



Conseil économique et social

Distr. générale
23 septembre 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Sixième session

Genève, 2 et 3 décembre 2013

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire

Comparaison des dispositions juridiques pertinentes de la CIM et de la SMGS

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document a été établi sur la base des produits et activités prévus pour le module 6, «Transport ferroviaire (Projet de chemin de fer transeuropéen (TER))», du projet de programme de travail correspondant au sous-programme «Transports» pour 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9 et Rev.1), tel qu'adopté par le Comité des transports intérieurs le 1^{er} mars 2012 et le 28 février 2013 respectivement (ECE/TRANS/224 par. 93 et ECE/TRANS/236, par. 72).

2. À sa cinquième session en juillet 2013, le Groupe d'experts a estimé que le secrétariat devait établir en vue de la session à venir une comparaison des dispositions juridiques des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS) qui sont pertinentes pour le transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie. Cette étude devait également fournir une brève évaluation de ces dispositions et proposer, selon que de besoin, quelques premiers éléments et un libellé éventuel des dispositions juridiques qui pourraient être incluses dans un instrument juridique pour le transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, par. 11 b)). Le Groupe d'experts a en outre défini sept domaines, énumérés dans son rapport, à examiner dans le cadre de la comparaison (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, par. 20 et 21).

GE.13-25015 (F) 021213 031213



* 1 3 2 5 0 1 5 *

Merci de recycler



3. Dans le tableau ci-après, les deux premières colonnes permettent de comparer les principales dispositions de la COTIF/CIM (1999) et de la SMGS (2013). La troisième colonne contient des observations succinctes sur ces dispositions et, lorsqu'il y a lieu, une comparaison de ces dernières avec les dispositions pertinentes d'autres conventions internationales dans le domaine des transports.

4. La dernière colonne du tableau contient un certain nombre de dispositions élémentaires envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie, de façon à faciliter la compréhension de l'approche d'un nouvel instrument de ce type. Il n'a pas encore été proposé de dispositions concernant des annexes ou de «dispositions finales», notamment des fonctions et des procédures d'adhésion et de dépôt ou des procédures d'amendement. Il sera peut-être nécessaire de les ajouter une fois que les principales dispositions du nouveau régime ferroviaire pour le transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie auront été examinées et approuvées dans le principe.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<i>CIM = Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) (COTIF 1999)</i>			
<i>CMR = Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route</i>			
<i>CM = Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal)</i>			
<i>RR = Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)</i>			

Champ d'application

Article premier Champ d'application	Article premier Objet de la Convention		Article A Champ d'application
<p>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 États membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.</p> <p>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 États différents dont l'un au moins est un État membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.</p>	<p>La présente Convention établit des services de transport international direct de marchandises entre les compagnies de chemin de fer (noms des pays). Les intérêts desdites compagnies de chemin de fer sont représentés par les administrations compétentes ayant conclu la présente Convention.</p> <p>Article 2 Application de la Convention</p> <p>1. Conformément à la présente Convention, les marchandises sont transportées directement, dans le cadre des services de transport international direct de marchandises, entre les gares indiquées au paragraphe 2 de l'article 3, selon les lettres de voiture prévues dans la présente Convention, en empruntant exclusivement le réseau ferroviaire des Parties à la présente Convention.</p>	<p>Les Règles CIM sont applicables aux transports entre Parties contractantes auxdites Règles, même en cas de transit par un pays tiers. Les Règles CIM sont également applicables (comme c'est le cas avec la CMR) lorsque seul un État, sur le territoire duquel a lieu la prise en charge de la marchandise ou sa livraison, est Partie contractante auxdites Règles (voir aussi le paragraphe 2 de l'article premier de la CM).</p> <p>La Convention SMGS (2012) est applicable uniquement aux transports sur les réseaux des compagnies de chemin de fer qui ont adhéré à ladite convention (y compris les transports en transit).</p> <p>Si la SMGS n'est pas applicable dans le pays d'origine ou le pays de destination et si les compagnies de chemin de fer d'au moins deux pays parties à la SMGS participent au transport, le tarif de transit pertinent est applicable sous réserve qu'aucun</p>	<p>1. Le présent régime ferroviaire s'applique à chaque contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux unique exécuté sur les territoires des Parties contractantes à la présente Convention si les parties au contrat conviennent que ledit contrat est soumis audit régime.</p> <p>2. Le présent régime ferroviaire n'est pas applicable à un transport de marchandises par chemin de fer pour lequel les dispositions des Règles CIM et de la SMGS sont applicables.</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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 État membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.</p>	<p>La présente Convention a force obligatoire pour les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les destinataires, et s'applique indépendamment de la nationalité des parties au contrat de transport.</p>	<p>autre accord concernant le transport international direct par chemin de fer (Règles CIM en particulier) ne soit applicable.</p>	
<p>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, paragraphe 1 de la Convention.</p>	<p>2. Les transports de marchandises depuis des pays dont les compagnies de chemin de fer sont parties à la présente Convention, en transit par des pays dont les compagnies de chemin de fer sont également parties à la présente Convention, vers des pays dont les compagnies de chemin de fer ne sont pas parties à la présente Convention, et en sens inverse, doivent s'effectuer sur la base du tarif de transit appliqué par les compagnies de chemin de fer concernées pour le parcours international visé, à moins que d'autres dispositions relatives au transport international direct de marchandises ne soient applicables.</p>	<p>Un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait entrer en application dans le cas où, pour un contrat unique de transport de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie (conclu, par exemple, entre un transitaire ou plusieurs compagnies de chemin de fer d'une part et un expéditeur d'autre part pour le transport de marchandises entre Genève et Irkoutsk), on ne pourrait appliquer les Règles CIM ni la SMGS, mais seulement la législation nationale.</p>	
<p>5. Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'États limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États.</p>	<p>3. La présente Convention n'est pas applicable aux transports de marchandises dans les cas suivants:</p>	<p>Un nouveau régime ferroviaire unifié ne remplacerait pas les Règles CIM ni la SMGS tant que les parties au contrat de transport de marchandises accepteraient, comme c'est le cas aujourd'hui, une rupture dans la livraison et une réexpédition des marchandises aux limites extérieures CIM/SMGS.</p>	
<p>6. Chaque État, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse</p>	<p>1) Les gares d'expédition et de destination se trouvent dans le même pays et le transport s'effectue par le territoire d'un autre pays, en transit seulement, dans un train de la compagnie de chemin de fer du pays d'expédition;</p>	<p>Un nouveau régime ferroviaire unifié ne limitera pas l'application du paragraphe 2 de l'article premier des Règles CIM (ou de dispositions semblables qui pourraient être énoncées dans une future version de la SMGS), qui autorise les parties au contrat de transport de marchandises</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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 État membre. Lorsqu'un État a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:</p> <p>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</p> <p>b) Que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux États membres et qu'elle ait été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.</p> <p>7. L'État qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 6 peut y renoncer à tout moment en informant le depositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le depositaire en avise les États membres. La déclaration devient sans effet lorsque la convention visée au paragraphe 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet État.</p>	<p>2) Le transport s'effectue entre les gares de deux pays, en transit par un troisième pays, et dans un train de la compagnie de chemin de fer du pays d'expédition ou du pays de destination;</p> <p>3) Le transport a lieu entre les gares de deux pays voisins et il s'effectue sur tout le parcours dans un train de la compagnie de chemin de fer d'un pays, conformément à la réglementation interne applicable à ladite compagnie.</p> <p>Les transports mentionnés aux alinéas 1, 2 et 3 du présent paragraphe doivent s'effectuer sur la base d'un contrat particulier conclu entre les compagnies de chemin de fer concernées.</p> <p>4. Les compagnies de chemin de fer des pays qui sont également parties à d'autres conventions internationales peuvent effectuer des transports de marchandises entre elles conformément à ces autres conventions.</p>	<p>par chemin de fer à s'entendre sur la stricte application des Règles CIM lorsque au moins le lieu de prise en charge ou de livraison des marchandises se trouve sur le territoire d'une Partie contractante auxdites Règles.</p> <p>Les possibilités qu'offre le paragraphe 2 de l'article premier des Règles CIM, applicables depuis 2006, n'avaient jamais été exploitées. Cela peut s'expliquer par le fait que l'extension de dispositions juridiques au-delà du champ d'application du cadre pertinent du droit public n'exclut pas un éventuel conflit avec une législation obligatoire extérieure au cadre CIM et n'est pas bien connue des acteurs publics et privés.</p> <p>Un nouveau régime ferroviaire unifié, faisant la synthèse des procédures administratives et des dispositions juridiques CIM et SMGS bien connues, pourrait favoriser l'adhésion de toutes les parties et faciliter la mise en œuvre entre celles-ci.</p> <p>Il faudrait s'interroger sur la nécessité de prévoir des dispositions pertinentes régissant le transport routier et le transport par voie navigable en complément du transport international par chemin de fer, comme cela est le cas au paragraphe 3 de l'article premier des Règles CIM.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 5 Droit contraignant</p> <p>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.</p> <p>Article 4 Dérogations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les États 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 États membres, transitant par un État non membre, les États concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes. 	<p>Article 2 Application de la Convention</p> <p>Paragraphe 1, section 2</p> <p>La présente Convention a force obligatoire pour les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les destinataires, et s'applique indépendamment de la nationalité des parties au contrat de transport.</p>	<p>Les Règles CIM, la SMGS et d'autres conventions internationales (telles que, par exemple, l'article 41 de la CMR et les articles 49, 26 et 47 de la CM) établissent des dispositions contraignantes, pour autant qu'elles ne prévoient pas des dérogations ou des exceptions.</p> <p>Il en va de même si les parties à un contrat de transport conviennent de l'application du nouveau régime ferroviaire. Si les parties ont convenu de l'applicabilité du régime juridique, celui-ci a force obligatoire et s'applique dans son ensemble.</p> <p>De la même façon que l'article 5.3 des Règles CIM ou les articles 25 à 27 de la CM, un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait stipuler que le transporteur peut assumer envers ses clients une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues par le nouveau régime.</p>	<p>Article B Droit contraignant</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sauf disposition contraire dans le présent régime ferroviaire, toute stipulation, convenue par les parties au contrat de transport, qui dérogerait audit régime est nulle et de nul effet. <p>Nonobstant, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime ferroviaire.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. En l'absence de dispositions dans le présent régime ferroviaire, c'est le droit de l'État sur le territoire duquel le demandeur présente sa demande qui s'applique (droit national).

Article 8 de la COTIF**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. À défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.
3. On entend par droit national le droit de l'État où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 10 de la COTIF**Dispositions complémentaires**

1. Deux ou plusieurs États 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.

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 4**Articles exclus du transport**

1. Les articles ci-après ne sont pas admis dans le cadre des services de transport international direct de marchandises par chemin de fer:
 - 1) Articles interdits de transport dans l'un au moins des pays dont une compagnie de chemin de fer était censée prendre part au transport;

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

Article C**Prescriptions de droit public**

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>2) Articles faisant l'objet d'un monopole de l'administration postale (voir annexe 1) dans l'un au moins des pays dont une compagnie de chemin de fer était censée prendre part au transport;</p> <p>3) Marchandises dangereuses dont le transport n'est pas prévu à l'annexe 2 de la présente Convention;</p> <p>2. Si, lors de l'exécution du contrat de transport, il apparaît que des articles non autorisés ont été pris en charge, même sous une désignation appropriée, ceux-ci sont saisis et font l'objet des dispositions législatives et réglementaires du pays dans lequel ils ont été saisis.</p>	<p>Un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait également tenir compte de ces considérations et, au besoin, faire également référence aux règlements administratifs et de sécurité de plus en plus importants des compagnies de chemin de fer, qui devraient rester indépendants du nouveau régime (notamment les règlements concernant les concessions octroyées aux entreprises ferroviaires et la surveillance de ces entreprises, la certification au titre de la sécurité et les droits d'accès aux infrastructures).</p> <p>Un nouveau régime ferroviaire unifié suppose et peut stipuler que les transports auxquels il s'applique doivent rester soumis à ces prescriptions et à d'autres prescriptions du droit national et international. Dans les cas d'infraction, des sanctions sont applicables conformément au droit public national.</p>	

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
Contrat de transport et prestations des transporteurs			
Article 6 Contrat de transport	Article 7 Lettre de voiture		Article D Lettre de voiture
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 tout autre mode approprié.</p>	<p>Article 8 Prise en charge de marchandises aux fins d'un transport</p> <p>Article 7, paragraphe 1, section 1</p> <p>1. L'établissement du contrat de transport s'effectue au moyen du modèle uniforme de lettre de voiture.</p> <p>Article 7, paragraphe 2, section 1</p> <p>2. Les formulaires de la lettre de voiture doivent être imprimés et remplis dans l'une des langues de travail de l'OSJD (chinois et russe), comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour un transport depuis ou vers la Fédération de Russie, la Géorgie, la Hongrie, la Mongolie, la République d'Azerbaïdjan, la République de Bulgarie, la République d'Estonie, la République de Lettonie, la République de Lituanie, la République de Moldova, la République de Pologne, la République d'Ouzbékistan, la République du Bélarus, la République du Kazakhstan, la République du Tadjikistan, la République islamique d'Iran, la République 	<p>Conformément à l'article 6 des Règles CIM (art. 4 de la CMR), le contrat de transport est conclu par accord entre les parties concernées. Conformément à l'article 7 de la SMGS, le contrat de transport est conclu par l'établissement de la lettre de voiture et par la prise en charge des marchandises accompagnées de la lettre de voiture.</p> <p>Comme le nouveau régime ferroviaire unifié ne doit devenir applicable qu'après accord entre toutes les parties, la conclusion du contrat de transport impliquerait également l'accord de toutes les parties. Cet accord pourrait être conclu avant la prise en charge des marchandises accompagnées de la lettre de voiture, en particulier pour les gros contrats (en termes de volume).</p> <p>Conformément aux Règles CIM et à la SMGS, une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Un envoi ne doit plus nécessairement correspondre à un seul wagon.</p>	<p>1. Le contrat de transport doit être confirmé par une lettre de voiture commune.</p> <p>Pour l'ensemble des marchandises (l'envoi) à transporter selon le contrat de transport, seule une lettre de voiture doit être établie, même si l'ensemble des marchandises (l'envoi) comprend plusieurs sous-ensembles ou est transporté dans plusieurs wagons ou dans un train complet.</p> <p>L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis au présent régime ferroviaire tant que, lorsqu'il existe un doute, la validité de l'application du régime peut être établie.</p>

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>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.</p> <p>5. La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.</p>	<p>kirghize, le Turkménistan ou l'Ukraine, ou en transit par l'un de ces pays, en langue russe;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour un transport depuis ou vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée ou la République socialiste du Viet Nam, en langue chinoise ou russe. <p>Les formulaires de la lettre de voiture ainsi que le contenu de toutes les rubriques ou de certaines d'entre elles peuvent être traduits dans une autre langue.</p> <p>Article 7, paragraphe 1, section 4, première phrase</p> <p>Les feuillets 1, 2, 4 et 5 de la lettre de voiture accompagnent les marchandises jusqu'à la gare destinataire. Le feuillet 3 (duplicata de la lettre de voiture) est renvoyé à l'expéditeur après l'établissement du contrat de transport.</p> <p>Article 8, paragraphe 5, section 1, première et deuxième phrases</p> <p>5. Le contrat de transport est réputé conclu dès lors que la gare expéditrice a pris en charge les marchandises accompagnées de la lettre de voiture aux fins du transport. La prise en charge est confirmée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice.</p>	<p>Sachant qu'il est important d'utiliser les langues appropriées, les dispositions pertinentes de la SMGS pourraient être reprises pour préciser que les versions linguistiques doivent être déterminées à l'avance dans la perspective de l'établissement de la lettre de voiture.</p> <p>Il devrait être fait référence à la nouvelle lettre de voiture commune CIM/SMGS (voir l'article 7, paragraphe 15 de la SMGS) dans le nouveau régime ferroviaire unifié.</p>	<p>2. Les associations internationales de transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales représentant les clients et les organismes compétents en matière douanière, ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.</p>	<p>Article 7, paragraphe 1, section 4, première phrase</p> <p>La réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice peut prévoir la mise à disposition du nombre requis d'exemplaires supplémentaires de la feuille de route pour la gare expéditrice ainsi que pour la compagnie.</p> <p>Article 8, paragraphe 1, section 1, première phrase</p> <p>1. Toute marchandise admise pour être envoyée par un expéditeur, conformément à une lettre de voiture, à partir d'une gare expéditrice, à un destinataire qui la reçoit à une gare destinataire est considérée comme un envoi.</p> <p>Article 8, paragraphe 2, sections 1 et 2</p> <p>2. Les marchandises ci-après sont prises en charge pour un envoi par wagon complet conformément à une lettre de voiture:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marchandises dont la masse ou le volume ne dépasse pas la masse maximale admissible dans le wagon ou le volume utile de celui-ci; • Marchandises pour le transport desquelles il est nécessaire de grouper deux wagons ou plus. 	<p>Conformément aux Règles CIM et à la SMGS (ainsi qu'à l'article 5 de la CMR et à l'article 7 de la Convention de Montréal), la lettre de voiture doit être signée ou dûment approuvée par les parties concernées. Au besoin, le nombre d'exemplaires et leur distribution aux différentes parties concernées pourraient aussi faire l'objet dans le nouveau régime ferroviaire unifié de dispositions conformes à celles de la SMGS, de la CMR et de la Convention de Montréal.</p>	<p>3. La lettre de voiture doit être signée par l'expéditeur et par le transporteur. La signature peut être remplacée par une empreinte, un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre marque appropriée.</p> <p>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.</p>

Sur demande écrite de l'expéditeur et sous réserve de l'accord de toutes les compagnies de chemin de fer concernées, le transport de wagons ou de conteneurs contenant des marchandises d'un même type vers une gare destinataire et à l'adresse d'un destinataire peut s'effectuer par groupage conformément à une lettre de voiture.

Article 7, paragraphe 1, section 2

La lettre de voiture comprend plusieurs feuillets, à savoir:

- 1) L'original de la lettre de voiture;
- 2) La feuille de route;
- 3) Le duplicata de la lettre de voiture;
- 4) Le bulletin de livraison;
- 5) Le bulletin d'arrivée.

La lettre de voiture est établie selon les modèles présentés à l'annexe 12.1 ou 12.2. Elle comprend en outre le nombre requis d'exemplaires supplémentaires de la feuille de route, établis selon le modèle présenté à l'annexe 12.3 ou 12.4, à savoir:

- Deux exemplaires pour le réseau expéditeur;
- Un exemplaire pour chaque réseau de transit participant au transport.

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>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.</p>	<p>Article 7, paragraphe 14, sections 1 à 3</p> <p>14. Le contrat de transport peut être établi sous forme de lettre de voiture électronique.</p> <p>La lettre de voiture électronique est un fichier électronique considéré comme une lettre de voiture établie sur papier dans le cadre d'un contrat de transport.</p> <p>Les conditions de saisie des données dans la lettre de voiture électronique sont fixées entre la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur.</p>	<p>L'usage d'une lettre de voiture électronique devrait être permis, comme c'est le cas dans les Règles CIM et dans la SMGS. Des consultations avec des experts ont fait apparaître qu'il pourrait être nécessaire de tenir compte dans le nouveau régime ferroviaire du Protocole à la CMR du 20 février 2008 et du chapitre 3 des Règles de Rotterdam, qui comportent davantage de précisions sur l'enregistrement électronique que les Règles CIM et la SMGS.</p>	<p>4. 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.</p>
<p>Article 7 Teneur de la lettre de voiture</p> <p>1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:</p> <p>a) Le lieu et la date de son établissement;</p> <p>b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;</p> <p>c) Le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;</p> <p>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);</p> <p>e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;</p>	<p>Article 7 Lettre de voiture</p> <p>Article 7, paragraphe 2, section 1</p> <p>2. Les formulaires de la lettre de voiture doivent être imprimés et remplis dans l'une des langues de travail de l'OSJD (chinois et russe), comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour un transport depuis ou vers la Fédération de Russie, la Géorgie, la Hongrie, la Mongolie, la République d'Azerbaïdjan, la République de Bulgarie, la République d'Estonie, la République de Lettonie, la République de Lituanie, la République de Moldova, la République de Pologne, la République 	<p>La CMR (art. 6), les Règles CIM et dans une certaine mesure la SMGS et la CM (art. 5 et 6) ne comportent pas toutes les mêmes indications dans la lettre de voiture:</p> <p>a) Indication obligatoire dans tous les cas;</p> <p>b) Indication obligatoire lorsqu'il y a lieu de la fournir;</p> <p>c) Indication facultative.</p> <p>Cette même distinction pourrait être reproduite dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	<p>Article E Teneur de la lettre de voiture</p> <p>1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) ...</p> <p>e) ...</p> <p>f) ...</p> <p>g) ...</p> <p>h) ...</p> <p>i) ...</p> <p>j) ...</p>

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>f) Le lieu de livraison;</p> <p>g) Le nom et l'adresse du destinataire;</p> <p>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);</p> <p>i) Le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;</p> <p>j) Le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;</p> <p>k) Le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;</p> <p>l) En outre, dans le cas d'unités de transport intermodales, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;</p> <p>m) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;</p>	<p>d'Ouzbékistan, la République du Bélarus, la République du Kazakhstan, la République du Tadjikistan, la République islamique d'Iran, la République kirghize, le Turkménistan ou l'Ukraine, ou en transit par l'un de ces pays, en langue russe;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour un transport depuis ou vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée ou la République socialiste du Viet Nam, en langue chinoise ou russe. <p>Les formulaires de la lettre de voiture ainsi que le contenu de toutes les rubriques ou de certaines d'entre elles peuvent être traduits dans une autre langue.</p> <p>Article 7, paragraphes 6 à 12 (non reproduits car non pertinents aux fins de l'analyse)</p>		<p>k) ...</p> <p>l) ...</p> <p>m) ...</p> <p>n) ...</p> <p>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>

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;

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

a) ...

b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;

c) ...

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

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 paragraphe 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 7, paragraphe 13

13. Dans la lettre de voiture, à la rubrique «Informations qui ne lient pas le transporteur», l'expéditeur des marchandises peut faire en ce qui concerne l'envoi considéré des observations dans le simple but d'informer le destinataire, sans que cela donne lieu à une quelconque obligation ou responsabilité de la part du transporteur. Par exemple:

- «Conformément au contrat...»;
- «Conformément au bon n° (conformément à l'ordre de transport n° ou conformément à la commande n°)...»;
- «Faire suivre à...».

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture</p> <p>1. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:</p> <p>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</p> <p>b) De l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.</p> <p>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.</p> <p>3. Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, paragraphe 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.</p>	<p>Article 12 Responsabilité pour les informations inscrites dans la lettre de voiture. Pénalités</p> <p>Article 12, paragraphe 1</p> <p>1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des informations et des déclarations qu'il inscrit dans la lettre de voiture. Il est responsable de toutes les conséquences découlant du caractère incorrect, imprécis ou incomplet de ces informations et déclarations, ainsi que de leur inscription à la mauvaise rubrique de la lettre de voiture.</p>	<p>L'article 8 des Règles CIM, l'article 12 paragraphe 1 de la SMGS, l'article 7 de la CMR et l'article 10 de la CM contiennent des dispositions semblables en ce qui concerne la responsabilité de l'expéditeur pour les renseignements inscrits dans la lettre de voiture. L'article 9 des Règles CIM et l'article 22 de la CMR contiennent également des dispositions sur les mesures que le transporteur doit prendre dans le cas où il n'a pas été informé de la nature dangereuse des marchandises qu'il a prises en charge. Des dispositions générales analogues pourraient être introduites dans le nouveau régime ferroviaire sur cette base.</p> <p>Conformément aux principes généraux du droit, l'expéditeur est responsable des renseignements que le transporteur indique dans la lettre de voiture à sa demande. Il n'est donc pas nécessaire d'énoncer ces principes dans le texte du nouveau régime.</p>	<p>Article F Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture</p> <p>1. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:</p> <p>a) D'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions incorrectes; ou</p> <p>b) De l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites en ce qui concerne les marchandises dangereuses.</p>

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, paragraphe 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 15**Paiement des frais de transport**

1. Les frais de transport, calculés conformément à l'article 13, sont payés:

1) Pour le transport sur le réseau expéditeur – par l'expéditeur, à la gare expéditrice ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur;

2) Pour le transport sur le réseau destinataire – par le destinataire, à la gare destinataire ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire;

3) Pour le transport sur les réseaux de transit – par l'expéditeur, à la gare expéditrice ou par le destinataire à la gare destinataire.

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

2. Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions concernant les marchandises dangereuses, 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 G**Paiement des frais**

1. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les coûts afférents au transport sont à la charge de l'expéditeur.

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>En cas de transport empruntant plusieurs réseaux de transit, les frais afférents au transport sur un ou plusieurs de ces réseaux peuvent être pris en charge par l'expéditeur et ceux afférents au trajet sur les autres réseaux, par le destinataire. Ces dernières modalités sont possibles si elles ont fait l'objet d'un accord entre les réseaux ferroviaires;</p> <p>4) Pour le transport sur les réseaux de transit – par l'expéditeur ou le destinataire par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat relatif au paiement des frais de transport avec chacun des réseaux de transit.</p> <p>Paragraphes 2 à 7 (non reproduits car non pertinents aux fins de l'analyse)</p> <p>Article 13 Tarifs – Calcul des frais de transport et des pénalités</p> <p>1. Les frais de transport, qui s'entendent du coût du transport de la marchandise, du trajet du convoyeur et du conducteur de l'ensemble routier, des taxes supplémentaires et d'autres frais intervenant pendant la période allant de la prise en charge de la marchandise pour le transport jusqu'à sa livraison au destinataire, sont calculés selon les tarifs ci-après,</p>	<p>Dans le cas où les coûts seraient déjà spécifiés dans les dispositions détaillant la lettre de voiture, il pourrait être suffisant de faire référence uniquement aux «coûts afférents au transport».</p>	

en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport:

1) En trafic entre les gares des réseaux de pays voisins, pour le transport sur les réseaux du pays de départ et du pays de destination – selon les tarifs applicables par les chemins de fer de ces pays au transport concerné;

2) En trafic passant par des réseaux de transit, pour le transport sur les réseaux du pays de départ et du pays de destination – selon les tarifs applicables par les chemins de fer de ces pays pour le transport concerné, et pour le transport sur les réseaux de transit – selon le tarif de transit applicable pour le transport international concerné.

Paragraphes 2 à 6 (non reproduits car non pertinents aux fins de l'analyse)

Article 12, paragraphe 3, section 1

3. Des pénalités sont infligées lorsqu'en raison du caractère erroné, incomplet ou imprécis des informations et des déclarations inscrites dans la lettre de voiture:

1) Des marchandises qui ne sont pas acceptées à des fins de transport conformément aux alinéas 1 à 6 du paragraphe 1 de l'article 4 ont été prises en charge;

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>2) Des marchandises acceptées à des fins de transport uniquement sous réserve du respect de conditions particulières, conformément au paragraphe 7 de l'article 5, ont été prises en charge sans que soient respectées les conditions prévues pour les marchandises concernées;</p> <p>3) Lors du chargement de la marchandise par l'expéditeur la capacité de charge maximale du wagon a été dépassée (par. 6 de l'article 9).</p> <p>Les pénalités appliquées au titre des alinéas 1 et 2 du présent paragraphe sont perçues conformément à l'article 15 et représentent cinq fois le prix du transport sur le réseau sur lequel les irrégularités ont été découvertes.</p> <p>Les pénalités au titre de l'alinéa 3 du présent paragraphe sont perçues conformément à l'article 15 et représentent cinq fois le prix du transport de la masse excédentaire de marchandise sur le réseau sur lequel cet excédent a été découvert. Ces pénalités ne sont pas perçues si, conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur, l'expéditeur a indiqué dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur», qu'il était nécessaire que la compagnie de chemin de fer procède au pesage du wagon chargé.</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 11 Vérification</p> <p>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'État où la vérification a lieu.</p>	<p>Article 12 Responsabilité pour les informations inscrites dans la lettre de voiture. Pénalités</p> <p>Article 12, paragraphe 2</p> <p>La compagnie de chemin de fer a le droit de vérifier l'exactitude des informations et des déclarations inscrites par l'expéditeur dans la lettre de voiture.</p> <p>Si, au moment de la prise en charge de la marchandise à la gare expéditrice, des erreurs sont découvertes dans la lettre de voiture, l'expéditeur est tenu de remplir une nouvelle lettre de voiture si, conformément au paragraphe 5 de l'article 7, l'introduction de corrections n'est pas autorisée.</p> <p>La vérification du contenu de la marchandise durant le trajet ne peut être effectuée que si elle est prévue par les réglementations douanières et autres, ainsi que dans le but d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire et la préservation du chargement pendant le trajet.</p>	<p>L'article 11 des Règles CIM ainsi que les articles 12, paragraphe 2, et 9, paragraphe 7 de la SMGS contiennent des dispositions comparables en ce qui concerne la vérification des marchandises. Ainsi, les dispositions pertinentes du nouveau régime ferroviaire pourraient être fondées sur les dispositions CIM, plus courtes, et, dans l'intérêt des clients, pourraient aussi comprendre les dispositions pertinentes de la section 3 du paragraphe 2 de l'article 12 de la SMGS.</p>	<p>Article H Vérification</p> <p>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'État où la vérification a lieu.</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Si une vérification de la marchandise effectuée pendant le trajet ou à la gare destinataire fait apparaître que les informations inscrites dans la lettre de voiture par l'expéditeur ne correspondent pas à la réalité, la gare ayant effectué la vérification dresse un procès-verbal conformément à l'article 18 et fait mention du procès-verbal dans la lettre de voiture, à la rubrique «Procès-verbal».</p> <p>Dans un tel cas, le montant des frais liés à la vérification est inscrit dans la lettre de voiture et est facturé à l'expéditeur si la vérification a été effectuée par la compagnie de chemin de fer expéditrice, ou au destinataire, si elle a été effectuée par la compagnie de chemin de fer destinataire. Si la vérification est effectuée sur le réseau de transit, les frais sont imputés à l'expéditeur ou au destinataire en fonction de celui d'entre eux qui doit assumer les frais de transport sur le réseau de transit concerné. Si l'expéditeur ou le destinataire s'acquitte des frais de transport sur le réseau de transit par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat avec la compagnie de chemin de fer de transit pour le paiement des frais de transport, le montant de ces frais est</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p>	<p>facturé au payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) selon la réglementation interne applicable par le réseau de transit.</p> <p>S'il apparaît que la désignation de la marchandise est erronée dans la lettre de voiture, les frais de transport pour tout le trajet sont calculés selon la classe de tarif prévue pour la marchandise réellement transportée et sont facturés conformément à l'article 15.</p>	<p>2. Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur 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.</p> <p>La vérification du contenu de la marchandise durant le trajet ne peut être effectuée que si elle est prévue par les réglementations douanières et autres, ainsi que dans le but d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire et la préservation du chargement pendant le trajet.</p>	

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>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.</p>	<p>Article 9 Emballage, conditionnement, marquage, chargement, détermination de la masse de la marchandise et du nombre de colis</p> <p>7. La détermination de la masse de la marchandise et du nombre de colis s'effectue conformément à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice.</p> <p>Toutefois:</p> <p>1) Les marchandises transportées sur du matériel roulant découvert sans bâches ou sous des bâches non scellées sont prises en charge pour le transport avec mention obligatoire par les expéditeurs dans la lettre de voiture:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Du nombre de colis et de la masse si le nombre total de colis n'est pas supérieur à 100; • De la masse de la marchandise uniquement si le nombre total de colis est supérieur à 100. Dans un tel cas, l'expéditeur inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Nombre de colis», la mention: «Vrac»; <p>2) Les petits articles non emballés sont pris en charge pour le transport uniquement au poids, sans comptage. Dans la lettre de voiture, à la rubrique «Nombre de colis», l'expéditeur inscrit la mention: «Vrac»;</p>	<p>Conformément à l'article 8 de la CMR, le transporteur est tenu de procéder à certaines vérifications concernant les inscriptions dans la lettre de voiture et le contenu de l'envoi, même si l'expéditeur ne les exige pas.</p> <p>Il ne semble pas approprié d'introduire une disposition comparable pour le transport ferroviaire du fait que les moyens requis ne sont pas les mêmes que dans le transport routier.</p> <p>Les dispositions relatives à la force probante de la lettre de voiture (art. 1 de la nouvelle convention) indiquent les vérifications que le transporteur doit effectuer dans son propre intérêt, de façon à préserver ses droits.</p>	<p>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.</p>

3) Les marchandises conditionnées dont la masse est déterminée à l'emballage et est indiquée sur chaque colis ainsi que les colis de masse standard identique ne sont pas pesés à la prise en charge pour le transport.

Dans de tels cas, l'expéditeur est tenu d'inscrire dans la lettre de voiture le nombre de colis et la masse totale de la marchandise et d'indiquer, à la rubrique «Méthode de détermination de la masse», le mode de détermination de la masse totale de la marchandise, à savoir, selon la masse standard («Selon standard») ou selon la masse indiquée sur les colis («Selon inscription»);

4) Si, dans la lettre de voiture, la masse de la marchandise est indiquée à la rubrique «Masse (en kg) expéditeur», ainsi qu'à la rubrique «Masse (en kg) chemin de fer», la masse de référence est celle déterminée par le chemin de fer, à l'exception des cas mentionnés aux alinéas 1 à 3 du paragraphe 4 de l'article 23.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 12 Force probante de la lettre de voiture</p> <p>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.</p>	<p>Article 8 Prise en charge de marchandises aux fins d'un transport</p> <p>6. Une fois que le timbre a été apposé, la lettre de voiture atteste la conclusion du contrat de transport.</p> <p>Article 23 Limites de la responsabilité</p> <p>6. Les renseignements relatifs à la masse des marchandises et au nombre de colis indiqués par l'expéditeur dans la lettre de voiture ne peuvent servir de preuves contre la compagnie de chemin de fer que dans les conditions suivantes:</p> <p>1) Si la vérification de la masse des marchandises a été effectuée par la compagnie et si cette dernière a dans la lettre de voiture indiqué la masse à la rubrique «Masse (kg) compagnie de chemin de fer», en la confirmant à la rubrique «Timbre de la gare de pesage et signature»;</p> <p>2) Si la vérification du nombre de colis a été effectuée par la compagnie et si le nombre de colis a été indiqué dans la lettre de voiture à la rubrique «Indications de la compagnie de chemin de fer» et confirmé par la signature d'un employé de la compagnie et le timbre de la gare.</p> <p>Ces dispositions ne sont pas applicables aux cas prévus au paragraphe 4 du présent article.</p>	<p>Contrairement à la CMR, les Règles CIM font une distinction, en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture, entre un chargement des marchandises effectué par le transporteur et un chargement effectué par l'expéditeur. Cela s'explique par le fait que les procédures mises en œuvre ne sont pas les mêmes dans le transport ferroviaire par rapport au transport routier.</p> <p>La SMGS considère la force probante de la lettre de voiture dans différentes dispositions, mais de façon plus restreinte que la CMR et les Règles CIM.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire unifié pourrait comporter des dispositions qui seraient fondées sur la CMR et qui tiendraient également compte des procédures propres aux chemins de fer.</p>	<p>Article I Force probante de la lettre de voiture</p> <p>1. La lettre de voiture, signée [ou dûment approuvée] par l'expéditeur et le transporteur, fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.</p> <p>2. Si la lettre de voiture ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est entendu, jusqu'à preuve du contraire, que les marchandises et leur conditionnement étaient apparemment en bon état au moment de leur prise en charge par le transporteur.</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p> <p>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 paragraphe 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.</p> <p>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.</p>		<p>3. Lorsque le transporteur a chargé les marchandises ou les a vérifiées conformément à l'article H, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent 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.</p> <p>Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée.</p>	

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 13 Chargement et déchargement de la marchandise</p> <p>1. L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. À 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.</p> <p>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.</p> <p>Article 14 Emballage</p> <p>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.</p>	<p>Article 9 Emballage, conditionnement, marquage, chargement, détermination de la masse de la marchandise et du nombre de colis</p> <p>1. Les marchandises nécessitant un emballage ou un conditionnement destiné à les protéger contre les pertes, détériorations, dégradations et contre toute altération de la qualité due à d'autres causes au cours du transport, à éviter l'endommagement des moyens de transport ou des autres marchandises ainsi que les dommages aux personnes, doivent être présentées pour le transport dans un emballage ou un conditionnement répondant pleinement à ces exigences. L'expéditeur porte la responsabilité de toutes les conséquences que pourrait entraîner l'absence d'emballage ou de conditionnement ou leur mauvais état et est notamment tenu d'indemniser les chemins de fer en cas de dommages en résultant.</p> <p>Si ces marchandises sont présentées pour le transport sans emballage ou sans conditionnement, dans un emballage ou un conditionnement défectueux, ainsi que dans un emballage ou un conditionnement qui ne correspond pas aux caractéristiques des marchandises ou ne permet pas leur transbordement d'un wagon à un autre, les chemins de fer</p>	<p>Les Règles CIM et la SMGS contiennent des dispositions relatives à l'emballage et au chargement des marchandises, tandis que la CMR ne traite que de l'emballage. Si le nouveau régime ferroviaire doit également comporter des dispositions concernant le chargement des marchandises, il serait bon de prévoir un seul article, comme dans la SMGS.</p>	<p>Article J Conditionnement et chargement</p> <p>(texte à rédiger)</p>

refusent de les accepter s'il est possible d'établir, par inspection visuelle, que leur emballage ou leur conditionnement ne répond pas aux prescriptions, ne permet pas de les transborder en toute sécurité ou est défectueux. Les chemins de fer sont tenus de procéder à une inspection visuelle de l'emballage ou du conditionnement des marchandises uniquement dans les cas où le chargement est effectué par la compagnie de chemin de fer, ou par l'expéditeur sous le contrôle d'un agent des chemins de fer.

Si la compagnie de chemin de fer refuse les marchandises, elle doit, à la demande de l'expéditeur, dresser un procès-verbal et en remettre un exemplaire à l'expéditeur.

Paragraphe 4, section 3

La réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice détermine qui, des chemins de fer ou de l'expéditeur, doit effectuer le chargement. Si le chargement doit être effectué par l'expéditeur, celui-ci est tenu d'établir que le wagon est approprié pour le transport de la marchandise concernée.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 15 Accomplissement des formalités administratives</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 ait eu pour cause des circonstances que le</p>	<p>Article 11 Documents d'accompagnement requis par les réglementations douanières et autres réglementations</p> <p>Paragraphe 1, section 1</p> <p>1. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces d'accompagnement requises aux fins de l'application des réglementations douanières et autres réglementations en vigueur sur tout le trajet de la marchandise et, s'il y a lieu, un certificat et un bordereau. Ces documents doivent se rapporter uniquement aux marchandises mentionnées dans la lettre de voiture en question.</p> <p>Paragraphe 2, sections 1 et 2</p> <p>2. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si les pièces jointes à la lettre de voiture par l'expéditeur sont exactes et suffisantes.</p> <p>L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer des conséquences résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'inexactitude des pièces jointes.</p> <p>Article 23, paragraphe 1, section 1</p> <p>1. La compagnie de chemin de fer est responsable, dans les limites fixées par la présente section, des retards d'acheminement des</p>	<p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur l'article 11 de la CMR, mais ne devrait pas reprendre les dispositions détaillées des paragraphes 4 à 8 de l'article 15 des Règles CIM.</p>	<p>Article K Accomplissement des formalités administratives</p> <p>(texte à rédiger)</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p> <p>4. L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, paragraphe 3, peut demander:</p> <p>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;</p> <p>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'État où elles s'effectuent le permettent;</p> <p>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'État où elles s'effectuent le permettent.</p>	<p>marchandises, ainsi que des dommages résultant de la perte totale ou partielle, de l'insuffisance de masse, ou de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, depuis leur prise en charge pour transport jusqu'à leur livraison à la gare destinataire et, en cas de réexpédition des marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, jusqu'à l'accomplissement des formalités de transport, conformément à la lettre de voiture prévue dans l'autre convention relative au transport international direct de marchandises par chemin de fer.</p>	<p>Article 23, paragraphe 2</p> <p>2. Quelle que soit la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, l'indemnité éventuelle à verser au titre des dommages ne doit pas dépasser celle prévue en cas de perte totale des marchandises.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p>	<p>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 procédé 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.</p>		
	<p>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.</p>		
	<p>7. Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au paragraphe 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.</p>		
	<p>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</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.	Article 14 Délais de livraison de la marchandise	Le délai de livraison devrait être déterminé principalement par accord entre les parties, comme cela est prévu par les articles 16 et 19 de la CMR et le paragraphe 7 de l'article 14 de la SMGS. Le délai de livraison convenu peut être limité aux envois par wagon complet (voir la proposition pour le paragraphe 1 de l'article A).	Article L Délais de livraison (texte à rédiger)
<p>Article 16 Délais de livraison</p> <p>1. L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. À défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des paragraphes 2 à 4.</p> <p>2. Sous réserve des paragraphes 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:</p> <p>a) Pour les wagons complets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Délai d'expédition: 12 heures; • Délai de transport, par fraction indivisible de 400 km: 24 heures; <p>b) Pour les envois de détail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Délai d'expédition 12 heures; • Délai de transport, par fraction indivisible de 200 km: 24 heures. <p>3. Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:</p> <p>a) Envois empruntant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des lignes dont l'écartement des rails est différent; 	<p>1. Les délais de livraison sont définis sur l'ensemble du trajet de la marchandise sur la base des normes suivantes:</p> <p>1) Pour les marchandises acheminées à grande vitesse:</p> <p>1.1 Délai d'expédition: 24 heures;</p> <p>1.2 Délai de transport de marchandises en envoi de détail ou en conteneur de capacité moyenne, pour chaque tranche entamée de 200 km tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport: 24 heures;</p> <p>1.3 Délai de transport de marchandises par wagon complet, par ferroutage ou en conteneur de grande capacité, pour chaque tranche entamée de 320 km tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport: 24 heures;</p> <p>1.4 Délai de transport de marchandises par wagon complet, acheminées par trains de passagers (par. 4 de l'article 7), pour chaque tranche entamée de 420 km tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport: 24 heures;</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<ul style="list-style-type: none"> • La mer ou une voie de navigation intérieure; • Une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire; <p>b) Circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.</p> <p>La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.</p> <p>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.</p>	<p>2) Pour les marchandises acheminées à petite vitesse:</p> <p>2.1 Délai d'expédition: 24 heures;</p> <p>2.2 Délai de transport de marchandises en envoi de détail ou en conteneur de capacité moyenne, pour chaque tranche entamée de 150 km tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport: 24 heures;</p> <p>2.3 Délai de transport de marchandises par wagon complet, par ferroulage ou en conteneur de grande capacité, pour chaque tranche entamée de 200 km tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport: 24 heures.</p> <p>Le délai de livraison commence à courir à 0 heure le jour suivant celui où la marchandise a été prise en charge pour le transport, accompagnée de la lettre de voiture. Si la marchandise a été prise en charge avec stockage préalable à l'expédition, le délai de livraison commence à courir à 0 heure le jour suivant celui où cette marchandise a été admise au chargement. Le jour du chargement de la marchandise doit être indiqué dans la lettre de voiture.</p> <p>2. Le délai de transport est calculé selon la distance réellement parcourue par la marchandise entre la gare expéditrice et la gare destinataire.</p>		

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

3. Le délai de livraison est allongé de 48 heures dans les cas suivants:

1) Lorsque la marchandise est transbordée dans des wagons prévus pour un écartement de voies différent;

2) Lorsque les wagons sont déplacés sur des bogies prévus pour un écartement de voies différent;

3) Lorsque les wagons doivent être placés sur un transbordeur en vue d'une traversée.

4. Pour le transport de marchandises hors gabarit, le délai de livraison, calculé conformément aux paragraphes 1 et 3 du présent article, est prolongé de 100 %.

5. Le délai de livraison est allongé en cas:

1) De retard lié à l'accomplissement des formalités douanières et autres formalités;

2) D'interruption du trafic non imputable aux chemins de fer, entravant momentanément le début ou la poursuite du transport;

3) De retard découlant d'une modification du contrat de transport;

4) De retard causé par la nécessité de vérifier si la marchandise correspond aux données inscrites dans la lettre

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>de voiture ou si les mesures de précaution concernant les marchandises transportées sous conditions spéciales ont été respectées, si les vérifications font apparaître une absence de conformité;</p> <p>5) De retard dans les gares dû à l'abreuvement des animaux et à leur sortie du wagon ou à un examen vétérinaire;</p> <p>6) De temps perdu pour le déchargement de l'excédent de masse, pour les soins apportés à la marchandise, à son emballage ou conditionnement, ainsi que pour le transbordement ou la rectification du chargement, du fait de l'expéditeur;</p> <p>7) D'autres retards dus à l'expéditeur ou au destinataire.</p> <p>Il convient d'indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prolongation du délai de livraison», les motifs du retard qui donnent droit aux chemins de fer d'allonger le délai de livraison, et la durée de ce retard.</p> <p>6. Le délai de livraison est considéré comme respecté si la marchandise est arrivée à la gare destinataire avant l'expiration du délai et peut être remise au destinataire, ce que les chemins de fer notifient au destinataire.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Les modalités de notification au destinataire sont définies par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.</p> <p>Si, conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire, la marchandise est livrée au destinataire à l'adresse indiquée dans la lettre de voiture, le délai de livraison est considéré comme respecté lorsque la marchandise est livrée au destinataire avant l'expiration de ce délai.</p> <p>Dans les cas où une partie de la marchandise est acheminée avec une feuille de route complémentaire, le délai de livraison est calculé en fonction de la partie du chargement acheminée avec la lettre de voiture principale.</p> <p>7. L'expéditeur et les chemins de fer participant au transport peuvent s'entendre sur d'autres délais de livraison.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 17 Livraison</p> <p>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.</p> <p>2. Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:</p> <p>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;</p> <p>b) L'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.</p> <p>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, paragraphe 1, le destinataire peut faire valoir en</p>	<p>Article 17 Remise du chargement. Recherche du chargement</p> <p>1. À l'arrivée du chargement à la gare destinataire, le chemin de fer est tenu de remettre le chargement, l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuillet 1 et 5 de la lettre de voiture) au destinataire contre paiement par celui-ci de tous les frais afférents au transport prévus dans la lettre de voiture; le destinataire est tenu de s'acquitter du paiement de ces frais et de prendre livraison de la marchandise.</p> <p>Conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire, la remise de la marchandise peut s'effectuer avant le règlement des frais de transport par le destinataire.</p> <p>Le destinataire ne peut refuser de prendre livraison de la marchandise que dans les cas où la qualité de celle-ci a été altérée à un point tel, du fait de dommages, d'avaries ou pour d'autres raisons, qu'il est partiellement ou totalement impossible de l'affecter à l'utilisation prévue à l'origine.</p> <p>2. Toutes les sommes dues au chemin de fer selon la lettre de voiture sont payées intégralement par le destinataire, même s'il</p>	<p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur l'article 13 de la CMR, l'article 17 des Règles CIM et le paragraphe 1 de l'article 17 de la SMGS. Il pourrait également prévoir un droit de gage du transporteur conformément à l'article 19 de la SMGS.</p>	<p>Article M Livraison</p> <p>(texte à rédiger)</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.</p> <p>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.</p> <p>5. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.</p> <p>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.</p>	<p>manque une partie de la marchandise mentionnée dans la lettre de voiture. Le destinataire a le droit, dans ce cas, d'obtenir, en déposant une réclamation conformément à l'article 29, le remboursement des sommes payées selon la lettre de voiture pour la partie du chargement qui ne lui a pas été remise.</p> <p>3. Les marchandises emballées dont la masse, déterminée lors de l'emballage, est indiquée sur chaque colis, ainsi que les colis ayant la même masse standard ne sont pas pesés à la livraison si l'emballage ou le conditionnement est en bon état.</p> <p>4. Dans les autres cas, la livraison de la marchandise s'effectue conformément aux dispositions de la Convention et conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire si les dispositions nécessaires ne sont pas prévues par la Convention.</p> <p>5. Si, au cours des trente jours suivant l'expiration du délai de livraison, la marchandise n'est pas livrée au destinataire, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de demander aux chemins de fer d'entreprendre des recherches pour la retrouver.</p>		

Cette demande est faite par l'expéditeur à la gare expéditrice ou par le destinataire à la gare destinataire au moyen du formulaire figurant à l'annexe 15, en deux exemplaires, accompagnée du duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture) ou de l'original de la lettre de voiture et du bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture), au plus tard trois mois suivant l'expiration du délai de livraison de la marchandise.

La gare expéditrice ou la gare destinataire confirme la réception de la demande par l'apposition, sur les deux exemplaires, d'un timbre à date et de la signature de l'agent de gare ayant réceptionné la demande; un exemplaire est retourné à l'auteur de la demande.

La demande de recherche de la marchandise ne constitue pas le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.

6. Le destinataire peut considérer que la marchandise est perdue si elle ne lui a pas été livrée au cours des trente jours suivant l'expiration du délai de livraison, calculé conformément à l'article 14, et que la gare de destination a inscrit, dans le duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture) ou dans l'original de la lettre de voiture et dans le bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
	<p>voiture), présentés par le destinataire, à la rubrique «Désignation de la marchandise», la mention «Marchandise non arrivée». Cette mention doit être authentifiée au moyen du timbre à date de la gare destinataire.</p> <p>Toutefois, si la marchandise est arrivée à la gare destinataire à l'expiration du délai prévu, la gare destinataire doit en informer le destinataire. Celui-ci est tenu de prendre livraison de la marchandise si elle est arrivée au plus tard six mois après l'expiration du délai de livraison et de restituer au chemin de fer les sommes que celui-ci lui a versées à titre de dédommagement pour la perte de la marchandise et de remboursement des frais de transport et des autres dépenses liées au transport de la marchandise.</p> <p>Si le dédommagement pour la perte de la marchandise et le remboursement des frais liés au transport ont été versés à l'expéditeur, celui-ci est tenu de restituer ces sommes au chemin de fer. Dans le même temps, le destinataire conserve le droit de présenter une réclamation au chemin de fer en vue du paiement de pénalités pour retard de livraison, ainsi qu'en vue d'un dédommagement pour la perte partielle, une diminution de la masse, la détérioration, la dégradation de la marchandise retrouvée ou l'altération de sa qualité pour d'autres raisons.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 18 Droit de disposer de la marchandise</p>	<p>Article 20 Droits et procédures concernant la modification du contrat de transport</p>		<p>Article N Droit de disposer de la marchandise</p>
<p>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:</p> <p>a) D'arrêter le transport de la marchandise;</p> <p>b) D'ajourner la livraison de la marchandise;</p> <p>c) De livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;</p> <p>d) De livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.</p> <p>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:</p> <p>a) A retiré la lettre de voiture;</p> <p>b) A accepté la marchandise;</p> <p>c) A fait valoir ses droits conformément à l'article 17, paragraphe 3;</p>	<p>1. L'expéditeur, mais aussi le destinataire, a le droit de modifier le contrat de transport.</p> <p>Dans le cadre d'un transport de marchandises à destination de la République socialiste du Viet Nam, de la République populaire de Chine ou de la République populaire démocratique de Corée, si le destinataire dont le nom figure sur la lettre de voiture est un organisme d'État, le changement d'adresse de la marchandise aux gares frontière du pays de destination est effectué par les mandataires des organismes du commerce extérieur de ces pays.</p> <p>2. L'expéditeur peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport:</p> <p>1) Retirer la marchandise à la gare expéditrice;</p> <p>2) Changer la gare destinataire. Pour cela, il doit, s'il y a lieu, indiquer les gares frontière par lesquelles la marchandise doit être acheminée après la modification du contrat et désigner le payeur en ce qui concerne les frais à acquitter aux réseaux de transit empruntés du fait de cette modification, dans le cas où</p>	<p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les sections 1 à 4 de l'article 12 de la CMR, l'article 18 des Règles CIM et les paragraphes 1 à 3 et 7 de l'article 20 de la SMGS.</p> <p>Des dispositions conformes à celles du paragraphe 7 de l'article 20 de la SMGS semblent plus pertinentes que celles du paragraphe 3 de l'article 18 des Règles CIM et pourraient également être retenues.</p>	<p>(texte à rédiger)</p>

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE
<p>d) Est autorisé, conformément au paragraphe 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.</p>	<p>le paiement des frais de transport auxdits réseaux s'effectue par l'intermédiaire d'un payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.);</p>	
<p>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.</p>	<p>3) Changer le destinataire de la marchandise;</p>	
<p>4. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:</p>	<p>4) Renvoyer la marchandise à la gare expéditrice.</p>	
<p>a) A retiré la lettre de voiture;</p> <p>b) A accepté la marchandise;</p> <p>c) A fait valoir ses droits conformément à l'article 17, paragraphe 3;</p>	<p>3. Le destinataire peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport:</p> <p>1) Changer la gare destinataire dans les limites du pays de destination;</p> <p>2) Changer le destinataire de la marchandise;</p>	
<p>d) A prescrit conformément au paragraphe 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, paragraphe 3.</p>	<p>Dans ce cas, le destinataire ne peut modifier le contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention qu'à la gare frontière d'entrée du pays de destination et seulement si la marchandise n'a pas encore été expédiée à partir de cette gare.</p>	
<p>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.</p>	<p>Dans le cas où la marchandise a déjà franchi la gare frontière d'entrée du pays de destination, le destinataire ne peut modifier le contrat de transport qu'en se conformant aux dispositions de la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer destinataire.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>4. La modification du contrat de transport ne doit en aucun cas avoir pour effet de diviser l'envoi.</p>		
	<p>5. La modification du contrat de transport nécessite une déclaration écrite de l'expéditeur ou du destinataire, établie conformément au formulaire de l'annexe 17. La compagnie de chemin de fer destinataire peut utiliser le formulaire de déclaration de modification du contrat de transport par le destinataire établi conformément à la réglementation interne applicable.</p> <p>L'expéditeur doit remplir la déclaration de modification du contrat de transport conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 7, relatif à sa traduction dans les langues de travail de l'OSJD.</p> <p>La déclaration de modification du contrat de transport doit être établie séparément pour chaque envoi, en un exemplaire, et présentée par l'expéditeur à la gare expéditrice, ou par le destinataire à la gare frontière d'entrée du pays de destination. L'expéditeur doit inscrire le texte de la déclaration à la rubrique «Désignation de la marchandise» du duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture), qui doit être présenté à la compagnie de chemin de fer en même temps que la déclaration.</p>		

La déclaration de modification du contrat de transport par le destinataire peut être présentée également pour plusieurs envois si le transport s'effectue dans un ensemble de wagons et si la modification du contrat de transport desdites marchandises s'effectue pour une même gare et à l'adresse d'un même destinataire.

La gare expéditrice confirme qu'elle a bien reçu la déclaration de modification du contrat de transport par l'apposition d'un timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture, sous la déclaration de l'expéditeur, et la signature de l'employé de la gare qui a reçu la déclaration, après quoi elle retourne à l'expéditeur le duplicata de la lettre de voiture.

Le destinataire peut présenter la déclaration de modification du contrat de transport sans produire le duplicata de la lettre de voiture.

6. La gare expéditrice, ou la gare frontière dans le cas où la marchandise est passée par celle-ci, doit annoncer par télégramme aux gares du parcours suivi et à la gare destinataire, aux frais de l'expéditeur, l'arrivée de la déclaration de l'expéditeur annonçant la modification du contrat de transport. Ce télégramme doit être confirmé par l'envoi du texte

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>authentique de la déclaration, signalant la modification du contrat de transport, à la gare où la marchandise a été arrêtée conformément à l'ordre télégraphique. Toutefois, cette gare doit modifier le contrat de transport sur la base de la notification télégraphique de la gare expéditrice, sans attendre de recevoir la déclaration écrite de l'expéditeur.</p> <p>Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable des altérations éventuelles de la déclaration de l'expéditeur causées par le télégraphe.</p> <p>7. L'expéditeur n'a plus le droit de modifier le contrat de transport à partir du moment où le destinataire a reçu la lettre de voiture, ou à l'arrivée de la marchandise à la gare frontière d'entrée du réseau destinataire si cette dernière dispose d'une déclaration écrite du destinataire indiquant la modification du contrat de transport ou d'une notification télégraphique de la gare destinataire signalant que le destinataire a modifié ledit contrat.</p> <p>8. L'expéditeur ne répond pas des conséquences d'une modification du contrat de transport à laquelle il a été donné suite conformément à une déclaration écrite du destinataire ou à une notification télégraphique de la gare destinataire.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>9. Le contrat de transport peut être modifié une fois par l'expéditeur et une fois par le destinataire.</p>		
	<p>10. La compagnie de chemin de fer n'a le droit de refuser une modification du contrat de transport ou de retarder l'exécution de ladite modification que dans les cas où:</p>		
	<p>1) Celle-ci est irréalisable pour la gare du réseau destinataire qui doit modifier le contrat de transport au moment où elle reçoit la déclaration écrite ou la notification télégraphique de la gare expéditrice ou de la gare destinataire;</p>		
	<p>2) Celle-ci risque de perturber les activités de la compagnie;</p>		
	<p>3) Celle-ci est contraire à la réglementation et à la législation internes des pays dont les compagnies de chemin de fer participent au transport;</p>		
	<p>4) En cas de changement de la gare destinataire, la valeur de la marchandise ne couvre pas toutes les dépenses prévisibles de transport jusqu'à la nouvelle gare destinataire, sauf dans les cas où le montant total de ces dépenses est immédiatement réglé ou couvert par une garantie.</p>		

11. Dans les cas prévus au paragraphe 10 du présent article, la compagnie de chemin de fer doit faire son possible pour avertir au plus vite l'expéditeur ou le destinataire des raisons qui l'empêchent de modifier le contrat de transport.

Si la compagnie de chemin de fer n'a pas pu prévoir ces empêchements et a modifié le contrat de transport, l'expéditeur ou le destinataire, selon que l'un ou l'autre a donné l'ordre de modifier le contrat de transport, est responsable de toutes les conséquences qui en découlent.

12. Le calcul et le recouvrement des frais de transport en cas de modification du contrat de transport s'effectuent conformément aux articles 13 et 15, compte tenu des particularités suivantes:

1) Si la marchandise doit être livrée à une gare sur le parcours, les coûts de transport sont calculés et recouverts seulement pour le transport jusqu'à cette gare. Si la marchandise a déjà franchi la nouvelle gare destinataire et si la compagnie de chemin de fer la renvoie à cette gare, la compagnie calcule et recouvre, outre les frais de transport jusqu'à la gare d'arrêt de la marchandise, la somme correspondant au transport depuis la gare d'arrêt de la marchandise jusqu'à la nouvelle gare destinataire de la marchandise;

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>2) Si la marchandise doit être expédiée à une nouvelle gare située au-delà de la gare destinataire prévue à l'origine, ou être expédiée à une gare ne se trouvant pas sur le parcours initial de la marchandise, les frais supplémentaires sont calculés et recouverts séparément pour le transport jusqu'à la gare destinataire prévue à l'origine ou la gare d'arrêt de la marchandise et de cette dernière jusqu'à la nouvelle gare destinataire;</p>		
	<p>3) Si la marchandise doit être retournée à la gare expéditrice, les frais de transport sont calculés et recouverts auprès de l'expéditeur au titre du transport jusqu'à la gare d'où la marchandise est retournée et séparément au titre du transport de cette gare à la gare expéditrice.</p>		
	<p>13. Une redevance est recouvrée au titre de la modification du contrat de transport. Elle est calculée conformément à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer qui donne suite à la modification du contrat et recouvrée conformément aux dispositions de l'article 15.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Si la modification du contrat de transport entraîne une suspension du transport ou de la livraison de la marchandise dont la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable, les redevances supplémentaires, amendes et autres frais encourus pendant la suspension, au titre de l'entreposage de la marchandise ou de l'immobilisation des wagons, notamment, à l'exception des amendes au titre de l'immobilisation des wagons sur les réseaux de transit, sont calculés conformément à la réglementation interne et au tarif en vigueur sur le réseau où l'interruption s'est produite. Dans le cas d'une immobilisation des wagons sur un réseau de transit à la suite d'une modification du contrat de transport, l'amende est calculée en fonction du tarif de transit appliqué audit transport international.</p>		
	<p>Les redevances supplémentaires, amendes pour immobilisation des wagons et autres frais sont confirmés par les documents pertinents et inscrits dans la lettre de voiture en vue de leur recouvrement auprès de l'expéditeur, du destinataire ou du payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.), selon celui qui acquitte les frais de transport conformément aux dispositions de l'article 15.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 19 Exercice du droit de disposition</p> <p>1. Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, paragraphe 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.</p> <p>2. L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, paragraphe 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.</p> <p>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.</p> <p>4. Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.</p> <p>5. Lorsque, en raison des conditions prévues au paragraphe 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.</p>		<p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les sections 5 à 7 de l'article 12 de la CMR, l'article 19 des Règles CIM et les paragraphes 4 à 6, 10 et 11 de l'article 20 de la SMGS.</p> <p>En outre, des clauses sur le droit et les procédures de disposition de la marchandise pourraient être réunies et introduites dans le nouveau régime, comme c'est le cas dans l'article 12 de la CMR et l'article 20 de la SMGS.</p>	<p>Article O Exercice du droit de disposition</p> <p>(texte à rédiger)</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Article 21 Obstacles au transport et à la livraison des marchandises</p>	<p>La CMR (art. 14 et 15) et les Règles CIM indiquent les obstacles au transport et à la livraison dans deux articles, tandis que la SMGS traite de ces mêmes obstacles et de leurs conséquences dans un seul article (art. 21). La CMR (art. 16) et les Règles CIM exposent les conséquences du défaut de livraison dans un article distinct.</p> <p>Tout comme la SMGS, le nouveau régime ferroviaire pourrait traiter des</p>	<p>Article P Obstacles au transport et à la livraison des marchandises</p> <p>(texte à rédiger)</p> <p>Article Q Conséquences</p> <p>(texte à rédiger)</p>
<p>Article 20 Empêchements au transport</p> <p>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.</p> <p>2. Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a</p>	<p>1. Si des obstacles au transport des marchandises se présentent à la gare expéditrice ou sur le parcours emprunté, il appartient à la compagnie de chemin de fer de déterminer s'il convient de demander à l'expéditeur des instructions ou s'il est plus judicieux d'emprunter un autre parcours pour le transport des marchandises jusqu'à la gare destinataire. La compagnie de chemin de fer est en droit de faire payer la modification d'un parcours et de</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p>	<p>disposer du délai supplémentaire requis pour la livraison, sauf dans les cas où elle est responsable de la situation.</p> <p>2. S'il n'existe pas d'autres parcours, ou si le transport ne peut se faire pour une autre raison, ou encore s'il existe un obstacle à la livraison des marchandises, la gare à laquelle la difficulté a été constatée doit sans délai envoyer à la gare expéditrice un télégramme pour le faire savoir à l'expéditeur et lui demander ses instructions. Elle doit dans ce cas communiquer à l'expéditeur tous les renseignements pertinents dont elle dispose.</p>	<p>obstacles au transport et à la livraison dans un même article. Les conséquences pourraient être exposées dans un article distinct, pour des raisons de clarté.</p>	
<p>Article 21 Empêchements à la livraison</p>	<p>La gare n'est toutefois pas tenue de demander des instructions à l'expéditeur dans le cas d'un obstacle temporaire dû à l'une des raisons mentionnées à l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 3.</p>	<p>L'expéditeur peut utiliser la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» de la lettre de voiture pour donner des consignes relatives aux marchandises dans les cas où se présentent des obstacles à leur transport ou à leur livraison. Si la compagnie de chemin de fer estime ne pas pouvoir suivre ces consignes, elle doit en demander de nouvelles à l'expéditeur.</p>	
<p>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.</p>			
<p>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.</p>			

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p>	<p>Lorsqu'elle reçoit un télégramme l'informant d'obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, la gare expéditrice doit sans délai le signaler à l'expéditeur à l'aide de l'avis ou selon la procédure prévue dans la réglementation interne. L'expéditeur doit alors indiquer au verso de l'avis ce qu'il convient de faire avec les marchandises et renvoyer l'avis à la gare, ou communiquer ses instructions selon la procédure établie dans la réglementation interne.</p>		
<p>4. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, paragraphes 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.</p>	<p>Lorsqu'il renvoie l'avis, ou communique ses instructions selon la procédure établie dans la réglementation interne, l'expéditeur doit également fournir à la gare expéditrice le duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre), prévu pour la communication des consignes pertinentes. S'il ne fournit pas ce duplicata, ses instructions, mentionnées au verso de l'avis ou communiquées selon la procédure établie dans la réglementation interne, n'ont aucune valeur, et la gare expéditrice signale à la gare où l'obstacle a été constaté l'absence d'instructions de la part de l'expéditeur. Dans ce cas, le réseau sur lequel le transport des marchandises est suspendu prend en charge les marchandises conformément à la réglementation interne applicable.</p>		
<p>Article 22 Conséquences des empêchements au transport et à la livraison</p>			
<p>1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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, paragraphe 1, sans avoir demandé des instructions, <p>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.</p>			

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

2. Dans les cas visés à l'article 20, paragraphe 2 et à l'article 21, paragraphe 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

Lorsque l'information que reçoit la gare expéditrice concerne un changement du parcours ou le refus du destinataire de recevoir les marchandises, l'expéditeur peut donner ses instructions sans fournir le duplicata de la lettre de voiture.

La gare expéditrice transmet à la gare où l'obstacle a été constaté les instructions de l'expéditeur. Les frais de communication avec l'expéditeur sont recouvrés auprès de celui-ci par la compagnie de chemin de fer expéditrice conformément à la réglementation interne applicable.

Si l'obstacle au transport ou à la livraison des marchandises apparaît après que le destinataire a modifié le contrat de transport et soumis une déclaration relative à ladite modification, la compagnie de chemin de fer informe le destinataire. Les frais de communication correspondants sont réclamés à ce dernier par le réseau destinataire conformément à la réglementation interne applicable.

3. Si dans un délai de huit jours à compter de la date à laquelle il a été informé d'un obstacle au transport ou à la livraison des marchandises par la gare où l'obstacle a été constaté, ou de quatre jours dans le cas de marchandises périssables,

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.</p> <p>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.</p> <p>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 paragraphes 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.</p>	<p>l'expéditeur ne communique pas d'instructions, ou communique des instructions qui ne peuvent pas être suivies, les marchandises doivent être traitées conformément à la réglementation interne applicable au réseau sur lequel l'obstacle est apparu.</p> <p>Si des marchandises périssables sont menacées de dégradation, le réseau sur lequel l'obstacle au transport ou à la livraison des marchandises a été constaté doit en disposer conformément à la réglementation interne applicable, sans attendre que les quatre jours se soient écoulés.</p> <p>4. Si l'obstacle au transport disparaît avant la réception des instructions de l'expéditeur, la gare où il s'est produit envoie les marchandises à la gare destinataire sans attendre ces instructions et en informe sans délai l'expéditeur.</p> <p>5. En cas de vente des marchandises, le produit de la vente, moins les sommes dues à la compagnie de chemin de fer conformément au paragraphe 1 de l'article 13, les amendes et les dépenses liées à la vente, est versé à l'expéditeur. Si le produit de la vente des marchandises ne couvre pas les dépenses engagées, il incombe à l'expéditeur de régler la différence.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>6. Les dispositions des paragraphes 1, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également au destinataire dans le cas où il a modifié le contrat de transport conformément à l'article 20.</p>		
	<p>7. Si des obstacles se présentent par la faute de l'expéditeur ou du destinataire lors du transport ou de la livraison des marchandises, tous les frais que la compagnie de chemin de fer a engagés du fait de la suspension du transport ou de la livraison doivent lui être remboursés. Si l'expéditeur ou le destinataire n'est pas responsable des obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, la compagnie de chemin de fer doit néanmoins être remboursée des frais pouvant être occasionnés par le fait que l'expéditeur ou le destinataire, suite à une demande lui ayant été adressée par la compagnie au sujet des obstacles, n'a pas donné d'instructions dans les délais fixés au paragraphe 3 du présent article, ou a donné des instructions qui ne pouvaient pas être suivies.</p>		
	<p>Si ces obstacles se présentent sur le réseau expéditeur ou sur le réseau destinataire, les sommes dues pour les frais engagés sont calculées conformément aux dispositions de la réglementation interne et aux tarifs appliqués par les compagnies de chemin de fer pour les transports visés.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Si ces obstacles se présentent sur un réseau de transit, les sommes dues pour les frais engagés sont calculées sur la base du tarif appliqué par la compagnie de chemin de fer concernée pour le transport international visé. Si le paiement des frais engagés n'est pas prévu dans le tarif de transit pour de tels cas, le calcul des sommes dues s'effectue conformément aux dispositions de la réglementation interne et au tarif du réseau de transit concerné pour le transport visé.</p> <p>Toutes les sommes dues pour les frais ci-dessus doivent être inscrites dans la lettre de voiture et sont exigibles de l'expéditeur, du destinataire ou du payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.), selon celui qui acquitte les frais de transport conformément aux dispositions de l'article 15.</p> <p>8. En cas de modification du contrat de transport du fait de l'apparition d'obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, les dispositions pertinentes de l'article 20 sont applicables, à l'exception des dispositions du paragraphe 9.</p>		

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

Article 23**Limites de la responsabilité**

1. La compagnie de chemin de fer est responsable, dans les limites fixées par la présente section, des retards d'acheminement des marchandises, ainsi que des dommages résultant de la perte totale ou partielle, de l'insuffisance de masse, ou de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, depuis leur prise en charge pour transport jusqu'à leur livraison à la gare destinataire et, en cas de réexpédition des marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, jusqu'à l'accomplissement des formalités de transport, conformément à la lettre de voiture prévue dans l'autre convention relative au transport international direct de marchandises par chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer est responsable, s'il y a eu faute de sa part, des conséquences de la perte des pièces jointes par l'expéditeur ou l'administration douanière, conformément aux paragraphes 1 et 3 de l'article 11, à la lettre de voiture et qui y sont énumérées, ainsi que des

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

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

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

Article R**Fondement de la responsabilité**

(texte à rédiger)

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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 intermodales 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;</p> <p>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;</p> <p>c) Chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;</p> <p>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;</p>	<p>conséquences de la non-exécution, par sa faute, des déclarations relatives à la modification du contrat de transport faites conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 20.</p> <p>Dans le cas d'un transport de marchandises conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, telle qu'elle est fixée dans la présente section, débute dès la prise en charge des marchandises pour transport jusqu'à l'apposition sur la lettre de voiture CIM/SMGS du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition et, en sens inverse, depuis l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition jusqu'à la livraison des marchandises à la gare destinataire.</p> <p>2. Quelle que soit la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, l'indemnité éventuelle à verser au titre des dommages ne doit pas dépasser celle prévue en cas de perte totale des marchandises.</p> <p>3. La compagnie de chemin de fer est dégagée de sa responsabilité dans le cas de la perte totale ou partielle, de l'insuffisance de masse, ou de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises admises au</p>		

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

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.

transport si la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises a eu lieu:

1) À la suite d'événements qu'elle n'a pas pu empêcher et contre lesquels elle n'a rien pu faire;

2) En raison de la qualité inappropriée des marchandises, des articles de conditionnement ou des emballages lorsque les marchandises ont été prises en charge aux fins du transport à la gare expéditrice, ou du fait des propriétés naturelles et physiques des marchandises, des articles de conditionnement ou des emballages, ayant entraîné leur inflammation spontanée ou leur endommagement, notamment la casse ou la détérioration des articles de conditionnement ou des emballages hermétiques en verre, polyéthylène, métal, bois, céramique ou dans tout autre matériau, leur corrosion, leur altération interne ou tout autre dégât comparable;

3) Par la faute de l'expéditeur ou du destinataire, ou du fait de leurs exigences, qui permettent de dégager la compagnie de chemin de fer de sa responsabilité;

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>4) Pour des raisons liées au chargement ou au déchargement des marchandises, lorsque celui-ci a été effectué par l'expéditeur ou par le destinataire; le chargement des marchandises dans un wagon par l'expéditeur est prévu lorsque celui-ci en fait la demande dans la lettre de voiture, à la rubrique «Chargé», conformément au paragraphe 4 de l'article 9; s'il n'est pas indiqué à cet endroit qui charge les marchandises, il est entendu qu'il s'agit de l'expéditeur;</p> <p>5) Du fait du transport sur un wagon découvert de marchandises pouvant être transportées de la sorte conformément à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice;</p> <p>6) Parce que l'expéditeur ou le destinataire ou les convoyeurs des marchandises nommés par ceux-ci n'ont pas suivi les prescriptions de l'annexe 3, ou parce que les convoyeurs n'ont pas satisfait aux exigences énoncées dans cette même annexe;</p> <p>7) Du fait de l'absence d'articles de conditionnement ou d'emballage des marchandises, nécessaires pour leur transport, conformément au paragraphe 1 de l'article 9, ce qui n'a pas permis de préserver l'intégrité des marchandises durant leur transport sur tout le parcours emprunté;</p>		

8) En raison de défauts de conditionnement ou d'emballage des marchandises qui n'ont pas pu être décelés par la compagnie de chemin de fer lors de l'inspection visuelle effectuée au moment de la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport à la gare expéditrice, ce qui n'a pas permis de préserver l'intégrité des marchandises durant leur transport sur tout le parcours emprunté;

9) Parce que l'expéditeur a confié, aux fins de leur transport, sous une désignation incorrecte, imprécise ou incomplète, des articles exclus du transport;

10) Parce que l'expéditeur a confié, aux fins de leur transport, sous une désignation incorrecte, imprécise ou incomplète, ou sans se conformer aux règles prescrites dans la présente Convention, des marchandises transportables sous certaines conditions;

11) Du fait de la diminution de la masse des marchandises, compte tenu de leurs propriétés naturelles, à condition que cette diminution ne dépasse pas les normes fixées au paragraphe 1 de l'article 24;

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>12) Parce que l'expéditeur a chargé les marchandises dans un wagon ou un conteneur qui n'était pas adapté à leur transport, alors qu'il devait s'en rendre compte, conformément au paragraphe 4 de l'article 9 ou au paragraphe 11 de l'annexe 8, lors du contrôle visuel de l'état du wagon ou du conteneur; le chargement des marchandises dans un wagon par l'expéditeur est spécifié par ce dernier dans la lettre de voiture, à la rubrique «Chargé», conformément au paragraphe 4 de l'article 9; s'il n'est pas indiqué à cet endroit qui charge les marchandises, il est entendu qu'il s'agit de l'expéditeur;</p> <p>13) Du fait de la non-application ou de l'application non appropriée par l'expéditeur, le destinataire ou le mandataire des règles douanières ou d'autres règles administratives.</p> <p>4. Les compagnies de chemin de fer sont dégagées de leur responsabilité:</p> <p>1) Pour insuffisance de masse dans le cas de marchandises diverses transportées dans des contenants ou attachées ensemble, si les marchandises ont été livrées au destinataire dans les conditions suivantes: nombre suffisant de colis, contenants ou attaches en bon état et absence de signes extérieurs d'accès au contenu pouvant expliquer l'insuffisance de masse;</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>2) Pour insuffisance de masse dans le cas de marchandises diverses transportées sans contenants ni attaches, si les marchandises ont été livrées au destinataire dans les conditions suivantes: nombre suffisant de colis et absence de signes extérieurs d'accès aux marchandises pouvant expliquer l'insuffisance de masse;</p>		
	<p>3) Pour insuffisance de masse et nombre insuffisant de colis, si les marchandises, chargées par l'expéditeur dans un wagon, un conteneur, un ensemble routier, un véhicule automobile, une caisse mobile, une remorque ou une semi-remorque, ont été livrées au destinataire sous des scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice en bon état, posés conformément aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 9 et du paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention, et sans signes extérieurs d'accès aux marchandises pouvant expliquer l'insuffisance de masse et le nombre insuffisant de colis;</p>		
	<p>4) Pour la perte totale ou partielle des pièces amovibles ou des pièces de rechange qui se trouvaient dans des ensembles routiers, des caisses mobiles, des remorques, des semi-remorques, des véhicules</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>automobiles, des tracteurs et d'autres engins automoteurs, si ces ensembles routiers, caisses mobiles, remorques, semi-remorques, véhicules automobiles, tracteurs et autres engins automoteurs ont été livrés au destinataire sous des scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur en bon état, posés conformément aux prescriptions du paragraphe 3 de l'annexe 7 et du paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention, et sans détériorations ni signes extérieurs d'accès pouvant expliquer la perte totale ou partielle des pièces amovibles ou des pièces de rechange.</p>		
	<p>Si, aux fins d'un contrôle policier et douanier, ou d'un contrôle sanitaire, phytosanitaire ou autre, il a été procédé à l'ouverture de wagons, de conteneurs, d'ensembles routiers, de caisses mobiles, de remorques, de semi-remorques, de véhicules automobiles, de tracteurs ou d'autres engins automoteurs, et par conséquent au remplacement des scellés ou systèmes de scellement posés initialement, les scellés intacts des douanes et les scellés ou systèmes de scellement de l'une quelconque des compagnies de chemin de fer participant au transport, posés conformément aux dispositions du paragraphe 8 de</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>l'article 9 et des paragraphes 3 de l'annexe 7 et 9 de l'annexe 21 de la Convention ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice. Si, sur le parcours, le contrôle policier et douanier mentionné ci-dessus et d'autres contrôles ont lieu plusieurs fois, tous les scellés ou systèmes de scellement intacts des douanes ou des gares frontière posés lors de l'un ou l'autre des contrôles ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice.</p>		
	<p>L'ouverture d'un wagon, d'un conteneur, d'un ensemble routier, d'une caisse mobile, d'une remorque, d'une semi-remorque, d'un véhicule automobile, d'un tracteur ou d'un autre engin automoteur et le remplacement des scellés ou systèmes de scellement sont attestés par un procès-verbal d'ouverture aux fins d'un contrôle policier, douanier, sanitaire, phytosanitaire ou autre, établi à l'aide du formulaire de l'annexe 18 rempli par la compagnie de chemin de fer, ou par une mention d'ouverture inscrite par la compagnie dans la lettre de voiture, à la rubrique «Indications de la compagnie de chemin de fer». Le procès-verbal d'ouverture porte les signatures des</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>agents ayant procédé au contrôle et du représentant de la compagnie de chemin de fer, ainsi que le timbre à date de la gare à laquelle il a été procédé au remplacement des scellés ou systèmes de scellement. La mention d'ouverture inscrite dans la lettre de voiture est accompagnée de la signature du représentant de la compagnie de chemin de fer dans la gare de laquelle il a été procédé au remplacement des scellés ou systèmes de scellement, du timbre à date de ladite gare et des signatures des agents ayant procédé au contrôle lorsque ces signatures sont prévues dans la législation et la réglementation du pays où a eu lieu le contrôle.</p>		
	<p>Le procès-verbal d'ouverture ou la mention, dans la lettre de voiture, de l'ouverture et du remplacement des scellés ou systèmes de scellement atteste l'ouverture d'un wagon, d'un conteneur, d'un ensemble routier, d'une caisse mobile, d'une remorque, d'une semi-remorque, d'un véhicule automobile, d'un tracteur ou d'un autre engin automoteur aux fins d'un contrôle policier, douanier, sanitaire, phytosanitaire ou autre, mais ne renseigne pas sur l'intégrité de l'envoi ni sur l'état des marchandises.</p>		

Un exemplaire du procès-verbal d'ouverture doit être joint à la lettre de voiture et remis au destinataire, à la gare destinataire, avec les marchandises et les feuillets 1 et 5 de la lettre de voiture.

Dans le cas d'un transport de marchandises, conformément au paragraphe 2 de l'article 2, depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention vers un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention, les scellés ou systèmes de scellement présents sur les wagons, conteneurs, ensembles routiers, caisses mobiles, remorques ou semi-remorques, sous lesquels ces derniers sont arrivés à la gare frontière d'entrée de la première compagnie de chemin de fer partie à la présente Convention, et qui sont associés au transport précédent effectué selon la lettre de voiture établie conformément à l'autre convention régissant le transport international direct de marchandises par chemin de fer, ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement que l'expéditeur ou la gare expéditrice doit poser, conformément au paragraphe 8 de l'article 9 et au paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>5. Les compagnies de chemin de fer sont dégagées de leur responsabilité pour retard dans la livraison des marchandises dans les cas ci-après:</p>		
	<p>1) Abondantes chutes de neige, inondations, éboulements ou autres événements exceptionnels, sur une période pouvant aller jusqu'à quinze jours selon les dispositions prises par l'organe central de la compagnie de chemin de fer du pays concerné;</p>		
	<p>2) Autres circonstances ayant entraîné l'arrêt ou la limitation de la circulation du train, selon les dispositions prises par le gouvernement du pays concerné.</p>		
	<p>6. Les renseignements relatifs à la masse des marchandises et au nombre de colis indiqués par l'expéditeur dans la lettre de voiture ne peuvent servir de preuves contre la compagnie de chemin de fer que dans les conditions suivantes:</p>		
	<p>1) Si la vérification de la masse des marchandises a été effectuée par la compagnie et si cette dernière a dans la lettre de voiture indiqué la masse à la rubrique «Masse (kg) compagnie de chemin de fer», en la confirmant à la rubrique «Timbre de la gare de pesage et signature»;</p>		

2) Si la vérification du nombre de colis a été effectuée par la compagnie et si le nombre de colis a été indiqué dans la lettre de voiture à la rubrique «Indications de la compagnie de chemin de fer» et confirmé par la signature d'un employé de la compagnie et le timbre de la gare.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux cas prévus au paragraphe 4 du présent article.

7. En cas de perte partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, le destinataire ou l'expéditeur doit démontrer que le dommage a eu lieu durant la période comprise entre la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport et leur livraison dans le cas où le procès-verbal, mentionné au paragraphe 3 de l'article 18, a été établi après la livraison des marchandises.

8. Il appartient à la compagnie de chemin de fer de démontrer que la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises est la conséquence des faits mentionnés aux alinéas 1 et 3 du paragraphe 3 du présent article.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>9. Si, à la lumière des circonstances, il apparaît que la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises peut être imputée aux faits mentionnés aux alinéas 2 et 4 à 13 du paragraphe 3 du présent article, il est estimé que le dommage est la conséquence de ces faits tant que l'expéditeur ou le destinataire n'apporte pas la preuve du contraire. Cette disposition n'est toutefois pas applicable au cas mentionné à l'alinéa 5 du paragraphe 3 du présent article lorsque des colis entiers ont été perdus.</p>		
	<p>10. Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui n'est pas partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si la compagnie de chemin de fer appliquant la Convention SMGS a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles, il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention SMGS.</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p data-bbox="324 1050 573 1110">Article 25 Charge de la preuve</p> <p data-bbox="324 1134 734 1286">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, paragraphe 2 incombe au transporteur.</p> <p data-bbox="324 1302 734 1420">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</p>	<p data-bbox="748 272 1144 855">Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui est partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si le transporteur appliquant la Convention CIM a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles, il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention CIM.</p> <p data-bbox="748 874 1144 1026">Les dispositions ci-dessus sont valables indépendamment du fait que les marchandises ont été ou non transbordées dans un wagon n'ayant pas le même écartement.</p> <p data-bbox="748 1050 1032 1078">Article 23, paragraphe 8</p>	<p data-bbox="1160 1134 1552 1409">Sachant que la charge de la preuve imposée au transporteur découle des règles générales d'administration de la preuve, il n'est pas indispensable d'inclure des dispositions particulières à ce sujet dans le nouveau régime ferroviaire, contrairement à ce qui est fait dans la CMR, les Règles CIM et la SMGS.</p>	

COTIF/CIM (1999)**Convention SMGS (2013)****Observations du secrétariat de la CEE**

particuliers prévus à l'article 23, paragraphe 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 paragraphe 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, paragraphe 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

Article 22
Responsabilité commune des compagnies de chemin de fer

1. La compagnie de chemin de fer qui a pris en charge des marchandises aux fins de leur transport conformément à une lettre de voiture SMGS est tenue d'exécuter le contrat de transport sur tout le parcours emprunté par les marchandises jusqu'à leur livraison à la gare destinataire. En cas de réexpédition des marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, sa responsabilité prend fin au moment de l'accomplissement des formalités de transport conformément à la lettre de voiture prévue dans l'autre Convention relative au transport international direct de marchandises par chemin de fer.

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

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>2. La compagnie de chemin de fer qui a pris en charge des marchandises aux fins de leur transport conformément à une lettre de voiture CIM/SMGS est tenue d'exécuter le contrat de transport depuis la prise en charge des marchandises pour transport jusqu'à l'apposition du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition et, en sens inverse, depuis l'apposition du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition jusqu'à la livraison des marchandises à la gare destinataire.</p> <p>3. Chaque compagnie de chemin de fer qui à son tour prend en charge les marchandises aux fins de leur transport conformément à la lettre de voiture devient ainsi partie au contrat de transport et doit s'acquitter de toutes les obligations qui en découlent.</p>	<p>Le «transporteur substitué», entité problématique sur le plan juridique (art. 27 des Règles CIM uniquement; aucune mention dans la SMGS ni dans la CMR), pourrait être supprimé.</p> <p>Les entités juridiques que sont le «transporteur contractuel» et le «transporteur subséquent» pourraient être mentionnées dans les règles de base concernant la responsabilité (c'est-à-dire dans l'article R du texte proposé).</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.</p>			
<p>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.</p>			
<p>6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.</p>			
<p>Article 28 Présomption de dommage en cas de réexpédition</p>	<p>Article 23, paragraphe 10</p>		
<p>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.</p>	<p>10. Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui n'est pas partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si la compagnie de chemin de fer appliquant la Convention SMGS a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles,</p>	<p>Il ne semble pas nécessaire d'introduire des dispositions de ce type dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

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.

il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention SMGS.

Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui est partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si le transporteur appliquant la Convention CIM a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles, il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention CIM.

Les dispositions ci-dessus sont valables indépendamment du fait que les marchandises ont été ou non transbordées dans un wagon n'ayant pas le même écartement.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 29 Présomption de perte de la marchandise</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au paragraphe 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.</p>	<p>Article 17 Remise du chargement. Recherche du chargement</p> <p>5. Si, au cours des trente jours suivant l'expiration du délai de livraison, la marchandise n'est pas livrée au destinataire, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de demander aux chemins de fer d'entreprendre des recherches pour la retrouver.</p> <p>Cette demande est faite par l'expéditeur à la gare expéditrice ou par le destinataire à la gare destinataire au moyen du formulaire figurant à l'annexe 15, en deux exemplaires, accompagnée du duplicata de la lettre de voiture (feuille 3 de la lettre de voiture) ou de l'original de la lettre de voiture et du bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture), au plus tard trois mois suivant l'expiration du délai de livraison de la marchandise.</p> <p>La gare expéditrice ou la gare destinataire confirme la réception de la demande par l'apposition, sur les deux exemplaires, d'un timbre à date et de la signature de l'agent de gare ayant réceptionné la demande; un exemplaire est retourné à l'auteur de la demande.</p>	<p>Les Règles CIM et la CMR (art. 20) permettent au destinataire, lorsque les marchandises ont été retrouvées, de choisir entre la livraison ou l'indemnité. La SMGS impose cependant au destinataire d'accepter les marchandises durant une période de six mois.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait s'inspirer des Règles CIM et de la CMR.</p>	<p>Article S Présomption de perte de la marchandise</p> <p>(texte à rédiger)</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>4. À défaut soit de la demande visée au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.</p>	<p>La demande de recherche de la marchandise ne constitue pas le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.</p> <p>6. Le destinataire peut considérer que la marchandise est perdue si elle ne lui a pas été livrée au cours des trente jours suivant l'expiration du délai de livraison, calculé conformément à l'article 14, et que la gare de destination a inscrit, dans le duplicata de la lettre de voiture (feuille 3 de la lettre de voiture) ou dans l'original de la lettre de voiture et dans le bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture), présentés par le destinataire, à la rubrique « Désignation de la marchandise », la mention « Marchandise non arrivée ». Cette mention doit être authentifiée au moyen du timbre à date de la gare destinataire.</p> <p>Toutefois, si la marchandise est arrivée à la gare destinataire à l'expiration du délai prévu, la gare destinataire doit en informer le destinataire. Celui-ci est tenu de prendre livraison de la marchandise si elle est arrivée au plus tard six mois après l'expiration du délai de livraison et de restituer au chemin de fer les sommes que celui-ci lui a versées à titre de dédommagement pour la perte de la marchandise et de remboursement des frais de transport et des autres dépenses liées au transport de la marchandise.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 30 Indemnité en cas de perte</p>	<p>Article 25 Montant du dédommagement en cas de perte totale ou partielle des marchandises</p>	<p>Article T Indemnité en cas de perte</p>	
<p>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.</p> <p>2. L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.</p>	<p>1. Si, conformément aux dispositions de la présente Convention, une compagnie de chemin de fer doit dédommager un expéditeur ou un destinataire de marchandises suite à la perte totale ou partielle de celles-ci, le montant du dédommagement est calculé sur la base du prix indiqué sur la facture du fournisseur étranger ou sur une copie de ladite facture certifiée conformément aux dispositions en vigueur dans le pays où la réclamation a été déposée.</p>	<p>La CMR, les Règles CIM et la SMGS (texte à rédiger) répondent à des principes similaires, à savoir que l'obligation de verser une indemnité est limitée à la valeur des marchandises perdues et aux frais de transport payés. Dans le cas de la CMR et des Règles CIM, des montants fixes sont également prévus. Il n'y a pas d'indemnité pour les dommages collatéraux.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait aussi être fondé sur ces principes. Des limites d'indemnisation appropriées devront être définies.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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 intermodale, 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 intermodale 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.</p>	<p>Si la valeur des marchandises perdues en totalité ou en partie ne peut être déterminée comme indiqué ci-dessus, il convient de procéder à une expertise nationale.</p> <p>En cas de perte totale ou partielle des marchandises transportées, dont la valeur a été déclarée conformément aux dispositions de l'article 10, la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur ou le destinataire à hauteur de la valeur déclarée ou de sa fraction correspondant à la partie des marchandises qui a été perdue.</p>		
<p>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'accise portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.</p>	<p>En cas de perte totale ou partielle de biens ménagers pour lesquels l'expéditeur a inscrit, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» de la lettre de voiture, la mention «Sans déclaration de valeur», la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur ou le destinataire au taux de 6 francs suisses par kilogramme de marchandises perdues.</p>		
	<p>2. Outre les dédommagements prévus au paragraphe 1 du présent article, il convient de rembourser les frais de transport, les droits de douane et autres frais payés durant le transport des marchandises perdues dans le cas où ces derniers ne sont pas inclus dans le prix desdites marchandises.</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 31 Responsabilité en cas de déchet de route</p> <p>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:</p> <p>a) 2 % de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;</p> <p>b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.</p> <p>2. La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.</p> <p>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</p>	<p>3. Les frais et dommages de l'expéditeur ou du destinataire qui ne sont pas liés au contrat de transport ne donnent pas lieu à un dédommagement de la part de la compagnie de chemin de fer.</p> <p>Article 24 Limitation de la responsabilité en cas d'insuffisance de masse des marchandises</p> <p>1. S'agissant des marchandises qui, en raison de leurs propriétés naturelles, sont sujettes à une perte de poids lors du transport, la compagnie de chemin de fer est déchargée de sa responsabilité, indépendamment de la distance parcourue par les marchandises, sous réserve que l'insuffisance ne dépasse pas les normes ci-après:</p> <p>1) 2 % du poids des marchandises liquides ou confiées pour transport à l'état frais ou humide, ainsi que des marchandises suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minerais de manganèse et de chrome; • Sulfate de cuivre; • Magnésie et autres substances chimiques brutes en vrac; • Sel; • Fruits frais; 	<p>Compte tenu du type des marchandises transportées par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie, la perte de poids durant le transport ne devrait pas avoir beaucoup d'importance.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire ne devrait donc pas comporter de dispositions particulières concernant la responsabilité pour la perte de poids durant le transport, comme c'est le cas dans la CMR.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.</p> <p>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.</p> <p>5. Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.</p> <p>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.</p> <p>5. Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Légumes frais; • Peaux corroyées et salées; • Tabac; • Viande fraîche réfrigérée; • Agrumes, bananes et baies frais; <p>2) 1,5 % du poids des marchandises suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bois de chauffage et de charpente, bambou et charbon de bois; • Matériaux de construction d'origine minérale; • Graisses; • Poissons salés et séchés; • Engrais; <p>3) 1 % du poids des marchandises suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combustible minéral; • Coke de pétrole ou de houille; • Minerai de fer; • Écorce de bois; • Laine brute; • Houblon; • Savon; • Légumes; • Viandes surgelées; • Volailles; 		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • Viandes fumées de toutes sortes; • Poissons surgelés; • Produits de la mer; • Volailles surgelées; • Saucisses et produits carnés de toutes sortes; <p>4) 0,5 % du poids de toutes les autres marchandises sèches sujettes à une perte de poids lors du transport;</p> <p>5) Dans le cas du transport de marchandises dans des contenants en verre ou dans d'autres matières susceptibles de se briser ou de se fêler (voir l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 23), la norme de perte pour la quantité totale est fixée à 1 %.</p> <p>Dans le cas du transport avec transbordement des marchandises ci-dessus en vrac ou dans des citernes, les normes de perte indiquées aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe sont relevées de 0,3 % pour chaque transbordement des marchandises considérées.</p> <p>2. La limitation de responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article n'est pas applicable dans le cas où l'expéditeur ou le destinataire des marchandises peut démontrer que la diminution du poids des marchandises n'est pas due aux propriétés naturelles de celles-ci.</p>		

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

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;

3. Dans le cas où plusieurs colis ont été transportés sur la base d'une seule lettre de voiture, la norme de perte de poids admissible est calculée séparément pour chaque colis à condition que le poids dudit colis ait été indiqué dans la lettre de voiture au moment de la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport.

4. En cas de perte totale des marchandises ou de perte de certains colis, il n'est pas tenu compte de la perte de poids des colis perdus dans le calcul du dédommagement.

Article 26
Montant du dédommagement en cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises

1. Si, conformément aux dispositions de la présente Convention, en cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, une compagnie de chemin de fer doit dédommager un expéditeur ou un destinataire de marchandises, le montant de dédommagement à verser doit être calculé sur la base de la dépréciation des marchandises.
2. En cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité de marchandises dont la valeur a été déclarée conformément à

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

Article U
Indemnité en cas d'avarie

(texte à rédiger)

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p> <p>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 intermodale, 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.</p> <p>4. Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au paragraphe 1, les frais prévus à l'article 30, paragraphe 4.</p>	<p>l'article 10, la compagnie de chemin de fer verse un dédommagement dont le montant doit correspondre à la dépréciation des marchandises due à la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité de celles-ci, plus le montant des frais mentionnés au paragraphe 2 de l'article 25.</p> <p>3. Les dédommagements prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont fixés dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 25 et compte tenu des expertises effectuées conformément au paragraphe 7 de l'article 18.</p> <p>4. Les dédommagements prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne doivent pas dépasser:</p> <p>1) Le montant de dédommagement pour perte totale des marchandises si, à la suite de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, tout le lot de marchandises a perdu sa valeur;</p> <p>2) Le montant de dédommagement pour perte de la partie dépréciée des marchandises si, à la suite de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, seule une partie des marchandises a perdu sa valeur.</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>Article 33 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison</p>	<p>Article 27 Montant du dédommagement pour retard de livraison des marchandises</p>	<p>Article V Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison</p>	<p>(texte à rédiger)</p>
<p>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.</p> <p>2. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au paragraphe 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.</p> <p>3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au paragraphe 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.</p> <p>4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.</p> <p>5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au paragraphe 1 avec celles prévues aux articles 30 et</p>	<p>1. En cas de retard dans la livraison des marchandises, la compagnie de chemin de fer doit verser au destinataire une pénalité dont le montant est calculé sur la base du prix de transport appliqué par la compagnie responsable du retard et de la durée du retard, laquelle est exprimée en fraction (jours) du délai total de livraison, comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 % du prix de transport dans le cas d'un retard ne dépassant pas un dixième du délai total de livraison; • 12 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à un dixième du délai total de livraison mais ne dépassant pas deux dixièmes; • 18 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à deux dixièmes du délai total de livraison mais ne dépassant pas trois dixièmes; 	<p>Les dispositions des Règles CIM et de la SMGS relatives au dédommagement pour dépassement du délai de livraison sont comparables sur le fond. Cependant, les limites d'indemnisation ne sont pas les mêmes.</p> <p>Ce point devra être examiné.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.</p> <p>6. Lorsque, conformément à l'article 16, paragraphe 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, paragraphes 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux paragraphes 1 à 5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 24 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à trois dixièmes du délai total de livraison mais ne dépassant pas quatre dixièmes; • 30 % du prix de transport dans le cas d'un retard dépassant quatre dixièmes du délai total de livraison. <p>Dans le cas où les marchandises ont pris du retard sur une partie du parcours mais sont arrivées plus tôt que prévu sur une autre partie, il convient de calculer la durée du retard en effectuant une compensation.</p> <p>2. En cas de dédommagement pour perte totale des marchandises, le dédommagement prévu au paragraphe 1 du présent article ne peut être réclamé.</p> <p>En cas de perte partielle des marchandises, la pénalité pour retard de livraison, dans le cas où un retard a eu lieu, s'applique à la partie des marchandises qui n'a pas été perdue.</p> <p>En cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, la pénalité pour retard de livraison, si un retard a bien eu lieu, s'ajoute au montant du dédommagement prévu à l'article 26.</p>		

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Le montant de la pénalité prévue au paragraphe 1 du présent article, ajouté aux montants des dédommagements mentionnés aux articles 25 et 26, ne doit pas dépasser le montant total de dédommagement qui aurait été dû si les marchandises avaient été perdues dans leur totalité.</p>		
<p>Article 34 Dédommagement en cas de déclaration de valeur</p>	<p>Article 10 Déclaration de valeur de la marchandise et déclaration d'intérêt à la livraison</p>		
<p>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, paragraphe 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.</p>	<p>2. L'expéditeur peut, s'il le souhaite, faire une déclaration de valeur pour les autres marchandises présentées pour le transport.</p>	<p>Tout comme la CMR (art. 23, par. 6 et art. 24 et 26), les Règles CIM et la SMGS prévoient un montant de dédommagement supérieur lorsque l'expéditeur et le transporteur conviennent d'une valeur supérieure pour les marchandises ou d'un intérêt spécial à la livraison.</p>	
<p>Article 35 Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison</p>	<p>Article 25, paragraphe 1, section 3</p>	<p>Si, conformément à l'article 5.3 des Règles CIM, le nouveau régime ferroviaire stipule de façon générale que le transporteur peut prendre volontairement une responsabilité d'un montant supérieur, il ne semble pas nécessaire de prévoir des dispositions particulières sur ce point.</p>	
<p>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.</p>	<p>En cas de perte totale ou partielle des marchandises transportées, dont la valeur a été déclarée conformément aux dispositions de l'article 10, la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur ou le destinataire à hauteur de la valeur déclarée ou de sa fraction correspondant à la partie des marchandises qui a été perdue.</p>		
	<p>Article 10, paragraphe 5</p>		
	<p>5. En accord avec les chemins de fer participant au transport, l'expéditeur peut, lorsqu'il présente la marchandise pour le transport, faire une déclaration d'intérêt à la livraison.</p>		

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

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, paragraphe 3, à l'article 19, paragraphes 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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

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

Compte tenu de la récente évolution dans le sens de l'établissement de limites de dédommagement insurmontables (voir la première phrase du paragraphe 3 de l'article 22 de la CM, ainsi que les Règles de Rotterdam), le nouveau régime ferroviaire pourrait être établi sans disposition équivalant à celle de l'article 36 des Règles CIM, sous réserve que les limites de dédommagement, en termes de montants, soient suffisamment élevées ou soient complètement ignorées.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 37 Conversion et intérêts</p> <p>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.</p> <p>2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5 % 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.</p> <p>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.</p>	<p>Article 28 Paiement des indemnités</p> <p>1. Le paiement des dédommagements prévus aux articles 25 et 26 et des pénalités prévues à l'article 27 doit s'effectuer dans la devise du pays dont la compagnie de chemin de fer doit verser les sommes dues.</p> <p>2. Si la somme à payer est exprimée dans la devise d'un pays mais que le paiement s'effectue dans un autre pays, il convient de la convertir au cours du jour et du lieu de paiement dans la devise du pays dont la compagnie de chemin de fer effectue le paiement.</p>	<p>La CMR, les Règles CIM et la SMGS contiennent des dispositions similaires qui pourraient être introduites dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	<p>Article W Conversion et intérêts</p> <p>(texte à rédiger)</p>
<p>Article 38 Responsabilité en trafic fer-mer</p> <p>1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, paragraphe 1 de la Convention, chaque État membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des</p>		<p>L'introduction dans le nouveau régime ferroviaire de dispositions relatives à la responsabilité en trafic fer-mer, qui n'existent que dans les Règles CIM, doit faire l'objet d'un examen.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:</p> <p>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;</p> <p>b) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;</p> <p>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;</p> <p>d) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.</p> <p>2. Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au paragraphe 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.</p> <p>3. Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au paragraphe 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant</p>		<p>Dans la SMGS, ces questions ne sont abordées que sous l'angle de l'utilisation de la lettre de voiture en cas de transport par certaines liaisons fer-mer (annexe 12.6, sections 3.1 à 4.2).</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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.</p>	<p>4. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, paragraphe 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 États membres, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces États.</p>	<p>5. Les mesures prises en conformité des paragraphes 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 États membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.</p>	

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 prescriptions d'un État 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.

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

Article X**Personnes dont répond le transporteur**

(texte à rédiger)

Tout comme la CMR (art. 3 et art. 29, par. 2) et d'autres conventions internationales, les Règles CIM comprennent des dispositions relatives à la responsabilité des transporteurs à l'égard de leurs agents et des autres personnes qui leur fournissent des services. Ces dispositions devraient être prévues également dans le nouveau régime ferroviaire.

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 41 Autres actions</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Article 26, paragraphe 5</p> <p>5. Les frais et dommages de l'expéditeur ou du destinataire qui ne sont pas liés au contrat de transport ne donnent pas lieu à un dédommagement de la part de la compagnie de chemin de fer.</p>	<p>Les Règles CIM et la SMGS également en substance disposent, de la même façon que la CMR (art. 28), la CM (art. 29 et 30) et d'autres conventions internationales, que, dans les limites d'application, les demandeurs ne peuvent pas obtenir de dédommagement supérieur au titre d'un autre instrument. Dans le cas des Règles CIM et de la CMR, ces dispositions sont aussi applicables au personnel et aux agents des transporteurs.</p> <p>Des dispositions similaires devraient être prévues également dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	<p>Article Y Autres actions</p> <p>(texte à rédiger)</p>

Règlement des réclamations

<p>Article 42 Procès-verbal de constatation</p> <p>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.</p>	<p>Article 18 Procès-verbal</p> <p>1. Le chemin de fer est tenu de dresser un procès-verbal s'il vérifie, au cours du transport ou au moment de la livraison, l'état de la marchandise, sa masse ou le nombre de colis, ainsi que la présence d'une lettre de voiture, et constate à cette occasion:</p> <p>1) La perte totale ou partielle de la marchandise, une diminution de la masse, une détérioration, une dégradation de la marchandise ou une altération de sa qualité pour d'autres raisons;</p>	<p>Les Règles CIM et la SMGS prévoient deux démarches distinctes aux fins du règlement des réclamations, à savoir l'établissement (obligatoire) d'un procès-verbal par le transporteur d'une part, et la soumission d'une réclamation par l'ayant droit (demandeur) d'autre part.</p> <p>Les Règles CIM indiquent qu'il n'est pas obligatoire de soumettre une réclamation, tandis que la SMGS l'impose.</p>	<p>Article Z Réclamations</p> <p>(texte à rédiger)</p>
---	--	--	--

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.</p> <p>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'État où la constatation a lieu.</p>	<p>2) La non-concordance des renseignements inscrits dans la lettre de voiture avec la marchandise elle-même, en ce qui concerne sa désignation, sa masse, le nombre de colis, les signes (marques) et les numéros des colis, la désignation du destinataire et de la gare destinataire;</p> <p>3) L'absence de lettre de voiture ou de certains de ses feuillets concernant la marchandise ou l'absence de la marchandise mentionnée dans la lettre de voiture;</p> <p>4) L'absence ou l'insuffisance des agrès de chargement fournis par l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture.</p>	<p>Dans la CMR (art. 30) et dans la CM (art. 31), une réclamation doit également être présentée par le destinataire.</p> <p>Dans la CMR (art. 32, par. 2), la disposition relative à la réclamation facultative a uniquement pour objet de s'assurer de la suspension du délai de prescription.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur la CMR et la CM. Au lieu d'imposer l'établissement d'un procès-verbal de constatation, il pourrait prévoir la consignation du dommage et une réclamation facultative visant à s'assurer de la suspension du délai de prescription.</p>	
<p>Article 43 Réclamations</p> <p>1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.</p> <p>2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.</p> <p>3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.</p>	<p>Un procès-verbal est aussi dressé en cas de découverte d'un wagon déchargé, privé ou loué à la compagnie de chemin de fer, non accompagné d'une lettre de voiture, ou de découverte d'une lettre de voiture sans wagon correspondant.</p> <p>La gare ayant constaté une ou plusieurs de ces anomalies dresse un procès-verbal au moyen du formulaire figurant à l'annexe 16 de la Convention lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises avec lettre de voiture SMGS, ou au moyen du formulaire figurant à l'annexe 8.1 de l'annexe 22 à la Convention en cas de transport de marchandises avec</p>	<p>Il semble également judicieux de réduire les nombreuses exigences procédurales et formelles de la CIM et de la SMGS.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>4. Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.</p> <p>5. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utiles de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.</p> <p>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.</p>	<p>lettre de voiture CIM/SMGS. Si le formulaire du procès-verbal est imprimé sur des feuillets séparés, chaque feuillet doit être numéroté, signé par les personnes mentionnées au paragraphe 6 du présent article et certifié au moyen du timbre à date de la gare; le numéro du procès-verbal doit être indiqué dans la partie supérieure de chaque feuillet. Une fois le procès-verbal dressé, tous les feuillets doivent être agrafés. Le formulaire du procès-verbal peut être imprimé sur du papier autocopiant.</p> <p>Toutefois, un procès-verbal n'est établi que dans les cas où les anomalies susmentionnées ont pu se produire exclusivement entre le moment de la prise en charge de la marchandise pour le transport et le moment de la remise de la marchandise au destinataire.</p>	<p>La gare qui dresse le procès-verbal doit en porter mention dans la lettre de voiture, à la rubrique «Procès-verbal».</p> <p>2. S'il constate, au moment de la remise de la marchandise, une des anomalies visées au paragraphe 1 du présent article, qui n'a pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal, le destinataire doit immédiatement demander à la gare destinataire d'établir un tel document.</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>La gare destinataire peut refuser de dresser un procès-verbal lorsque:</p>		
	<p>1) Il est exclu que l'anomalie en question se soit produite entre le moment où la marchandise a été prise en charge pour le transport et le moment où elle a été remise au destinataire;</p>		
	<p>2) La diminution de la masse de la marchandise ne dépasse pas la norme indiquée au paragraphe 5 du présent article.</p>		
	<p>3. Si la réglementation interne applicable par le réseau destinataire permet l'établissement d'un procès-verbal après la remise de la marchandise au destinataire, celui-ci a le droit de demander à la gare destinataire d'établir un procès-verbal même après la remise de la marchandise, en ce qui concerne l'une des anomalies visées au paragraphe 1 du présent article dans le cas où celle-ci était impossible à déceler par un examen visuel au moment de la remise de la marchandise. Cette demande doit être faite par le destinataire immédiatement après qu'il a constaté les anomalies et au plus tard trois jours après la remise de la marchandise. Le destinataire ne doit pas modifier l'état de la marchandise avant l'établissement du procès-verbal</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>par la gare destinataire si cela n'est pas indispensable pour empêcher une aggravation des anomalies.</p> <p>Les scellés ou les systèmes de scellement retirés du wagon, du conteneur, de l'ensemble routier, de la caisse mobile, de la remorque, de la semi-remorque, du véhicule automobile, du véhicule tracteur ou d'un autre engin automoteur par le destinataire après la réception du chargement doivent être restitués à la gare destinataire par le destinataire.</p> <p>La gare destinataire peut refuser de dresser un procès-verbal lorsque:</p> <ol style="list-style-type: none">1) La réglementation interne applicable par le réseau destinataire n'autorise pas l'établissement d'un procès-verbal après la remise de la marchandise;2) La demande du destinataire n'a pas été faite à la gare destinataire immédiatement après qu'il a constaté les anomalies et n'a pas été faite dans le délai de trois jours après la remise de la marchandise;3) L'état de la marchandise a été modifié par le destinataire alors que cela n'était pas indispensable pour empêcher l'aggravation des anomalies;		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>4) Il est exclu que l'anomalie en question se soit produite entre le moment où la marchandise a été prise en charge pour le transport et le moment où elle a été remise au destinataire;</p> <p>5) La diminution de la masse de la marchandise ne dépasse pas la norme indiquée au paragraphe 5 du présent article;</p> <p>6) Le destinataire ne transmet pas à la gare destinataire les scellés ou les systèmes de scellement qu'il a retirés du wagon, du conteneur, de l'ensemble routier, de la caisse mobile, de la remorque, de la semi-remorque, du véhicule automobile, du véhicule tracteur ou de tout autre engin automoteur.</p> <p>4. Si, lorsqu'elle vérifie la demande d'établissement d'un procès-verbal formulée par le destinataire conformément au paragraphe 2 ou 3 du présent article, la gare établit que cette demande n'est pas fondée, elle a le droit d'exiger du destinataire le remboursement des frais liés à la vérification de cette demande, ainsi que le paiement de pénalités si cela est prévu par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.</p>		

5. Si un contrôle de la masse de la marchandise effectué en cours de trajet ou à la gare destinataire concernant des marchandises visées au paragraphe 1 de l'article 24 qui, de par leurs caractéristiques naturelles particulières, sont sujettes à une diminution de leur masse pendant le transport, fait apparaître une diminution de la masse de la marchandise par rapport à la masse indiquée dans la lettre de voiture, un procès-verbal constatant la diminution de la masse de la marchandise ne doit être établi que dans le cas où cette diminution dépasse la norme indiquée au paragraphe 1 de l'article 24. Si la masse manquante constatée au cours du contrôle ne dépasse pas la norme indiquée au paragraphe 1 de l'article 24, il ne doit pas être établi de procès-verbal; dans ce cas, les informations concernant la masse de la marchandise constatée au cours du contrôle sont inscrites dans la lettre de voiture, à la rubrique «Mentions du chemin de fer».

Si un contrôle effectué en cours de trajet ou à la gare destinataire fait apparaître une diminution de la masse de la marchandise par rapport à la masse indiquée dans la lettre de voiture, et que cette marchandise, de par ses caractéristiques naturelles

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
	<p>particulières n'est pas sujette à une diminution de sa masse pendant le transport, un procès-verbal n'est établi que dans le cas où la masse manquante représente plus de 0,2 % de la masse indiquée dans la lettre de voiture. Si la masse de la marchandise constatée lors du contrôle ne diffère pas de plus de 0,2 % de la masse indiquée dans la lettre de voiture, cette dernière est considérée comme correcte. La même procédure est utilisée pour la détermination de l'excédent de masse de la marchandise au cours d'une vérification.</p>		
	<p>6. Le procès-verbal est signé par les responsables de la gare mentionnés dans le formulaire figurant à l'annexe 16 à la Convention ou à l'annexe 8.1 de l'annexe 22 à la Convention. Lorsqu'un procès-verbal est établi à la gare destinataire, il doit être signé également par le destinataire ou par la personne habilitée par celui-ci à prendre livraison de la marchandise.</p>		
	<p>S'il n'approuve pas les informations figurant dans le procès-verbal, le destinataire peut noter ses propres remarques concernant ces informations dans la mesure où cela est autorisé dans la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.</p>		

7. En vue d'établir les causes et l'étendue de la perte, de la masse manquante, de la détérioration, de la dégradation de la marchandise ou de l'altération de sa qualité pour d'autres raisons, ainsi que pour déterminer l'étendue du préjudice, une expertise peut être effectuée conformément aux lois et réglementations internes du pays de destination.

8. Un exemplaire du procès-verbal est remis au destinataire selon les modalités prévues par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.

9. Les dispositions des paragraphes 2 à 8 du présent article, qui se rapportent au destinataire de la marchandise, sont également applicables à l'expéditeur si la marchandise lui est retournée conformément à l'alinéa 1 du paragraphe 2 de l'article 20, ou si elle est envoyée à une tierce personne et lui est remise conformément à la réglementation interne mentionnée au paragraphe 3 de l'article 21.

Article 29 **Réclamations**

1. L'expéditeur ou le destinataire est en droit de déposer une réclamation fondée sur le contrat de transport.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>2. Toute réclamation doit être soumise par écrit et accompagnée de sa justification et de l'indication du dédommagement demandé par l'expéditeur à la compagnie de chemin de fer expéditrice, ou par le destinataire à la compagnie de chemin de fer destinataire. Une réclamation doit être déposée pour chaque envoi séparément, sauf dans les cas suivants:</p> <p>1) Réclamation relative au remboursement d'un excédent de versement de frais de transport. La réclamation peut alors être déposée pour plusieurs envois;</p> <p>2) Cas dans lesquels un seul procès-verbal a été établi pour plusieurs envois. Dans ces cas, la réclamation est déposée pour tous les envois mentionnés dans le procès-verbal.</p> <p>3. Une réclamation relative au remboursement de sommes versées conformément au contrat de transport peut être déposée par la personne qui a effectué le paiement uniquement auprès de la compagnie de chemin de fer qui a mis lesdites sommes en recouvrement.</p> <p>4. Les réclamations portant sur une lettre de voiture, hormis celles qui concernent les transports non sécurisés de marchandises</p>		

appartenant à des personnes physiques, soumises en cas de perte totale ou partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, et dont le montant ne dépasse pas 23 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 23 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.

Les réclamations portant sur une lettre de voiture, soumises en cas de perte totale ou partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises appartenant à des personnes physiques, et dont le montant ne dépasse pas 5 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 5 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Les réclamations portant sur une lettre de voiture, soumises en cas de retard dans la livraison des marchandises ou d'excédent de versement de frais de transport, et dont le montant ne dépasse pas 5 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 5 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.</p>		
	<p>5. Lorsqu'une réclamation est présentée par le mandataire d'un expéditeur ou d'un destinataire, le droit de réclamation doit être confirmé par la procuration de ce dernier. Cette procuration doit être établie selon les lois et les règles du pays dont la compagnie de chemin de fer reçoit la réclamation. Celle-ci est conservée par ladite compagnie.</p>		
	<p>6. La réclamation est soumise pour examen à l'organe compétent de la compagnie de chemin de fer concernée, comme indiqué à l'annexe 19.</p>		
	<p>Les notifications d'amendements ou d'ajouts à l'annexe ci-dessus sont envoyées au Comité de l'OSJD et aux compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention,</p>		

avec indication de la date de l'amendement ou de l'ajout, de façon à être reçues par le Comité et par toutes les compagnies parties à la présente Convention au plus tard quarante-cinq jours avant l'entrée en vigueur de l'amendement ou de l'ajout. Les prescriptions de l'article 37 ne sont pas applicables dans ce cas.

Les compagnies de chemin de fer publient les amendements et les ajouts conformément à la réglementation interne qui leur est applicable.

7. Une réclamation peut être adressée à une compagnie de chemin de fer:

1) En cas de perte totale des marchandises:

- Par l'expéditeur, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuillet n° 3 de la lettre de voiture);
- Par le destinataire, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuillet n° 3 de la lettre de voiture), ou l'original (feuillet n° 1), et le bulletin d'arrivée (feuillet n° 5). En outre, il doit être indiqué dans le duplicata ou dans l'original de la lettre de voiture, conformément au

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>paragraphe 6 de l'article 17, que les marchandises ne sont pas arrivées, et cette mention doit être confirmée par le timbre à date de la gare destinataire;</p> <p>2) En cas de perte partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Par l'expéditeur; ou • Par le destinataire; <p>En fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles n^{os} 1 et 5 de la lettre de voiture), ainsi que le procès-verbal remis au destinataire par la compagnie de chemin de fer, à la gare destinataire;</p> <p>3) En cas de retard dans la livraison des marchandises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Par le destinataire, en fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles n^{os} 1 et 5 de la lettre de voiture), ainsi que le formulaire de réclamation présenté à l'annexe 20 en deux exemplaires; 		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>4) En cas d'excédent de versement de frais de transport:</p> <ul style="list-style-type: none">• Par l'expéditeur, pour les sommes versées au titre du transport, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuillet n° 3 de la lettre de voiture), ou tout autre document conforme à la réglementation interne de la compagnie de chemin de fer expéditrice;• Par le destinataire, pour les sommes versées au titre du transport, en fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles n^{os} 1 et 5 de la lettre de voiture).		
	<p>Les documents mentionnés aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe, remis par la compagnie de chemin de fer à l'expéditeur ou au destinataire, ne peuvent être adressés à la compagnie de chemin de fer concernée que dans leur forme originale.</p>		
	<p>Si à la place des documents mentionnés aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe, perdus lors du transport, le destinataire reçoit des documents de remplacement, ainsi que le procès-verbal établi conformément à l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 18, la réclamation peut être présentée avec ces derniers et le procès-verbal qui les accompagne.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>Pour les réclamations présentées dans les cas 1 et 2 du présent paragraphe, outre les documents énumérés aux alinéas correspondants, il convient de joindre la facture du fournisseur étranger ou d'autres pièces prévues aux articles 25 et 26 et attestant la valeur des marchandises ou leur dépréciation, et au besoin d'autres justificatifs (bordereau de l'envoi ou de la partie de l'envoi donnant lieu à réclamation, liste de colisage, certificat d'expertise, etc.).</p> <p>Pour les réclamations présentées dans les cas 1 et 2 du présent paragraphe par le mandataire d'un expéditeur ou d'un destinataire, il convient de joindre également la procuration de ce dernier conformément au paragraphe 5 du présent article.</p> <p>Si la lettre de réclamation adressée à la compagnie de chemin de fer n'est pas accompagnée de toutes les pièces requises mentionnées ci-dessus, ou est accompagnée de copies desdites pièces dans les cas 1 à 4, elle doit être renvoyée au réclamant par la compagnie au plus tard quinze jours à compter de la date de sa réception par l'organe compétent de la compagnie conformément à l'annexe 19 de la présente Convention, avec l'indication des pièces manquantes</p>		

ou pour lesquelles une copie a été jointe. Dans ce cas, la suspension du délai de prescription prévue au paragraphe 3 de l'article 31 n'est pas applicable. Si la compagnie de chemin de fer renvoie la lettre ci-dessus au réclamant après le délai des quinze jours, le délai de prescription est suspendu à compter du jour suivant l'expiration du délai des quinze jours jusqu'au jour de la réception par le réclamant de la lettre mentionnant les pièces manquantes ou pour lesquelles une copie a été jointe. Le renvoi par la compagnie de la réclamation au réclamant ne signifie pas le rejet de la réclamation et ne donne pas au réclamant le droit de poursuivre la compagnie en justice, comme prévu au paragraphe 2 de l'article 30.

8. La compagnie de chemin de fer est tenue, dans un délai de 180 jours à compter de la date de la réclamation, confirmée par le cachet du bureau de poste expéditeur ou par l'accusé de réception de la compagnie dans le cas où elle reçoit directement ladite réclamation, d'examiner cette dernière, de répondre au réclamant et de lui verser le dédommagement qui lui est dû selon que la réclamation a été acceptée en totalité ou en partie.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
	<p>9. Si à la livraison de marchandises identiques par la désignation et par la qualité, envoyées par l'expéditeur à l'adresse du destinataire, avec transbordement par une gare frontière, il est constaté un manque de marchandises dans certains wagons et un excédent dans d'autres, l'excédent est pris en compte pour compenser le manque lors de l'examen de la réclamation.</p>		
	<p>10. Dans le cas d'un transport de marchandises, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 2, à destination d'un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention mais n'a pas conclu d'accords ferroviaires internationaux avec les pays vers lesquels les marchandises sont expédiées, les réclamations doivent être adressées par le destinataire des marchandises directement au réseau destinataire, ou à un autre réseau non partie à la présente Convention lorsque l'incident s'est produit sur ce dernier.</p>		
	<p>Les réclamations concernant un transport de marchandises à destination d'un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention, depuis un pays dont la compagnie de</p>		

chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, effectué aussi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 2, doivent être adressées par le destinataire des marchandises directement au réseau destinataire. Après avoir examiné la réclamation, portant sur la responsabilité des compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention, le réseau doit informer le réclamant du résultat de l'examen. S'il ressort que pour partie, ou en totalité, la réclamation engage la responsabilité de la compagnie de chemin de fer n'ayant pas adhéré à la présente Convention, la partie correspondante de la réclamation ou la réclamation dans son ensemble est rejetée. Les documents soumis avec la réclamation, y compris ceux qui accompagnent le contrat de transport conclu conformément à l'autre droit relatif aux transports, doivent être renvoyés au réclamant afin que celui-ci les transmette directement à l'expéditeur, mentionné dans la lettre de voiture, auquel il appartient de régler le différend avec la compagnie de chemin de fer soumise à l'autre droit.

11. Une compagnie de chemin de fer qui informe un réclamant du rejet partiel ou total de sa réclamation est tenue de justifier ce rejet et de renvoyer dans le même temps les documents joints à la réclamation.

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>Article 44 Personnes qui peuvent actionner le transporteur</p> <p>1. Sous réserve des paragraphes 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:</p> <p>a) À l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, paragraphe 3 ou de l'article 18, paragraphe 3; <p>b) Au destinataire à partir du moment où il a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, paragraphe 3 ou de l'article 18, paragraphe 3. 	<p>12. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer accepte une réclamation donnant droit à une indemnité totale, elle doit traiter les documents joints à la réclamation conformément à la réglementation interne à laquelle elle est soumise.</p> <p>Article 30 Actions en justice dans le cadre d'un contrat de transport</p> <p>1. Ont le droit d'intenter une action en justice fondée sur le contrat de transport les personnes habilitées à présenter une réclamation aux chemins de fer. Une action en justice ne peut être intentée qu'après le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.</p>	<p>Les Règles CIM et la SMGS indiquent qui, sur la base du contrat de transport, peut intenter une action en justice (capacité d'ester en justice), contre qui une action peut être intentée (capacité d'ester en justice) et où l'action doit être intentée (juridiction).</p> <p>La SMGS donne sur ce point moins de renseignements que les Règles CIM.</p> <p>La CMR (art. 31) et la CM (art. 33) régissent principalement les questions de la juridiction et de la capacité d'ester en justice (art. 36 de la CMR; art. 36, par. 3 et art. 45 et 46 de la CM).</p> <p>Les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie sont souvent effectués par plusieurs transporteurs. Il semble par conséquent judicieux de traiter dans le nouveau régime ferroviaire des questions de la juridiction et de la capacité d'ester en justice. De plus, du fait que la</p>	<p>Article AA</p> <p>(texte à rédiger)</p>

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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, paragraphe 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, paragraphe 3.</p> <p>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.</p> <p>4. L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.</p> <p>5. L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.</p> <p>6. Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.</p>		<p>distance entre le pays de départ et le pays de destination est souvent grande, il paraît également judicieux de traiter du droit d'action en justice à l'encontre de l'expéditeur ou du destinataire (voir art. 44, par. 1 et 2 des Règles CIM).</p>	

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>Article 45 Transporteurs qui peuvent être actionnés</p> <p>1. Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des paragraphes 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.</p> <p>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 paragraphe 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>2. L'action en justice ne peut être intentée par la personne habilitée que contre la compagnie de chemin de fer à laquelle a été présentée la réclamation et uniquement dans les cas où ladite compagnie n'a pas respecté le délai d'examen de la réclamation fixé au paragraphe 8 de l'article 29 ou n'a pas notifié à l'auteur de la réclamation, dans les délais, le rejet complet ou partiel de la réclamation.</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 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.</p>			
<p>6. Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.</p>			
<p>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.</p>			
<p>Article 46 For</p>			
<p>1. Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État sur le territoire duquel:</p>	<p>3. L'action en justice ne peut être introduite que devant une juridiction nationale compétente de l'État dont relèvent les chemins de fer auxquels la réclamation a été présentée.</p>		
<p>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</p>			

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.</p> <p>D'autres juridictions ne peuvent être saisies.</p> <p>2. Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du paragraphe 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'État où la nouvelle action est intentée.</p> <p>Article 11 de la COTIF Caution judiciaire</p> <p>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.</p>		<p>Conformément aux paragraphes 3 à 5 de l'article 31 de la CMR, il pourrait également être judicieux d'introduire dans le nouveau régime ferroviaire des dispositions telles que celles des paragraphes 1 et 2 de l'article 12 et celles de l'article 11 de la COTIF.</p>	

Article 12 de la COTIF**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 États membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'État 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 paragraphe 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 État membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

COTIF/CIM (1999)**Convention SMGS (2013)****Observations du secrétariat de la CEE**

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'État 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'État membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État. 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.

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

Article 30, paragraphe 1,
deuxième phrase

1. Ont le droit d'intenter une action en justice fondée sur le contrat de transport les personnes habilitées à présenter une réclamation aux chemins de fer. Une action en justice ne peut être intentée qu'après le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.

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

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

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

- 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,
paragraphe 1;

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.</p> <p>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.</p>	<p>Article 31 Délais de réclamation et d'action en justice</p>	<p>Les Règles CIM, la SMGS et la CMR (art. 32) contiennent des dispositions similaires, sur lesquelles le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé. Cependant, les délais de prescription n'étant pas les mêmes, il faut rechercher une solution appropriée.</p>	<p>Article BB Prescription</p>
<p>Article 48 Prescription</p> <p>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:</p> <p>a) En versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;</p> <p>b) En versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;</p> <p>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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;</p>	<p>1. Les réclamations et actions de l'expéditeur ou du destinataire contre une compagnie de chemin de fer dans le cadre d'un contrat de transport, ainsi que les demandes et les actions d'une compagnie de chemin de fer contre l'expéditeur ou le destinataire concernant le paiement de frais de transport ou de pénalités et le versement d'indemnités en réparation de dommages peuvent être formées dans un délai de neuf mois, à l'exception des réclamations et des actions concernant des retards de livraison, pour lesquelles le délai est fixé à deux mois.</p>	<p>(texte à rédiger)</p>	

COTIF/CIM (1999)

Convention SMGS (2013)

Observations du secrétariat de la CEE

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;

d) 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.

2. Les délais indiqués au paragraphe 1 du présent article sont calculés:

1) Pour les demandes d'indemnisation en cas de perte partielle, de masse manquante, de détérioration, de dégradation de la marchandise ou d'altération de sa qualité pour d'autres raisons et en cas de retard de livraison – à partir de la date de la remise de la marchandise au destinataire;

2) Pour les demandes d'indemnisation en cas de perte totale de la marchandise – à partir du trentième jour suivant l'expiration du délai de livraison, calculé conformément à l'article 14;

3) Pour les réclamations concernant des paiements complémentaires, des demandes de remboursement de frais de transport, de taxes complémentaires ou de pénalités, ou pour les demandes de rectification des comptes en cas d'application incorrecte des tarifs ou d'erreurs lors du calcul des frais – à partir du jour du paiement ou, si le paiement n'a pas été effectué, à partir du jour de la remise de la marchandise;

4) Pour toutes les autres réclamations et demandes – à partir du jour de l'établissement des circonstances ayant donné lieu à la présentation de ces demandes ou réclamations.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.</p> <p>5. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.</p>	<p>La date à partir de laquelle le délai commence à courir n'est pas incluse dans le délai.</p> <p>3. La présentation à la compagnie de chemin de fer, par l'expéditeur ou par le destinataire, d'une réclamation écrite, établie conformément à l'article 29, suspend les délais prévus au paragraphe 1 du présent article.</p> <p>Le délai recommence à courir le jour où la compagnie de chemin de fer notifie à l'auteur de la réclamation le rejet complet ou partiel de sa réclamation; la date du rejet est la date figurant sur le cachet de la poste du lieu d'expédition ou la date à laquelle l'auteur a confirmé, par l'apposition de sa signature, la réception de la notification de rejet. Si la réclamation reste sans réponse, le délai est renouvelé à l'expiration du délai fixé au paragraphe 8 de l'article 29.</p> <p>La présentation de preuves concernant l'envoi d'une réclamation à une compagnie de chemin de fer ou la réponse reçue et concernant le retour des documents ou le retour d'une réclamation incomplète conformément au paragraphe 7 de l'article 29 incombe à la partie alléguant ces faits.</p>		

Les nouvelles réclamations reprenant des demandes déjà présentées ne suspendent pas les délais prévus au paragraphe 1 du présent article.

4. Les réclamations et les demandes pour la présentation desquelles les délais sont expirés ne peuvent pas être portées devant la justice.

Article 28, paragraphe 2 de la COTIF

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, paragraphe 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.

Article 33, paragraphe 6

6. Les demandes d'indemnisation qui engendrent des litiges entre les compagnies de chemin de fer sont examinées, sur demande des parties intéressées, par le Comité de l'OSJD. La décision du Comité est définitive.

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

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

Article CC Arbitrage

(texte à rédiger)

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
Relations entre transporteurs			
Article 49 Décompte	Article 32 Comptes entre compagnies de chemin de fer		Article DD Décompte
<p>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.</p> <p>2. L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.</p>	<p>1. Chaque compagnie de chemin de fer est tenue, dès lors que les frais de transport prévus par le contrat de transport lui ont été payés à la prise en charge ou à la remise de la marchandise, de reverser aux compagnies de chemin de fer qui participent au transport la part des frais de transport qui leur est due.</p> <p>2. Le réseau expéditeur est responsable envers les autres réseaux des frais de transport qui leur sont dus et que l'expéditeur ne lui a pas payés, si celui-ci avait pris ces frais à sa charge conformément aux renseignements inscrits dans la lettre de voiture ou s'il devait les prendre en charge selon la lettre de voiture conformément à l'article 15.</p> <p>3. Si le réseau destinataire remet la marchandise sans recevoir du destinataire le paiement des frais de transport que celui-ci devait lui régler conformément au contrat de transport, il est responsable du paiement de ces frais envers les autres réseaux participant au transport.</p>	<p>Les Règles CIM et la SMGS ainsi que la CMR (art. 37 à 40) et la CM (art. 37 et 48) contiennent des dispositions qui régissent les relations entre les transporteurs.</p> <p>Le nouveau régime ferroviaire pourrait comporter des dispositions similaires, notamment celles des articles 49 à 52 de la CIM et des articles 32 et 33 de la SMGS.</p>	(texte à rédiger)

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie
<p>Article 50 Droit de recours</p> <p>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:</p> <p>a) Le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;</p> <p>b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);</p> <p>c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant</p>	<p>4. Les comptes entre compagnies de chemin de fer résultant de l'application de la Convention sont réglés conformément au contrat particulier conclu entre les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les modalités de règlement des comptes.</p>		
	<p>Article 33 Demandes entre compagnies de chemin de fer concernant le remboursement des indemnités versées</p> <p>1. La compagnie de chemin de fer qui, conformément à la Convention, a versé des indemnités en cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou de dommages subis par la marchandise ainsi que pour un retard de livraison, a droit à un remboursement de la part des autres compagnies de chemin de fer ayant participé au transport, à savoir:</p> <p>1) Le chemin de fer qui a causé le dommage en est le seul responsable;</p> <p>2) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé;</p> <p>3) S'il n'est pas possible d'établir si le dommage a été causé par un seul ou par plusieurs chemins</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.</p> <p>2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.</p> <p>Article 51 Procédure de recours</p> <p>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.</p> <p>2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il</p>	<p>de fer, la responsabilité est répartie entre les chemins de fer pour chaque envoi proportionnellement à la distance de taxation réellement parcourue par l'envoi sur les chemins de fer ayant assuré son transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage ne s'est pas produit sur leur réseau.</p> <p>2. Si un retard de livraison de la marchandise s'est produit sur plusieurs réseaux ferroviaires, le pourcentage applicable pour le calcul des pénalités est défini conformément au paragraphe 1 de l'article 27 compte tenu du retard global accumulé sur l'ensemble des réseaux ferroviaires et est pris sur les frais de transport payés à chaque compagnie de chemin de fer responsable du retard.</p> <p>3. Les délais de transport, définis conformément à l'article 14, sont répartis de la manière suivante entre les réseaux ferroviaires qui participent au transport:</p> <p>1) Le délai d'expédition – à parts égales entre le réseau expéditeur et le réseau destinataire;</p> <p>2) Le délai de transport – compte tenu de la distance parcourue sur chaque réseau ferroviaire;</p>		

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
<p>n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.</p>	<p>3) Les délais complémentaires mentionnés aux paragraphes 3 à 6 de l'article 14 sont attribués aux réseaux ferroviaires concernés.</p>		
<p>3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.</p>	<p>4. La compagnie de chemin de fer à laquelle est présentée la demande de remboursement des indemnités n'a pas le droit de contester le bien-fondé du paiement des indemnités par la compagnie de chemin de fer qui présente la demande si ces indemnités ont été fixées par décision de justice et si la compagnie de chemin de fer à laquelle la demande est présentée a été informée en temps voulu de l'action en justice.</p>		
<p>4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.</p>	<p>5. Les demandes de remboursement des indemnités versées dans le cadre d'une réclamation doivent être présentées dans les soixante-quinze jours suivant le jour où le versement des indemnités en question a été effectué.</p>		
<p>5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.</p>	<p>Les demandes concernant des indemnités fixées par décision de justice doivent être présentées dans les soixante-quinze jours suivant le jour où la décision de justice est devenue exécutoire. Le délai commence à courir à partir de la date figurant sur le cachet de la poste du lieu d'expédition.</p>		
<p>Article 52 Conventions au sujet des recours</p>			
<p>Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.</p>			

Les compagnies de chemin de fer qui ne respectent pas les délais susmentionnés en assument l'entière responsabilité en ce qui concerne les demandes de remboursement.

6. Les demandes concernant des indemnités qui engendrent des litiges entre les compagnies de chemin de fer sont examinées, sur demande des parties intéressées, par le Comité de l'OSJD. La décision du Comité est définitive.

7. Deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer peuvent conclure un accord concernant le transport de marchandises sur leurs réseaux, en vertu duquel le remboursement des sommes versées par l'une d'elles à un ayant droit, dans les limites qu'elles auront définies, sera proportionnel à la distance de taxation réellement parcourue par la marchandise sur leurs réseaux respectifs.

Les compagnies de chemin de fer ayant conclu un tel accord sont libérées de la charge de la preuve en ce qui concerne la faute ayant donné lieu au versement d'indemnités.

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
Article 12, paragraphe 3 de la COTIF			Article EE
<p>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 État membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.</p>		<p>Des dispositions comparables à celles du paragraphe 3 de l'article 12 de la COTIF peuvent être introduites dans le nouveau régime ferroviaire de sorte que la saisie de créances entre transporteurs ne soit pas réalisable directement.</p>	(texte à rédiger)
Recours (infrastructure, matériel roulant, spécifications techniques, sécurité et sûreté ferroviaires)			

1. Infrastructure

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

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

Les Règles CIM (art. 23, par. 1) précisent que la responsabilité du transporteur ne dépend pas de l'infrastructure ferroviaire utilisée (infrastructure propre ou tierce). Elles indiquent en outre (art. 40, deuxième phrase) que les gestionnaires de l'infrastructure doivent être considérés comme des agents du transporteur. Ainsi, le transporteur est responsable du gestionnaire de

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
		<p>l'infrastructure. Les relations juridiques et contractuelles entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas régies par les règles du transport ferroviaire, mais elles le sont dans la COTIF, par exemple (contrat d'utilisation de l'infrastructure).</p> <p>Au paragraphe 5 de l'article premier des Règles CIM, il est dit que celles-ci ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'États limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États. Cela s'explique par le fait que ces situations font souvent l'objet d'accords bilatéraux.</p>	
		<p>2. Matériel roulant</p>	
		<p>Le fait que le transporteur utilise aux fins du transport ses propres véhicules ou des véhicules tiers n'a aucune incidence sur ses relations avec l'expéditeur. La CMR le dit explicitement (art. 17, par. 3).</p>	
		<p>Pour le transport en tant que marchandise de véhicules ferroviaires sur leurs propres essieux (voir le paragraphe 1 de l'article 5 de la SMGS), des clauses de responsabilité particulières pourraient être établies comme cela a été fait dans les Règles CIM (art. 24, 30, par. 3 et 32, par. 3).</p>	

COTIF/CIM (1999)	Convention SMGS (2013)	Observations du secrétariat de la CEE	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
		<p>Dans le cas où un transporteur utilise, aux fins d'un transport ferroviaire direct sans transbordement des marchandises, des véhicules étrangers (appartenant à d'autres transporteurs ou à des sociétés de location), la relation entre le propriétaire des véhicules et le transporteur devrait être régie au moyen de règles particulières s'appliquant aux contrats d'utilisation de véhicules ferroviaires (voir la COTIF/CUV et l'annexe 10 de la SMGS). Dans la mesure où elles ne font pas partie des règles du transport ferroviaire applicables entre un expéditeur et un transporteur, ces règles ne devraient pas être introduites dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	
		<p>Des dispositions concernant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages aux véhicules ferroviaires d'autres transporteurs pourraient être introduites dans le nouveau régime ferroviaire (dans la section des relations entre transporteurs).</p>	<p>Article FF (texte à rédiger)</p>
		<p>Les spécifications techniques des véhicules ferroviaires ne devraient pas être mentionnées dans le nouveau régime ferroviaire.</p>	

3. Unités de transport intermodales

Les unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) ou autres unités de chargement comparables utilisées dans le transport intermodal, sans transbordement des marchandises (voir art. 3 d), art. 30, par. 3 et art. 32, par. 3 de la CIM, ainsi que les annexes 8 et 11 de la SMGS), doivent être considérées comme des véhicules ferroviaires: les unités de chargement font partie de la marchandise (contenants) si elles sont fournies par l'expéditeur, ou sont des moyens de transport si elles sont fournies par le transporteur.

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

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

<i>COTIF/CIM (1999)</i>	<i>Convention SMGS (2013)</i>	<i>Observations du secrétariat de la CEE</i>	<i>Dispositions envisageables pour un nouveau régime juridique du transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie</i>
		Les spécifications techniques des unités de chargement ne devraient pas être mentionnées dans le nouveau régime ferroviaire.	
		4. Sécurité et sûreté ferroviaires	
		Voir le texte proposé à la section «Champ d'application», article C: Prescriptions de droit public.	
Forme du document juridique (contraignante, non contraignante, etc.)			
		Voir le texte proposé à la section «Champ d'application», article B: Droit contraignant.	