconnues. Le § 4 garantit une application identique des §§ 2 et 3 dans tous les Etats parties; le contrôle par la Commission d'experts techniques est destiné à éviter des risques au niveau de la sécurité mais aussi à empêcher des abus. La 5ème Assemblée générale a suivi ce point de vue.

ad article 8 – Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

1. L'article 8 ainsi que les Annexes des RU APTU – tout comme le fait l'article 7 pour les véhicules ferroviaires – fixent le droit matériel sur lequel se base l'admission technique d'autres matériels ferroviaires: les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU.

2. Vu que, jusqu'à nouvel ordre, les infrastructures ferroviaires restent soumises au principe de la territorialité – il n'existe pas, à ce jour, de lignes ferroviaires exterritoriales soustraites à la souveraineté étatique – la procédure d'admission de l'infrastructure ferroviaire à l'exploitation peut rester soumise au droit national. Cela ne vaut cependant pas nécessairement pour les éléments de construction et les équipements qui sont produits et admis techniquement dans un Etat partie, mais qui ne sont pas utilisés dans cet Etat partie, mais uniquement dans d'autres Etats parties, p. ex. des rails, des installations d'alimentation en électricité. Sur ce point, les RU APTU et les RU ATMF ont une importance pour la politique industrielle et commerciale.

3. Le § 3 précise que les obligations des Etats parties de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 relatives à l'aménagement et à la construction de lignes AGC respectivement d'installations AGTC restent applicables. Les normes et les paramètres AGC et AGTC doivent cependant être en accord avec les prescriptions, normes et paramètres techniques des RU APTU.

ad article 9 – Prescriptions d'exploitation

1. Cet article forme un trait d'union entre les prescriptions techniques relatives à la construction et à l'exploitation des véhicules ferroviaires d'une part, et relatives à la construction et à la gestion d'une infrastructure ferroviaire, d'autre part.

2. La Commission de révision a considéré comme purement déclaratoires mais néanmoins utiles, les dispositions obligeant toutes les entreprises de transport ferroviaire à respecter les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où il s'agit des prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international ferroviaire. Une proposition ultérieure visant à supprimer cet article n'a pas remporté la majorité nécessaire. Les prescriptions d'exploitation ne sont ni la base ni l'objet de l'admission technique des véhicules, bien qu'elles soient étroitement liées à la sécurité du trafic international ferroviaire.

3. Le § 2 prévoit l'obligation importante pour les gestionnaires d'infrastructure dans les Etats parties de respecter, le système „rail“ formant une unité, également les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où elles concernent la construction et la gestion de l'infrastructure.

ad article 10 – Admission technique

1. Cet article stipule les prescriptions relatives à la procédure administrative proprement dite.

2. Le § 1 précise que l'admission technique sous forme d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation est une admission „ad rem“.

3. Le § 2 énonce les personnes ou institutions qui peuvent demander l'admission technique, sous forme d'admission de type de construction et sous forme d'admission à l'exploitation. Conformément à l'article 2, lettre e), le détenteur est celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, c'est-à-dire qui „utilise“ le véhicule. Il ne s'agit pas nécessairement du propriétaire du véhicule. Vu les développements dans le domaine ferroviaire, il est important d'accorder au détenteur également le droit de demander l'admission technique d'un véhicule, d'autant plus qu'à l'avenir un détenteur ne sera plus obligé d'immatriculer un véhicule auprès d'un chemin de fer.

4. Le § 3 prescrit les documents qui doivent être présentés lors de la procédure simplifiée d'admission à l'exploitation et les preuves à apporter afin de pouvoir bénéficier de la possibilité de procédure simplifiée.

5. Le § 4 stipule que lors de la procédure d'admission technique, c'est-à-dire lors de l'admission d'un type de construction ou d'une admission à l'exploitation, il faut décider sans égard à la qualité du demandeur de l'admission.

6. L'admission technique doit être accordée pour une durée, en principe, illimitée (§ 5). Lorsqu'un véhicule présente un danger pour la sécurité, il est possible et obligatoire de retirer ce véhicule de la circulation sans attendre l'approbation de l'instance qui a immatriculé ou admis techniquement ce véhicule. En raison du système des vérifications périodiques prescrites, même une admission illimitée est, en fait, une admission limitée.

7. Le § 5 signale, en outre, la possibilité d'accorder une admission technique de manière différenciée et restreinte, p. ex. restreinte à certaines catégories de lignes ou restreinte au trafic dans certaines conditions.

8. Les §§ 6 et 7 énumèrent de manière limitative les motifs pour lesquels les autorités compétentes (§ 8) peuvent retirer une admission de type de construction ou une admission à l'exploitation. La notion de „santé publique“ dans le § 6 a été ajoutée, par analogie, à l'article 3, lettre c) des RU APTU.

9. Les §§ 9 et 10 différencient entre la suspension et la caducité de l'admission. Uniquement en cas de mise hors service du véhicule, l'admission devient caduque, tandis que dans tous les autres cas elle n'est que suspendue. La 5ème Assemblée générale a décidé de prévoir également, outre les cas d'une suspension „automatique“ de l'admission à l'exploitation réglés au § 9, lettres a) à c), la possibilité d'une suspension décidée par l'autorité compétente (lettre d), d'autant plus que la question de savoir si la suspension pouvait intervenir „automatiquement“, c'est-à-dire sans qu'il y ait un acte administratif, était controversée.

10. Le § 11 renvoie au droit national en ce qui concerne les autres prescriptions de procédure, à savoir le droit de l'Etat dans lequel une demande d'admission technique a été faite.

ad article 11 – Certificats

1. Les §§ 1 à 3 stipulent que l'admission technique doit être constatée par un document et prescrivent le contenu des documents concernant une admission d'un type de construction et une admission à l'exploitation.

2. Par le terme „constructeur“ il faut également entendre qu'il peut s'agir d'une association de constructeurs; le demandeur est libre de demander l'admission d'un type de construction uniquement pour lui-même ou, le cas échéant, également pour d'autres constructeurs.

3. Le § 4 fixe les langues dans lesquelles les certificats doivent être imprimés.

ad article 12 – Modèles uniformes

1. Le § 1 prévoit que l'Organisation prescrit des modèles uniformes de certificats d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation. La Commission d'experts techniques, en tant qu'organe de l'Organisation conformément à l'article 20 de la COTIF, a la compétence pour élaborer et adopter ces modèles.

2. Le § 2 règle la procédure relative à la détermination des modèles uniformes, notamment l'entrée en vigueur et la possibilité de formuler une objection.

ad article 13 – Banque de données

1. Cet article prévoit un registre central à gérer sous la responsabilité de l'OTIF et qui contient toutes les données importantes concernant les véhicules admis au trafic international ferroviaire (§ 1). Ces données sont enregistrées sur la base des communications des autorités compétentes. Etant donné que le terme „registre central“ pourrait donner l'impression qu'il s'agit d'„un registre papier“, la Commission de révision a préféré le terme de „banque de données“. L'enregistrement des données d'un véhicule admis ne remplace pas le certificat d'admission technique, mais constitue uniquement une preuve réfutable (§ 3).

2. Conformément au § 2, certaines données sont à communiquer à l'Organisation en tout cas. La Commission d'experts techniques fixe, par ailleurs, les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données.

3. Cette banque de données doit être à la disposition des autorités des Etats parties, des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des constructeurs et des détenteurs en ce qui concerne leurs véhicules (§ 4). Elle devrait permettre de surveiller plus facilement si des véhicules utilisés en trafic international ferroviaire sont effectivement admis à cette utilisation ou si de tels véhicules auraient dû être immobilisés ou mis hors service.

4. Pour des raisons tenant à la protection de données et au droit de la concurrence, toutes les données enregistrées ne sont pas accessibles de manière illimitée. La Commission d'experts techniques établit – ceci sous forme d'Annexe qui fera partie intégrante des RU ATMF (§ 5) – à quelles données et sous quelles conditions les ayants droit ont accès.

ad article 14 – Inscriptions et signes

1. En complément à l'article 11, §§ 2 et 3 qui règle le contenu des certificats, l'article 14 prescrit les inscriptions et signes sur les véhicules qui doivent permettre du premier coup d'oeil de voir si et dans quelles conditions le véhicule concerné est admis au trafic international ferroviaire.

2. La réglementation se limite à constater le principe qu'il faut apporter les inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des RU APTU. Les Annexes des RU APTU devraient reprendre pour l'essentiel les prescriptions contenues dans les chiffres 3.1.16 de l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT), dans la teneur du projet d'avril 1986, et dans les chiffres 5.1, 34.1.1, 34.1.2 et 34.2.3 du RIC respectivement dans les chiffres 34.1, 34.1.1, §§ 2 et 3 et 34.1.3 du RIV.

3. Les véhicules doivent porter un signe qui prouve l'admission du véhicule conformément aux RU ATMF et RU APTU. Ce logo devra être déterminé ultérieurement par la Commission d'experts techniques, qui détermine également les délais de transition durant lesquels des véhicules portant des inscriptions et signes divergents sont encore autorisés à circuler en trafic international.

ad article 15 – Maintenance

1. Cet article ne stipule que le principe que les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement ni à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. Les RU APTU et le RID fixent les révisions et les opérations de maintenance prescrites, leur périodicité etc.

2. La disposition tout d'abord adoptée par la Commission de révision, selon laquelle les travaux d'entretien et de réparation sont à confier à des ateliers qualifiés et reconnus.

ad article 16 – Accidents et avaries graves

1. Cet article reprend une disposition du chiffre 16.7 du RIV. L'obligation principale de prendre immédiatement les mesures nécessaires et de déterminer les causes de l'accident ou de l'avarie grave incombe tout d'abord au gestionnaire de l'infrastructure (§ 1).

2. Le § 3 stipule l'obligation d'informer les autorités compétentes ainsi que la compétence de celles-ci de demander une présentation du véhicule avarié.

3. Le § 4 sert à la prévention d'accidents futurs et doit garantir que les prescriptions internationales soient modifiées et développées de manière appropriée.

ad article 17 – Immobilisation et refus des véhicules

Le projet de l'Office central du 19 décembre 1997 énumérait encore de manière exhaustive les motifs et les conditions permettant aux autorités compétentes, aux autres entreprises de transport ferroviaire ou aux gestionnaires d'infrastructure de refuser un véhicule ferroviaire admis au trafic international. Les lettres a) à e) du projet précité avaient repris les dispositions des chiffres 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 et 34.1.3 du RIC et des chiffres 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 et 34.1.2 du RIV. La Commission de révision a cependant décidé, de donner à cet article un libellé plus général et plus positif.

ad article 18 – Non-respect des prescriptions

1. En ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions des RU ATMF et des RU APTU, il est distingué:

- entre les conséquences en droit pénal et civil, en ce qui concerne l'infrastructure (§ 2) et
- toutes les autres conséquences, notamment aussi en droit administratif (§ 1).

2. Il s'agit d'un renvoi dit global, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement renvoyé au droit matériel de l'Etat partie concerné mais tout d'abord à ses règles de conflit de lois. Ces règles déterminent les règles matérielles qui sont finalement appliquées.

ad article 19 – Différends

L'article 19 attribue à la Commission d'experts techniques un rôle de médiation lorsque deux ou plusieurs Etats parties aux RU ATMF connaissent un différend relatif à l'admission technique des véhicules ferroviaires. En outre, de tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.

*

PROTOCOLE 1999
portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF) du 9 mai 1980

Version adoptée par la 5^{ème} Assemblée générale
(Vilnius, 26 mai-3 juin 1999)

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée „COTIF 1980“, la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,
- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,
- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,
- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,

- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,
 - considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,
 - considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,
- l'Assemblée générale a décidé ce qui suit:

Article premier

Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2

Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres:

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature, Ratification, Acceptation, Approbation, Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent 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 Dépositaire provisoire.

§ 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4

Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel

sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5

Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 6

Dispositions transitoires

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin:

- a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,
- b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et
- c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne:

- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,
- b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,
- c) le paiement des contributions,
- d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

§ 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants:

- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;
- b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7

Textes du Protocole

§ 1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

FAIT à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Pour la République d'Albanie,

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire,



Pour la République fédérale d'Allemagne,

*Michael Grosse
Thomas v. Gittel*

Pour la République autrichienne,

Di Wolfgang Klein

Pour le Royaume de la Belgique,

[Signature]

Pour la République de Bosnie et Herzégovine,

[Signature]

Pour la République de Bulgarie,

[Signature]

Pour la République de Croatie,

[Signature]

Pour le Royaume du Danemark,

[Signature]

Pour le Royaume d'Espagne,

[Signature]

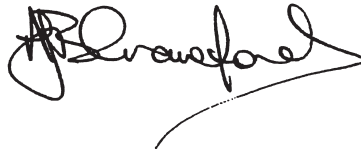
Pour la Finlande,



Pour la République Française,



*Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord,*



Pour la Grèce,



Pour la République de Hongrie,



Pour l'Irak,

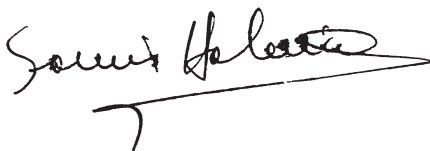
Pour la République Islamique d'Iran,

Pour la République d'Irlande,

Pour la République Italienne,



Pour la République Libanaise,



Pour la Principauté du Liechtenstein,

Pour la République de Lituanie,

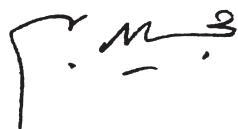


Pour le Grand-Duché de Luxembourg,



Pour l'Ex-République yougoslave de Macédoine,

Pour le Royaume du Maroc,



Pour la Principauté de Monaco,

Pour le Royaume de Norvège,



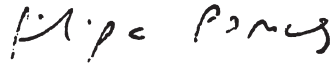
Pour le Royaume des Pays-Bas,



Pour la République de Pologne,



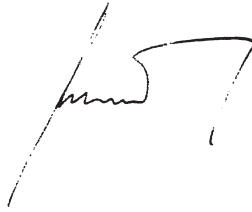
Pour la République Portugaise,



Pour la République de Roumanie,



Pour la République Slovaque,



Pour la République de Slovénie,



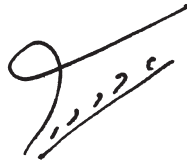
Pour le Royaume de Suède,



Pour la Confédération helvétique,



Pour la République Arabe Syrienne,



Pour la République Tchèque,



Pour la République Tunisienne,



Pour la République de Turquie,



Copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives de l'OTIF en tant que Dépositaire provisoire.

Berne, le 12 janvier 2000



(M. BURGMANN)

Directeur général

*

CONVENTION
relative aux transports internationaux ferroviaires
du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification
du 3 juin 1999 (COTIF)

Titre premier *Généralités*

- Article premier Organisation intergouvernementale
- Article 2 But de l'Organisation
- Article 3 Coopération internationale
- Article 4 Reprise et transfert d'attributions
- Article 5 Obligations particulières des Etats membres
- Article 6 Règles uniformes
- Article 7 Définition de la notion „Convention“

Titre II *Dispositions communes*

- Article 8 Droit national
- Article 9 Unité de compte
- Article 10 Dispositions complémentaires
- Article 11 Caution judiciaire
- Article 12 Exécution de jugements. Saisies

Titre III *Structure et fonctionnement*

- Article 13 Organes
- Article 14 Assemblée générale
- Article 15 Comité administratif
- Article 16 Commissions
- Article 17 Commission de révision
- Article 18 Commission d'experts du RID
- Article 19 Commission de la facilitation ferroviaire
- Article 20 Commission d'experts techniques
- Article 21 Secrétaire général
- Article 22 Personnel de l'Organisation
- Article 23 Bulletin
- Article 24 Listes des lignes

Titre IV *Finances*

- Article 25 Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion
- Article 26 Financement des dépenses
- Article 27 Vérification des comptes

Titre V *Arbitrage*

- Article 28 Compétence
- Article 29 Compromis. Greffe
- Article 30 Arbitres
- Article 31 Procédure. Frais
- Article 32 Prescription. Force exécutoire

Titre VI *Modification de la Convention*

- Article 33 Compétence
- Article 34 Décisions de l'Assemblée générale

- Article 35 Décisions des Commissions

Titre VII *Dispositions finales*

- Article 36 Dépositaire
- Article 37 Adhésion à la Convention
- Article 38 Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique
- Article 39 Membres associés
- Article 40 Suspension de la qualité de membre
- Article 41 Dénonciation de la Convention
- Article 42 Déclarations et réserves à la Convention
- Article 43 Dissolution de l'Organisation
- Article 44 Disposition transitoire
- Article 45 Textes de la Convention

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“.

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

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

§ 4 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 sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

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

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants:

1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;

2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
 4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
- b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;
 - c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;
 - d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
 - e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;
 - f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 L'Organisation peut

- a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;
- b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3

Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4

Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

*Article 5****Obligations particulières des Etats membres***

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à:

- a) éliminer toute procédure inutile,
- b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,
- c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

*Article 6****Règles uniformes***

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par:

- a) les „Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)“, formant l'Appendice A à la Convention,
- b) les „Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)“, formant l'Appendice B à la Convention,
- c) le „Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)“, formant l'Appendice C à la Convention,
- d) les „Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)“, formant l'Appendice D à la Convention,
- e) les „Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)“, formant l'Appendice E à la Convention,
- f) les „Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)“, formant l'Appendice F à la Convention,
- g) les „Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)“, formant l'Appendice G à la Convention,
- h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

*Article 7****Définition de la notion „Convention“***

Dans les dispositions qui suivent, l'expression „Convention“ couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

TITRE II

Dispositions communes*Article 8****Droit national***

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3 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.

*Article 9****Unité de compte***

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

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

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas 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 § 2.

§ 4 Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices 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 § 2.

§ 5 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 au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 6 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

*Article 10****Dispositions complémentaires***

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

*Article 11****Caution judiciaire***

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

*Article 12****Exécution de jugements. Saisies***

§ 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. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 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.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, 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.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI 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.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme „détenteur“ désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

TITRE III**Structure et fonctionnement***Article 13****Organes***

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

- a) l'Assemblée générale,
- b) le Comité administratif,
- c) la Commission de révision,
- d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
- e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
- f) la Commission d'experts techniques,
- g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14

Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale:

- a) établit son règlement intérieur;
- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
- c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
- d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;
- e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);
- g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);
- h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);
- i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);
- j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);
- k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);
- l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);
- m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);
- n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);
- o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);
- p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);
- q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) 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 d'un autre Etat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,
 a) des Etats non membres de l'Organisation,
 b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,
 peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15

Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le statut du personnel de l'Organisation;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;
- e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;
- f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;
- g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;
- h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);
- i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);

- j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);
- k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;
- l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;
- m) 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 (article 14, § 2, lettre b));
- n) contrôle la gestion du Secrétaire général;
- o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;
- p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;
- q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);
- r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité:

- a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16

Commissions

§ 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

- a) des Etats non membres de l'Organisation,
- b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,
- c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 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 les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17

Commission de révision

§ 1 La Commission de révision:

- a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18

Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19

Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire:

- a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

- b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 20

Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

- a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;
- d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;
- e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21

Secrétaire général

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment:

- a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
- b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);
- d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);
- g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

- h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);
- i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;
- m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;
- n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;
- o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;
- p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22

Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23

Bulletin

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24

Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes:

- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
- b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve:

- a) la liste des lignes ferroviaires CIV,
- b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées

au § 1, 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.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

TITRE IV

Finances

Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation éditte, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26

Financement des dépenses

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit:

- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
- b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent:

- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an 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 fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 9 Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10 L'Etat membre 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.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27

Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer:

- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
- b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
- c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
- d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
- e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la

vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

§ 4 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 5 Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

§ 6 Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants: „J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour la période budgétaire qui s'est terminée le 31 décembre ... L'examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs que j'ai jugé nécessaire dans la circonstance.“ Cette attestation indique, selon le cas, que

- a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;
- b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;
- c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;
- d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

§ 7 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne:

- a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
- b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant:
 1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
 2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
 3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
 4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
 5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
- c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple:
 1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
 2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
 3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
 4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
 5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;
- d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 8 Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.

§ 9 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 10 Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

TITRE V

Arbitrage

Article 28

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 autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, 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 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29

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 au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

*Article 30***Arbitres**

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 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 Secrétaire général.

§ 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.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

*Article 31***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 le Secrétaire général;
- 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 Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

*Article 32***Prescription. Force exécutoire**

§ 1 La mise en oeuvre 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 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 VI

Modification de la Convention*Article 33****Compétence***

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

- a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;
- b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;
- c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;
- d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;
- e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;
- f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;
- g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

*Article 34****Décisions de l'Assemblée générale***

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats

membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35

Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui:

- a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);
- b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
- c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

TITRE VII

Dispositions finales

Article 36

Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37

Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38

Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 39

Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 40

Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence:

- a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41

Dénonciation de la Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

*Article 42****Déclarations et réserves à la Convention***

§ 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

*Article 43****Dissolution de l'Organisation***

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

*Article 44****Disposition transitoire***

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

*Article 45****Textes de la Convention***

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

*

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

- Article premier Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie
- Article 2 Protection contre l'expropriation
- Article 3 Exonération d'impôts
- Article 4 Exonération de droits et taxes
- Article 5 Activités officielles
- Article 6 Transactions monétaires
- Article 7 Communications
- Article 8 Privilèges et immunités des représentants des Etats
- Article 9 Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation
- Article 10 Privilèges et immunités des experts
- Article 11 But des privilèges et immunités accordés
- Article 12 Prévention d'abus
- Article 13 Traitement des propres ressortissants
- Article 14 Accords complémentaires

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 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 intentée par un tiers;
- 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 les autres 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 son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2

Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3

Exonération d'impôts

§ 1 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.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4

Exonération de droits et taxes

§ 1 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.

§ 2 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.

§ 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5

Activités officielles

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 6

Transactions monétaires

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.

Article 7

Communications

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 8

Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, 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 relative à ce moyen de transport;
- 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 9

Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

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; 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 relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;
- 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 accordées 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 accordés 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 accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 10

Privilèges et immunités des experts

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

- 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 relative à ce moyen de transport; 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 leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11

But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent 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 aux fins du § 1 sont:

- a) les Etats membres, pour leurs représentants;
- b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;
- c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12

Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent 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 prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13

Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés:

- a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
- b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
- c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

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

Article 14

Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent 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.

*

REGLES UNIFORMES
concernant le contrat de transport international ferroviaire
des voyageurs (CIV) (Appendice A à la Convention)

Titre premier *Généralités*

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs
- Article 3 Définitions
- Article 4 Dérogations
- Article 5 Droit contraignant

Titre II *Conclusion et exécution du contrat de transport*

- Article 6 Contrat de transport
- Article 7 Titre de transport
- Article 8 Paiement et remboursement du prix de transport
- Article 9 Droit au transport. Exclusion du transport
- Article 10 Accomplissement des formalités administratives
- Article 11 Suppression et retard d'un train.
Correspondance manquée

Titre III *Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules*

Chapitre I Dispositions communes

- Article 12 Objets et animaux admis
- Article 13 Vérification
- Article 14 Accomplissement des formalités administratives

Chapitre II Colis à main et animaux

- Article 15 Surveillance

Chapitre III Bagages

- Article 16 Expédition des bagages
- Article 17 Bulletin de bagages
- Article 18 Enregistrement et transport
- Article 19 Paiement du prix pour le transport des bagages
- Article 20 Marquage des bagages
- Article 21 Droit de disposer des bagages
- Article 22 Livraison

Chapitre IV Véhicules

- Article 23 Conditions de transport
- Article 24 Bulletin de transport
- Article 25 Droit applicable

Titre IV *Responsabilité du transporteur*

Chapitre I Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

- Article 26 Fondement de la responsabilité
- Article 27 Dommages-intérêts en cas de mort
- Article 28 Dommages-intérêts en cas de blessures
- Article 29 Réparation d'autres préjudices corporels
- Article 30 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures
- Article 31 Autres moyens de transport

Chapitre II Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

- Article 32 Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

Chapitre III Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1 Colis à main et animaux

- Article 33 Responsabilité
- Article 34 Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets
- Article 35 Exonération de responsabilité

Section 2 Bagages

- Article 36 Fondement de la responsabilité
- Article 37 Charge de la preuve
- Article 38 Transporteurs subséquents
- Article 39 Transporteur substitué
- Article 40 Présomption de perte
- Article 41 Indemnité en cas de perte
- Article 42 Indemnité en cas d'avarie
- Article 43 Indemnité en cas de retard à la livraison

Section 3 Véhicules

- Article 44 Indemnité en cas de retard
- Article 45 Indemnité en cas de perte
- Article 46 Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets
- Article 47 Droit applicable

Chapitre IV Dispositions communes

- Article 48 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
- Article 49 Conversion et intérêts
- Article 50 Responsabilité en cas d'accident nucléaire
- Article 51 Personnes dont répond le transporteur
- Article 52 Autres actions

Titre V *Responsabilité du voyageur*

- Article 53 Principes particuliers de responsabilité

Titre VI *Exercice des droits*

- Article 54 Constatation de perte partielle ou d'avarie
- Article 55 Réclamations
- Article 56 Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 57 For
- Article 58 Extinction de l'action en cas de mort et de blessures
- Article 59 Extinction de l'action née du transport des bagages
- Article 60 Prescription

Titre VII *Rapports des transporteurs entre eux*

- Article 61 Partage du prix de transport
- Article 62 Droit de recours
- Article 63 Procédure de recours
- Article 64 Accords au sujet des recours

TITRE PREMIER

Généralités*Article premier****Champ d'application***

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

*Article 2****Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort
et de blessures de voyageurs***

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur 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 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) „transporteur“ désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) „transporteur substitué“ désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) „Conditions générales de transport“ désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) „véhicule“ désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4

Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport*Article 6****Contrat de transport***

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

*Article 7****Titre de transport***

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

*Article 8****Païement et remboursement du prix de transport***

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

*Article 9****Droit au transport. Exclusion du transport***

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;

- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11

Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

TITRE III

Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I – Dispositions communes

Article 12

Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommode les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13

Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non-respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux

transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions 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, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Chapitre II – Colis à main et animaux

Article 15

Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III – Bagages

Article 16

Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17

Bulletin de bagages

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

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 transporteur 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 de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

- 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 transporteur;
- b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV – Véhicules

Article 23

Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24

Bulletin de transport

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

*Article 25****Droit applicable***

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

TITRE IV

Responsabilité du transporteur**Chapitre I – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs***Article 26****Fondement de la responsabilité***

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, 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) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
- c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, 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; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

*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 et des obsèques;
- 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

Dommmages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique 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 corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30

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

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre 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 présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175.000 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

Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II – Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32

Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, 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) une faute du voyageur ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, 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; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III – Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1 – Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

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

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1.400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

*Section 2 – Bagages**Article 36****Fondement de la responsabilité***

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où 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 transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où 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 37****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 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur 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.

*Article 38****Transporteurs subséquents***

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

*Article 39****Transporteur substitué***

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

§ 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 22, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, 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 43.

§ 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 transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41

Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur 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 excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1.200 unités de compte par colis;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

*Article 42****Indemnité en cas d'avarie***

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

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

- 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 43****Indemnité en cas de retard à la livraison***

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur 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 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 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 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 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 prévue à l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

*Section 3 – Véhicules**Article 44****Indemnité en cas de retard***

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport 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 n'excède pas le prix du transport.

*Article 45****Indemnité en cas de perte***

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. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

*Article 46****Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets***

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 47****Droit applicable***

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV – Dispositions communes*Article 48****Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité***

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 49****Conversion et intérêts***

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités moné- taires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 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 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 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 du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, 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 de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions 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 51

Personnes dont répond le transporteur

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

Article 52

Autres actions

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

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

TITRE V

Responsabilité du voyageur

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non-respect de ses obligations en vertu
 - 1. des articles 10, 14 et 20,
 - 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
 - 3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),
 ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

TITRE VI

Exercice des droits*Article 54****Constatacion de perte partielle ou d'avarie***

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur 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 l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

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

*Article 55****Réclamations***

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

*Article 56****Transporteurs qui peuvent être actionnés***

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, 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.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57

For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, 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 transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable 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 transporteur.

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, 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 conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
 1. demande la constatation conformément à l'article 54 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 la prise en charge par le transporteur 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 transporteurs désignés à l'article 56, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60

Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur 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 nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 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 22, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. 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 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VII

Rapports des transporteurs entre eux*Article 61****Partage du prix de transport***

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

*Article 62****Droit de recours***

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

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

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

*Article 63****Procédure de recours***

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

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

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

*

**REGLES UNIFORMES
concernant le contrat de transport international ferroviaire
des marchandises (CIM) (Appendice B à la Convention)**

Titre premier *Généralités*

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Prescriptions de droit public
- Article 3 Définitions
- Article 4 Dérogations
- Article 5 Droit contraignant

Titre II *Conclusion et exécution du contrat de transport*

- Article 6 Contrat de transport
- Article 7 Teneur de la lettre de voiture
- Article 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture
- Article 9 Marchandises dangereuses
- Article 10 Paiement des frais
- Article 11 Vérification
- Article 12 Force probante de la lettre de voiture
- Article 13 Chargement et déchargement de la marchandise
- Article 14 Emballage
- Article 15 Accomplissement des formalités administratives
- Article 16 Délais de livraison
- Article 17 Livraison
- Article 18 Droit de disposer de la marchandise
- Article 19 Exercice du droit de disposition
- Article 20 Empêchements au transport
- Article 21 Empêchements à la livraison
- Article 22 Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

Titre III *Responsabilité*

- Article 23 Fondement de la responsabilité
- Article 24 Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise
- Article 25 Charge de la preuve

- Article 26 Transporteurs subséquents
- Article 27 Transporteur substitué
- Article 28 Présomption de dommage en cas de réexpédition
- Article 29 Présomption de perte de la marchandise
- Article 30 Indemnité en cas de perte
- Article 31 Responsabilité en cas de déchet de route
- Article 32 Indemnité en cas d'avarie
- Article 33 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison
- Article 34 Dédommagement en cas de déclaration de valeur
- Article 35 Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison
- Article 36 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
- Article 37 Conversion et intérêts
- Article 38 Responsabilité en trafic fer-mer
- Article 39 Responsabilité en cas d'accident nucléaire
- Article 40 Personnes dont répond le transporteur
- Article 41 Autres actions

Titre IV *Exercice des droits*

- Article 42 Procès-verbal de constatation
- Article 43 Réclamations
- Article 44 Personnes qui peuvent actionner le transporteur
- Article 45 Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 46 For
- Article 47 Extinction de l'action
- Article 48 Prescription

Titre V *Rapports des transporteurs entre eux*

- Article 49 Décompte
- Article 50 Droit de recours
- Article 51 Procédure de recours
- Article 52 Conventions au sujet des recours

TITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) „transporteur“ désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) „transporteur substitué“ désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) „Conditions générales de transport“ désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) „unité de transport intermodal“ désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

*Article 4****Dérogations***

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

*Article 5****Droit contraignant***

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

TITRE II

Conclusion et exécution du contrat de transport*Article 6****Contrat de transport***

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

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

- a) le lieu et la date de son établissement;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
- d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
- p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

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

- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- f) l'itinéraire convenu;
- g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;
- h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

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

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

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

- a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles
ou
- b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9

Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10

Paiement des frais

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

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11

Vérification

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

§ 2 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, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

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

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

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

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

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14

Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15

Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander:

- a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
- b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;
- c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

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

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu 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 transporteur 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.

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 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 transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16

Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets

- délai d'expédition 12 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail

- délai d'expédition 24 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

a) envois empruntant

- des lignes dont l'écartement des rails est différent,
- la mer ou une voie de navigation intérieure,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17

Livraison

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

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

- 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 transporteur;
- b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

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

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

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

*Article 18****Droit de disposer de la marchandise***

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 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 17, § 3;
- d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

*Article 19****Exercice du droit de disposition***

§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20

Empêchements au transport

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

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21

Empêchements à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

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

§ 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 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

TITRE III

Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où 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 Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;
- d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;
- f) transport d'animaux vivants;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur 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 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25

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 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur 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 23, § 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.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27

Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés

par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces 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 transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

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

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

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 transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée 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 transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

*Article 30****Indemnité en cas de perte***

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur 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 prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

*Article 31****Responsabilité en cas de déchet de route***

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne 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;
- b) un pour cent de la masse pour les 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 ou en cas de perte de colis, 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 23 et 25.

*Article 32****Indemnité en cas d'avarie***

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur 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 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

- a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33

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 transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple 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 prévue à l'article 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34

Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35

Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 37****Conversion et intérêts***

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 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 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, 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 de ces pièces.

*Article 38****Responsabilité en trafic fer-mer***

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:

- a) 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, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- c) 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 sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 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.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, 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, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 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 membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

*Article 39****Responsabilité en cas d'accident nucléaire***

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et pres-

criptions 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 40

Personnes dont répond le transporteur

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

Article 41

Autres actions

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

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

TITRE IV

Exercice des droits

Article 42

Procès-verbal de constatation

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur 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.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 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 au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43

Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 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 la marchandise.

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

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

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

Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le 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 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;
- b) au destinataire à partir du moment où il 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 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 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.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, 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 la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, 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.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46

For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel:

- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
 - b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.
- D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47

Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, 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 conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
 - 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- 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 42 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 la prise en charge de la marchandise 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 transporteurs visés à l'article 45, § 1;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, 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 48

Prescription

§ 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 transporteur;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;
- d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 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) 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 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. 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 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE V

Rapports des transporteurs entre eux

Article 49

Décompte

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

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

*Article 50****Droit de recours***

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

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

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

*Article 51****Procédure de recours***

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

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

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

*Article 52****Conventions au sujet des recours***

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

*

REGLEMENT
concernant le transport international
ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
(Appendice C à la Convention)

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Exemptions
- Article 3 Restrictions
- Article 4 Autres prescriptions
- Article 5 Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles
- Article 6 Annexe

Article premier

Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique:

- a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,
- b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 2

Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3

Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4

Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5

***Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages
ou à bord des véhicules automobiles***

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:

- a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

Article 6

Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

*

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

*

REGLES UNIFORMES
concernant les contrats d'utilisation
de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)
(Appendice D à la Convention)

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Définitions
- Article 3 Signes et inscriptions sur les véhicules
- Article 4 Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule
- Article 5 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
- Article 6 Présomption de perte d'un véhicule
- Article 7 Responsabilité des dommages causés par un véhicule
- Article 8 Subrogation
- Article 9 Responsabilité pour les agents et autres personnes
- Article 10 Autres actions
- Article 11 For
- Article 12 Prescription

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

- a) „entreprise de transport ferroviaire“ désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) „véhicule“ désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) „détenteur“ désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) „gare d'attache“ désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

- a) l'indication du détenteur;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6

Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

*Article 7****Responsabilité des dommages causés par un véhicule***

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

*Article 8****Subrogation***

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire:

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

*Article 9****Responsabilité pour les agents et autres personnes***

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

*Article 10****Autres actions***

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

*Article 11****For***

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

*Article 12****Prescription***

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court:

- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
- b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

*

REGLES UNIFORMES
concernant le contrat d'utilisation de
l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)
(Appendice E à la Convention)

Titre premier Généralités

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels
- Article 3 Définitions
- Article 4 Droit contraignant

Titre II Contrat d'utilisation

- Article 5 Contenu et forme
- Article 6 Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire
- Article 7 Durée du contrat

Titre III Responsabilité

- Article 8 Responsabilité du gestionnaire
- Article 9 Responsabilité du transporteur
- Article 10 Causes concomitantes
- Article 11 Dommages-intérêts en cas de mort
- Article 12 Dommages-intérêts en cas de blessures
- Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels
- Article 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures
- Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

- Article 16 Conversion et intérêts
- Article 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire
- Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires
- Article 19 Autres actions
- Article 20 Accords-litiges

Titre IV Actions des auxiliaires

- Article 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

Titre V Exercice des droits

- Article 22 Procédure de conciliation
- Article 23 Recours
- Article 24 For
- Article 25 Prescription

TITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment:

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) „infrastructure ferroviaire“ désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

- b) „gestionnaire“ désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;
- c) „transporteur“ désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;
- d) „auxiliaire“ désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) „tiers“ désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) „licence“ désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- g) „certificat de sécurité“ désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,
 - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
 - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée,
 répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Article 4

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

TITRE II

Contrat d'utilisation

Article 5

Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes:

- a) l'infrastructure à utiliser,
- b) l'étendue de l'utilisation,
- c) les prestations du gestionnaire,
- d) les prestations du transporteur,
- e) le personnel à employer,
- f) les véhicules à utiliser,
- g) les conditions financières.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

*Article 6****Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire***

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

*Article 7****Durée du contrat***

§ 1 Le contrat d'utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 4 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

TITRE III

Responsabilité*Article 8****Responsabilité du gestionnaire***

§ 1 Le gestionnaire est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV
 - 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, 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,
 - 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 - 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, 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;
- b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

*Article 9****Responsabilité du transporteur***

§ 1 Le transporteur est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

a) en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, 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,
2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, 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;

b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10

Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée 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 la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

*Article 12****Domages-intérêts en cas de blessures***

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, 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 13****Réparation d'autres préjudices corporels***

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

*Article 14****Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures***

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre 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 la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 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 présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175.000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 15****Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité***

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 16****Conversion et intérêts***

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

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

*Article 17****Responsabilité en cas d'accident nucléaire***

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions 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 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19

Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Article 20

Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

TITRE IV

Actions des auxiliaires

Article 21

Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

TITRE V

Exercice des droits

Article 22

Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Article 23

Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

*Article 24****For***

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

*Article 25****Prescription***

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

*

REGLES UNIFORMES

concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU) (Appendice F à la Convention)

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Définitions
- Article 3 But
- Article 4 Elaboration de normes et prescriptions techniques
- Article 5 Validation de normes techniques
- Article 6 Adoption de prescriptions techniques uniformes
- Article 7 Forme des demandes
- Article 8 Annexes techniques
- Article 9 Déclarations
- Article 10 Abrogation de l'Unité Technique
- Article 11 Primauté des Annexes

- Annexe 1 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires
- Annexe 2 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction
- Annexe 3 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons
- Annexe 4 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures
- Annexe 5 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure
- Annexe 6 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation
- Annexe 7 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information
- Annexe 8 Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme:

- a) „Etat partie“ désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) „trafic international“ désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) „entreprise de transport ferroviaire“ désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) „gestionnaire d'infrastructure“ désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) „matériel ferroviaire“ désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;
- f) „véhicule ferroviaire“ désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- g) „véhicule de traction“ désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;
- h) „wagon“ désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;
- i) „voiture“ désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;
- j) „infrastructure ferroviaire“ désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- k) „norme technique“ désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spéci-

fication technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

- l) „prescription technique“ désigne toute règle, autre qu’une norme technique, relative à la construction, à l’exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;
- m) „Commission d’experts techniques“ désigne la Commission prévue à l’article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d’autres matériels ferroviaires en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l’environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l’adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible:

- a) il convient d’assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4

Elaboration de normes et prescriptions techniques

§ 1 L’élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5

Validation de normes techniques

§ 1 Peut déposer une demande de validation d’une norme technique:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation d’intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l’existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d’économie dans l’exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d’experts techniques décide de la validation d’une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l’article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

*Article 6****Adoption de prescriptions techniques uniformes***

§ 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

*Article 7****Forme des demandes***

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

*Article 8****Annexes techniques***

§ 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après:

- a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);
- b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);
- c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);
- d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);
- e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);
- f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);
- g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);
- h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

§ 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

*Article 9****Déclarations***

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

*Article 10****Abrogation de l'Unité Technique***

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

*Article 11****Primauté des Annexes***

§ 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques:

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

*

ANNEXE 1

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives
à l'ensemble des véhicules ferroviaires**

A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1.435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1.520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1.524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1.600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1.688 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

C. ...

*

ANNEXE 2

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
relatives aux véhicules de traction**

A. Systèmes d'alimentation en énergie

1. Courant continu 3.000 V
2. Courant continu 1.500 V et moins
3. Courant alternatif 25 kV/50 Hz
4. Courant alternatif 15 kV/16 2/3 Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

*

ANNEXE 3

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
relatives aux wagons**

ANNEXE 4

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
relatives aux voitures**

ANNEXE 5

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
relatives aux installations d'infrastructure**

ANNEXE 6

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives
aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation**

ANNEXE 7

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
en matière de système de technologie de l'information**

ANNEXE 8

**Normes techniques et prescriptions techniques uniformes
relatives à tout autre matériel ferroviaire**

*

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

*

**REGLES UNIFORMES
concernant l'admission technique de matériel
ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)
(Appendice G à la Convention)**

- Article premier Champ d'application
- Article 2 Définitions
- Article 3 Admission au trafic international
- Article 4 Procédure
- Article 5 Autorité compétente
- Article 6 Reconnaissance de l'admission technique
- Article 7 Prescriptions de construction applicables aux véhicules
- Article 8 Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels
- Article 9 Prescriptions d'exploitation
- Article 10 Admission technique
- Article 11 Certificats
- Article 12 Modèles uniformes
- Article 13 Banque de données
- Article 14 Inscriptions et signes
- Article 15 Maintenance
- Article 16 Accidents et avaries graves
- Article 17 Immobilisation et refus des véhicules
- Article 18 Non-respect des prescriptions
- Article 19 Différends

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

*Article 2***Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme:

- a) „Etat partie“ désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) „trafic international“ désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) „entreprise de transport ferroviaire“ désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) „gestionnaire d'infrastructure“ désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) „détenteur“ désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- f) „admission technique“ désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;
- g) „admission de type de construction“ désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;
- h) „admission à l'exploitation“ désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;
- i) „véhicule ferroviaire“ désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- j) „autre matériel ferroviaire“ désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;
- k) „Commission d'experts techniques“ désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

*Article 3***Admission au trafic international**

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,
- c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

*Article 4***Procédure**

§ 1 L'admission technique s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

Article 5

Autorité compétente

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6

Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
- b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé:

- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions
- b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette

information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Admission technique

§ 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.

§ 2 L'admission technique peut être demandée par:

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

§ 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.

§ 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

§ 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée:

- a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
- b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9 L'admission à l'exploitation est suspendue:

- a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
- b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
- d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11

Certificats

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: „Certificat d'admission de type de construction“ et „Certificat d'admission à l'exploitation“.

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser:

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser:

- a) le détenteur du véhicule ferroviaire;

- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;
- d) le cas échéant, sa durée de validité;
- e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12

Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de „Certificat d'admission de type de construction“ et de „Certificat d'admission à l'exploitation“. Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13

Banque de données

§ 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par:

- a) les Etats parties;
- b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
- c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
- d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;
- e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

*Article 14****Inscriptions et signes***

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

*Article 15****Maintenance***

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

*Article 16****Accidents et avaries graves***

§ 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus:

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

*Article 17****Immobilisation et refus des véhicules***

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU,

les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18

Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5530/01

N° 5530¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(7.3.2006)

Par dépêche du 11 janvier 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration.

Le projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique du projet, du texte du Protocole et de ses annexes à approuver ainsi que d'un commentaire des articles dudit protocole.

Le protocole à approuver, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, succède à celui de Berne, signé le 9 mai 1980, approuvé par la loi du 4 mai 1983.

Les modifications à ce protocole de Berne, négociées et élaborées pendant 25 sessions à partir de 1995, avaient pour objectifs:

- 1) de trouver une solution qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide.
- 2) d'élaborer des règles uniformes allant au-delà du domaine du droit de transport, concernant plus particulièrement:
 - la circulation des engins de transport, y compris des normes techniques relatives à l'immatriculation et à l'admission technique sur base d'une reconnaissance mutuelle;
 - les relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport;
 - les relations entre propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure; et
 - les contrats de transports.

Les travaux de révision ont pu être achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius, le 3 juin 1999. Vingt-deux Etats ont signé ce protocole le jour même, dont le Luxembourg.

Le Conseil d'Etat peut approuver le projet de loi portant approbation du Protocole. L'article unique ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 7 mars 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5530/02

P R O J E T D E L O I

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999,
portant modification de la Convention relative aux transports
internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS (27.4.2006)

La Commission se compose de : M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur ; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK, Marc SPAUTZ, Membres.

* * *

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 16 janvier 2006. En date du 11 janvier 2006, le projet de loi a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. L'avis de la Haute Corporation date du 7 mars 2006. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 23 mars 2006, M. Roland Schreiner comme rapporteur du projet de loi sous rubrique. Au cours de la même réunion, la commission a analysé le projet de loi et l'avis de la Haute Corporation.

Le présent rapport a été adopté par la commission le 27 avril 2006.

II. Objet

Le présent projet de loi a pour objet d'approuver le protocole, signé à Vilnius le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

III. Historique

La première Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer date de 1890. Cette Convention était à la base de la création d'une union administrative correspondant aux règles du droit international de l'époque. Elle fut dotée d'un secrétariat permanent, l'Office central pour les transports internationaux par chemins de fer, dont le siège fut fixé à Berne, capitale de la Suisse. Les unions administratives du XIXe siècle, comme l'Union postale, l'Union télégraphique etc. étaient uniquement des suites institutionnalisées de conférences diplomatiques internationales. La gestion de l'Office central pour les transports internationaux par chemins de fer était, par conséquent, placée sous le contrôle du Conseil fédéral suisse.

En 1956, la fonction de contrôle exercée par le Conseil fédéral suisse a été transférée à un Comité administratif, constitué de représentants d'une partie des Etats membres.

Dans le cadre de la 8ème Conférence de révision en 1980, les dispositions institutionnelles des deux Conventions CIV (contrat de transport de voyageurs) et CIM (contrat de transport de marchandises) ont été soumises à une réforme fondamentale qui a abouti à la création d'une Organisation internationale intergouvernementale à caractère et structure modernes.

L'entrée en vigueur le 1er mai 1985 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, marqua la naissance de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ont été approuvés par la loi du 4 mai 1983.

L'OTIF jouit d'une propre personnalité juridique aussi bien dans le droit international que dans les droits nationaux des Etats membres.

IV. But de l'organisation

L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs 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. Ce régime de droit peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, les lignes routières et maritimes et les voies d'eaux intérieures navigables.

V. Droit uniforme

Le droit uniforme actuellement applicable aux transports internationaux ferroviaires est compris dans les Appendices à la COTIF:

- Appendice A: Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)
- Appendice B: Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), y compris
 - * l'Annexe I: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
 - * l'Annexe II: Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)
 - * l'Annexe III: Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO)
 - * l'Annexe IV: Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx).

VI. Etats membres

L'Organisation compte actuellement 42 Etats membres en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient : Albanie, Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Lettonie, Liban, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Maroc, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, République slovaque, République tchèque, Serbie et Monténégro, Slovénie, Suède, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie et Ukraine.

La Lituanie a été le premier Etat issu de l'ancienne URSS à avoir demandé son adhésion à l'Organisation; l'adhésion de la Lituanie a pris effet le 1er novembre 1995, celle de la Lettonie le 1er septembre 2000. L'Ukraine est le 42ème Etat membre depuis le 1er janvier 2004. L'Estonie a déposé une demande d'adhésion le 19 janvier 2005.

Actuellement, la qualité de membre de l'Irak et du Liban est suspendue, étant donné que le trafic international ferroviaire avec ces Etats est interrompu.

Le droit de transport uniforme, les Règles CIM et CIV créées au sein de l'OTIF s'appliquent actuellement à environ 240.000 km de lignes de chemin de fer.

Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Organisation a conclu un accord de siège avec la Suisse en 1988.

VII. Structure de l'organisation

Les tâches de l'Organisation sont actuellement exécutées par les organes suivants:

- L'Assemblée générale est l'organe de décision suprême de l'OTIF; elle est composée de représentants de l'ensemble des Etats membres. Elle se réunit, conformément à la COTIF 1980, en Assemblée ordinaire une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres.
- Le Comité administratif se compose, conformément à la COTIF 1980, des représentants de douze Etats membres. Le Comité administratif contrôle notamment la gestion administrative et financière de l'Office central. Il approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation. Les Etats membres représentés au sein du Comité administratif sont élus par l'Assemblée générale.
- La Commission de révision se compose de représentants des Etats membres; elle décide sur les propositions tendant à modifier les dispositions des Appendices, soumises à la procédure de révision simplifiée et accélérée. De plus, elle examine les propositions tendant à modifier la COTIF proprement dite ainsi que les Appendices, dont la décision est réservée à l'Assemblée générale.
- La Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses se compose de représentants des Etats membres qui décident des propositions de modification relatives au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).
- L'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) assume le secrétariat permanent de l'Organisation.

VIII. Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980

La dernière révision en profondeur des Conventions CIV et CIM date d'il y a plus de vingt ans.

Dans les années qui se sont écoulées entre mai 1980 et la clôture de la 5ème Assemblée générale de l'OTIF début juin 1999, le monde ferroviaire a subi de profonds changements dans la majorité des 42 Etats membres de l'OTIF. Les conditions cadres politique, économique, juridique et technique régissant le trafic international ferroviaire n'étaient déjà plus, en 1995, les mêmes qu'en 1980. Ces changements ont soulevé la question de savoir si le droit international ferroviaire, tel qu'il avait été codifié dans la COTIF 1980, répondait encore suffisamment à ces situations nouvelles et s'il était en mesure d'offrir des solutions satisfaisantes en vue de répondre aux questions et de résoudre les problèmes nouveaux, notamment ceux à caractère juridique.

L'OTIF a répondu à cette question par la négative et a mis en évidence qu'il était hautement nécessaire de procéder à l'adaptation et à l'élaboration de réglementations dans les domaines juridiques qui sont importants pour le trafic international ferroviaire. Avec des projets, soumis entre 1995 et 1997, de modification de la COTIF 1980 elle-

même, des réglementations existantes CIV, CIM et RID ainsi qu'avec des projets de nouveaux Appendices à la COTIF, l'OTIF est parvenue à présenter un système juridique complet et acceptable pour les parties concernées, sinon dans chaque détail, au moins dans ses éléments fondamentaux.

Conformément au mandat attribué par la 3ème Assemblée générale (Berne, 14-16.11.1995), l'objectif de la révision en profondeur devait être:

- de trouver une solution "qui vise à doter l'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire d'une base institutionnelle plus solide dans le cadre de la COTIF",
- de trouver une solution au problème de la composition du Comité administratif,
- d'élaborer des Règles uniformes allant au-delà du domaine du droit de transport, à savoir
 - ° "circulation des engins de transport", y compris des normes techniques relatives à l'immatriculation et à l'admission technique sur la base d'une reconnaissance mutuelle,
 - ° relations entre les propriétaires de wagons et des entreprises de transport (contrat d'immatriculation),
 - ° relations entre les propriétaires de wagons et les gestionnaires d'infrastructure, et
 - ° contrats de transports RID.

Finalement les travaux de révision d'une durée de quatre ans environ ont pu être achevés avec succès par la signature du Protocole de Vilnius lors de la clôture de la 5ème Assemblée générale le 3 juin 1999.

VIII.1. Les principaux points de la révision de la COTIF

Le but de l'organisation a été considérablement élargi. A l'avenir, l'OTIF doit contribuer à la suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de celles-ci relèvent de la compétence des Etats. Elle doit, en outre, contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'OTIF.

L'Organisation constituera un cadre dans lequel les Etats membres pourront élaborer d'autres conventions internationales, qui favoriseront, amélioreront et faciliteront le trafic international ferroviaire.

Le Comité administratif, composé à l'avenir d'un tiers des Etats membres (au lieu du nombre fixe de 12 actuellement), est désigné pour trois ans (5 ans jusqu'à présent) afin de permettre des changements plus fréquents et par là même une participation plus intensive d'autant d'Etats membres que possible. L'Assemblée générale doit également, à l'avenir, se réunir régulièrement tous les trois ans (au lieu de 5 ans actuellement).

Les tâches de l'Office central, en tant que secrétariat de l'Organisation, sont désormais assumées par un Secrétaire général, en tant qu'organe de l'OTIF, qui est nommé par l'Assemblée générale.

Le nouveau système de financement tient compte aussi bien de la longueur de la totalité de l'infrastructure ferroviaire des Etats membres que de leur puissance économique selon la clef de répartition des contributions aux Nations Unies.

Conformément à la COTIF 1999, peuvent adhérer à la COTIF non seulement des Etats, mais aussi des organisations régionales d'intégration économique. Au début de l'année 2002, la Communauté européenne (CE) a déclaré son adhésion à la COTIF comme l'un de ses objectifs. La Commission européenne a été autorisée par le Conseil de l'Union Européenne (Conseil) à négocier un accord sur les conditions de l'adhésion. Lors des négociations en 2003, un projet de texte commun a été défini. En ce qui concerne la CE, la décision de conclure l'accord relève de la compétence du Conseil. La Commission européenne a soumis une proposition en ce sens. En ce qui concerne l'OTIF, l'Assemblée générale, qui sera convoquée après l'entrée en vigueur du Protocole 1999, devra approuver l'accord. La CE sera alors membre à partir de ce moment.

Un élargissement du domaine d'application de la COTIF permettant des transports ferroviaires directs de l'Atlantique au Pacifique demeure, après le déclin des systèmes économiques étatiques en Europe centrale et orientale un défi important pour l'OTIF. En raison des bouleversements dans le domaine des transports, survenus non seulement au sein de la Communauté européenne mais aussi dans différents Etats en dehors de la CE – à des rythmes différents – se dessine à long terme la possibilité de surmonter la coexistence existant depuis des décennies de deux régimes de droit de transport ferroviaire, à savoir CIM/CIV, d'une part, et l'accord SMGS/SMPS basé sur l'économie planifiée étatique, d'autre part. Toutefois, les conditions cadres politiques et économiques permettant et favorisant une libéralisation du droit ferroviaire tel que fut le but de la révision de la COTIF et de ses Appendices, achevée en 1999, n'existent que dans quelques Etats concernés. Tant qu'une harmonisation du droit de transport ferroviaire dans l'espace eurasiatique ne sera pas possible au niveau législatif, la nouvelle COTIF offre une solution contractuelle permettant d'effectuer des transports ferroviaires de marchandises entre les Etats membres de la COTIF et les Etats non membres sous un régime de droit uniforme. Selon les Règles uniformes CIM dans la version du Protocole 1999, les parties au contrat de transport peuvent en effet convenir que le contrat soit soumis aux CIM, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont uniquement un est Etat membre de l'OTIF, respectivement Etat partie à la COTIF et aux RU CIM.

VIII.2. Le droit international de transport des voyageurs (RU CIV)

Le contrat de transport international ferroviaire est conçu, à l'avenir, comme un contrat consensuel, comme c'est le cas en transport maritime en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 et en transport aérien en vertu de la Convention de Varsovie.

Les RU CIV ne prévoient plus, ni obligation de transporter, ni obligation tarifaire, et accordent une grande liberté contractuelle aux parties au contrat.

La plupart des montants maximaux de responsabilité ont été augmentés.

Le transporteur est responsable envers le client, même en cas de dommages ayant leur cause dans le domaine de responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Une responsabilité objective stricte du transporteur est prévue en cas de suppression de trains, de retards ou de correspondances manquées. Cette responsabilité ne connaît que quelques rares causes d'exonération, mais limite par contre les dommages-intérêts (frais d'hébergement et frais occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur).

VIII.3. Le droit international de transport des marchandises (RU CIM)

Une harmonisation avec le droit de transport applicable à d'autres modes de transport, notamment avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été, dans une large mesure, atteinte.

Une extension contractuelle du champ d'application est possible lorsque seulement le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un Etat membre. Ceci permet la conclusion de contrats de transport direct, conformément aux RU CIM, également en trafic Est-Ouest avec des Etats dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS).

Le contrat de transport est conçu comme un contrat consensuel; la lettre de voiture est seulement un document de preuve. En cela, le droit international de transport ferroviaire des marchandises suit la solution applicable à d'autres modes de transport.

Les RU CIM ne prévoient plus ni d'obligation de transporter ni d'obligation tarifaire. Une plus grande liberté contractuelle est accordée aux parties au contrat.

VIII.4. Le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Le RID devient un Appendice à la COTIF.

L'élaboration de définitions et la détermination des obligations des intervenants dans le transport des marchandises dangereuses contribuent à une plus grande sécurité juridique.

Dans l'Annexe du RID, des bases juridiques sont créées pour des dispositions particulières concernant les transports complémentaires sur des parcours maritimes.

A l'avenir, des dispositions seront prévues également dans l'Annexe du RID en ce qui concerne l'entraide administrative des conseillers à la sécurité, ainsi qu'un système uniforme de rapports sur les accidents ou incidents.

Le transport des marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles dans des trains autocouchettes sera nouvellement réglé en détail dans l'Annexe du RID.

Le RID est désormais disponible sous une forme plus conviviale et ne se différencie de l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) et de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure) que dans les parties spécifiques aux différents modes de transport. Par ailleurs, en ce qui concerne le contenu et la structure des dispositions, l'on est parvenu, dans une large mesure, à une harmonisation avec les Recommandations pour le transport de marchandises dangereuses de l'ONU (Règlement-type de l'ONU).

VIII.5. L'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (RU CUV)

Il est clairement distingué entre l'admission technique et le contrat d'utilisation des véhicules.

Toutes les catégories de wagons et toutes les formes de contrats d'utilisation sont traitées de la même manière. La différenciation, qui était faite jusqu'à présent entre les divers types de contrats ("contrat d'immatriculation"), est supprimée.

Les parties au contrat se voient accorder une très grande liberté contractuelle. Il sera toujours possible de conclure des contrats multilatéraux tel est le cas à l'heure actuelle selon les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international.

Les RU CUV se limitent à régler la responsabilité.

VIII.6. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (RU CUI)

Les RU CUI se limitent à régler les relations contractuelles, notamment la responsabilité entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur ainsi que les actions des auxiliaires du gestionnaire d'infrastructure ou du transporteur contre l'autre partie au contrat d'utilisation. Il n'est pas porté atteinte à des prescriptions de droit public, comme p. ex. les directives des Communautés européennes relatives aux droits d'accès et aux conditions de ceux-ci.

Quant au reste, les RU CUI accordent une grande liberté contractuelle aux parties dans la conception de leurs droits et de leurs obligations.

Des accords litiges sont permis: les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles feront valoir leurs droits à dommages intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat ou renonceront à les faire valoir.

VIII.7. Droit de l'admission technique de matériel ferroviaire (RU APTU)

Les RU APTU fixent la procédure de validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Les RU APTU ont pour but d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ferroviaire afin de faciliter la libre utilisation du matériel ferroviaire en trafic international.

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques adoptées doivent contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international et tenir compte de la protection de l'environnement ainsi que de la santé publique.

L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes reste du ressort des organismes de normalisation nationaux ou internationaux, ou des associations internationales oeuvrant dans le domaine ferroviaire.

Les RU APTU mettent en place, dans le domaine ferroviaire, une base juridique similaire à celle prévue dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation concernant le trafic routier.

VIII.8. L'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF)

Les RU ATMF fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires sont admis à être utilisés en trafic international.

L'admission technique relève de la compétence des autorités nationales compétentes en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

Les autorités peuvent transférer à des organismes reconnus aptes, y compris des entreprises, la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance.

L'admission technique s'effectue soit en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné, soit (en deux étapes) sous forme de l'admission de type de construction octroyée à un type donné, suivie de l'admission à l'exploitation octroyée aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée.

L'admission technique est effectuée sur la base des normes techniques validées et des prescriptions techniques adoptées en vertu des RU APTU.

L'admission technique par l'autorité compétente d'un Etat partie doit être reconnue par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique.

La preuve de l'admission technique se fait au moyen de certificats établis selon des modèles uniformes.

Une immobilisation ou un refus de véhicules par une autorité, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure d'un autre Etat ne sont permis que lorsque les RU ATMF, les RU APTU ou les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ne sont pas respectées.

Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie sous la responsabilité de l'OTIF.

VIII.9. La mise en vigueur

Avec la signature du Protocole de modification, dit de Vilnius, le 3 juin 1999, un pas important a été franchi pour le développement du trafic international ferroviaire.

Le Protocole 1999 et, par conséquent, la COTIF révisée, n'entreront toutefois en vigueur qu'après avoir été ratifiés, acceptés ou approuvés par plus des deux tiers des Etats membres, donc par au moins 27 Etats. Le nombre de ratifications nécessaire pour l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF a été atteint avec la récente ratification de la Turquie.

La nouvelle Convention entrera donc en vigueur le 1er juillet 2006.

IX. L'avis du Conseil d'Etat

Par son avis du 7 mars 2006, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi portant approbation du Protocole.

X. Commentaire des articles

Article unique

La commission parlementaire, dans sa réunion du 23 mars 2006, a jugé opportun de maintenir l'article unique dans sa forme initiale avec comme contenu le Protocole sous rubrique, ceci dans le but de « contribuer à la suppression des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire » et de « contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes ».

* * *

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le texte dans la teneur qui suit :

Texte proposé par la Commission des Transports

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

Article unique.— Est approuvé le Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

Luxembourg, le 27 avril 2006

Le Président-Rapporteur
Roland Schreiner

Remarque : Pour le texte entier du Protocole, il est renvoyé au document parlementaire No 5530.

5530/03

N° 5530³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(30.5.2006)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 19 mai 2006 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation du Protocole, signé à Vilnius,
le 3 juin 1999, portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires
(COTIF), du 9 mai 1980**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 16 mai 2006 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 7 mars 2006;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 30 mai 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président
Jean-Pierre SINNER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5530

1955

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 112

26 juin 2006

Sommaire

**CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
(COTIF), TELLE QUE MODIFIEE**

**Loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant
modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du
9 mai 1980 page 1956**