Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly

AG 12/13 Add. 4
30.09.2015

Original : FR

RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ

RU CIV

Tel. +41 (0) 31 359 10 10 Fax +41 (0) 31 359 10 11 info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)

Rapport explicatif [1]

Généralités

Historique

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

Travaux préliminaires de la révision 1999

1. Par lettre circulaire du 25 janvier 1996, le Secrétariat[2] a transmis aux États membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et aux organisations et associations internationales intéressées le projet de nouvelles Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV) en les invitant à lui communiquer leur prise de position. Le projet a été discuté en première lecture lors des 5e (17-21.6.1996) et 7e sessions (14-18.10.1996) et en deuxième lecture lors de la 17e session (6/7.5.1998) de la Commission de révision.

2. En raison du parallélisme avec les RU CIM, la Commission de révision a, lors de la deuxième lecture, laissé en suspens jusqu'à la délibération des dispositions correspondantes des RU CIM, certaines dispositions concernant le transport des bagages, les articles en question devant être discutés dans le cadre de la deuxième lecture des RU CIM et les résultats de ces discussions devant être repris automatiquement dans les RU CIV (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 45). Les décisions concernant les RU CIM, adoptées lors de la 20e session (2.9.1998), ont ensuite été intégrées par le Secrétariat dans les RU CIV, conformément au mandat de la Commission de révision.

3. Parmi les questions en suspens, discutées lors de la 21e session (19-23.10.1998), concernant la convention même, figurait également la question « système de financement/liste des lignes », qui est directement liée au champ d'application des RU CIV. Une nouvelle disposition a été introduite dans les RU CIV au cours de cette session, selon laquelle chaque État, partie à une convention comparable aux RU CIV, peut émettre une réserve quant au champ d'application des RU CIV (art. 1er, § 6 et 7). Par analogie avec la décision de la 22e session de la Commission de révision relative à l'article premier, § 6, des RU CIM, l'article premier des RU CIV a également été adapté.

4. La 5e Assemblée générale (26.5-3.6.1999) a dû encore examiner plus de 30 propositions ou suggestions émanant d'États, d'associations et organisations

---

1 Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux des RU CIV ; les renvois aux procès-verbaux de session sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision, s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

2 Autrefois : « Office central ».

internationales ainsi que de le Secrétariat, ce qui a entraîné des modifications matérielles dans 9 articles (procès-verbal, p. 85-88, 91-94, 99/100, 107-113 et 180/181).

Principes

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

- en principe, application indépendamment d'un système de lignes inscrites (v. toutefois ch. 1.4 et ch. 8 des remarques relatives à l'art. 1er) ;

- contrat de transport en tant que contrat consensuel (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 6) ;

- abandon de l'obligation de transporter et de l'obligation tarifaire (v. ch. 7 des remarques relatives à l'art. 1er et ch. 3 des remarques relatives à l'art. 4) ainsi qu'une plus grande liberté de conception du contrat pour les parties au contrat de transport ;

- système de responsabilité en principe inchangé, après que l'on ait tout d'abord envisagé l'introduction d'une responsabilité solidaire également en cas de mort et de blessures de voyageurs (v. remarques relatives au titre IV, chapitre I, ch. 2, p. 89) ;

- responsabilité du transporteur également pour les dommages occasionnés par des défectuosités de l'infrastructure ferroviaire (v. art. 51). Pour cette raison, il est renvoyé aux généralités relatives aux RU CIM.

Résultat

6. Certaines des dispositions comprises dans les RU CIV 1980 n'apparaissent plus dans la version 1999. Il s'agit, d'une part, de dispositions qui ont été introduites dans la convention même comme dispositions communes à tous les appendices (droit national, unité de compte, dispositions complémentaires) et, d'autre part, des réglementations détaillées qui sont devenues superflues dans un marché du transport ferroviaire largement libéralisé, ou de dispositions auxquelles l'on a sciemment renoncé, pour accorder aux parties au contrat une plus grande liberté contratuelle (p. ex. certaines dispositions concernant l'enregistrement et le transport des bagages, l'état, la nature, l'emballage et le marquage des bagages, le remboursement et les paiements supplémentaires, etc.).

7. Il faut malheureusement constater que le degré d'uniformisation juridique dans les RU CIV n'est pas aussi élevé que dans les RU CIM. L'on trouve encore de nombreux renvois au droit national, en particulier en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs. Étant donné que les niveaux de vie différaient alors considérablement d'un État membre à l'autre (et diffèrent toujours aujourd'hui), une uniformisation plus poussée était jusque là impossible.

8. L'un des buts de la révision était l'harmonisation des Règles uniformes avec le droit applicable aux autres modes de transport. Un tel résultat a pu être obtenu en partie dans le domaine du transport des marchandises : les RU CIM 1999 s'inspiraient, pour certaines questions, de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et des Règles de Hambourg. Une influence indirecte de ces conventions internationales peut également être constatée dans les RU CIV, à savoir dans les dispositions concernant le transport des bagages, celles-ci se basant, en effet, sur les RU CIM 1999. Quant aux règles concernant le transport des voyageurs mêmes, il n'y a pas eu – exception faite de la réglementation du statut juridique du transporteur substitué selon la Convention d'Athènes de 1974 – d'harmonisation importante avec le droit applicable aux autres modes de transport (v. également ch. 4 des remarques relatives au titre IV).

9. En ce qui concerne l'exigence de concevoir des règles plus « conviviales » pour les clients, certains progrès ont pu être enregistrés (v. cependant la remarque relative à l'art. 49). L'on peut citer, à titre d'exemple, l'augmentation des limites de responsabilité (v. art. 30, 31, 41, 43 et 46), exception faite du montant maximal de responsabilité en cas de perte ou d'avarie de véhicules transportés dans des trains autos accompagnées (art. 45), la suppression de la cause d'exonération « comportement anormal du voyageur » et la restriction de la cause d'exonération « comportement d'un tiers » (v. art. 26), l'introduction d'une responsabilité en cas de non respect de l'horaire (v. art. 33) ainsi qu'une nouvelle disposition permettant au transporteur d'étendre sa responsabilité et ses obligations (v. art. 5, dernière phrase).

En particulier
Titre

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

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

1. Comme les RU CIM, les RU CIV sont applicables à des contrats de transport ferroviaire internationaux directs, en général indépendamment d'un système de lignes inscrites. Dans ce cadre, les principes suivants sont applicables :

1.1 Le lieu de départ du voyageur et le lieu de destination doivent tous les deux être situés dans un État membre différent. Les RU CIV ne sont pas automatiquement applicables à des transports dont le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans un même État membre et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit (art. 2, § 1 CIV 1980) (v. également ch. 2 des remarques relatives à l'art. 4).

1.2 Lors de transports *par route au moyen de véhicules*, en complément au transport par rail, il est nécessaire, pour que les RU CIV s'appliquent (art. 1, § 2), que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur (cf. art. 2, § 2, al. 2, COTIF dans la teneur du Protocole 1990).

1.3 Lors de transports effectués, en complément au transport par rail, *par voie de navigation intérieure*, il est nécessaire que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite sur la liste des lignes (v. ch. 1.4).

1.4 Lors de transports *maritimes ou par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites sur la liste des lignes* en complément au transport par rail (art. 1er, § 3), il est possible que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier ou que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).

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

2. L'objet du contrat est, en règle générale, un transport ferroviaire de personnes effectué à titre *onéreux* ; toutefois, les RU CIV doivent également être applicables aux transports contractuels *gratuits*. Les transports gratuits effectués sur la base d'autres titres juridiques ne faisant pas l'objet d'un contrat de transport ne sont cependant pas soumis aux RU CIV (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 2).

3. Un transport international sur la base d'un seul contrat conformément aux RU CIV peut également être documenté dans plusieurs titres de transport (art. 6, § 2) ; certains de ces titres de transport peuvent correspondre à une prestation de transport effectuée intégralement sur le territoire d'un même État membre (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 2-4). Un complément proposé par la France pour cette clarification (art. 1er, § 2, de la version adoptée par la Commission de révision, doc. AG 5/3.4 du 15.2.1999) s'est inspiré des dispositions de la Convention de Varsovie. Ce complément a cependant été rejeté par la 5e Assemblée générale (procès-verbal, p. 82/83), étant donné qu'il est à craindre qu'il entraînerait, dans la pratique, une insécurité plutôt qu'une clarté juridique.

4. En ce qui concerne les convoyeurs d'envois CIM qui ne voyagent en général pas sur la base d'un contrat de transport à titre onéreux de personnes, mais dont le transport constitue une prestation accessoire dans le cadre d'un contrat CIM, la réglementation comprise dans les RU CIV de 1980 a été maintenue ; par conséquent, la

responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de ces personnes continue à être régie par les RU CIV (art. 1er, § 4).

5. L'article premier, § 5, des CIV 1999 a été formulé sur l'exemple de l'article 2, § 2, des CIV 1980 et de l'article premier, § 5, des CIV 1999 : les transports effectués entre des gares situées sur le territoire d'États limitrophes ne sont pas soumis aux Règles uniformes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou éventuellement plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul de ces États, p. ex Hambourg - Bâle (gare DB AG).

6. Le transport des voyageurs clandestins reste exclu du champ d'application des RU CIV ; leur situation juridique par rapport au transporteur est régie par le droit national (procès-verbal de la 5e session, p. 5/6 ; 7e session, p. 2/3).

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

8. Il a été recherché, dans le cadre des délibérations relatives au projet d'une nouvelle convention même, une solution qui permettrait aux États membres financièrement plus faibles, mais dotés d'un réseau ferroviaire important, d'exclure certaines lignes ferroviaires du champ d'application des RU CIV. Cette solution s'adressait, en premier lieu, aux nouveaux États membres et aux candidats à une adhésion qui appliquent actuellement l'Accord concernant le transport international des personnes par chemins de fer (SMPS) du 1er novembre 1951. La Commission de révision a préféré la possibilité d'une réserve au champ d'application des RU CIV (procès-verbal de la 21e session, p. 17/18) à la solution, initialement envisagée, d'une « liste négative » des lignes ferroviaires (procès-verbal de la 14e session, p. 25/26). Suite à cette décision, les nouveaux § 6 et 7 ont été introduits à l'article premier. Les lignes ferroviaires d'un État membre ayant fait une réserve en vertu de l'article premier, § 6, sont inscrites dans la liste des lignes ferroviaires CIV, conformément à l'article 24, § 2, de la COTIF.

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

1. L'article 2 du projet du Secrétariat, dont le libellé s'inspirait de celui de l'article 3 des RU CIV 1980, a été rejeté en première lecture, avec une faible majorité. Cette décision a été motivée par la volonté d'exclure un traitement différent des voyageurs en trafic international ferroviaire en fonction de leur nationalité (procès-verbal de la 5e session, p. 6). La portée de cette décision n'a pu être jugée qu'en relation avec l'article 30, § 2, de ce projet (v. également art. 14, § 2, CUI) ; si une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs devait ne plus être admise, tout montant maximal d'indemnisation inférieure prévu par le droit national, devrait, le cas échéant, être augmenté, conformément à l'article 30, § 2, pour atteindre un montant de 175 000 unités de compte.

2. Dans le cadre de la deuxième lecture, la majorité des délégués à la Commission de révision a reconnu que des raisons économiques justifient l'intérêt de certains États membres à maintenir la possibilité d'émettre une réserve relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs et, par conséquent, une disposition correspondante a été adoptée. Contrairement à l'article 3 des RU CIV 1980, il n'y a plus de restriction en ce qui concerne le moment où une telle réserve peut être émise. La rédaction de cette disposition a été adaptée au libellé adopté lors de la 21e session pour l'article 42 de la COTIF (art. 40 du projet, « déclaration » au lieu de « réserve »). En effet, les déclarations d'un État, de ne pas appliquer certaines dispositions, pouvant être faites *à tout moment* et pas seulement lors de la signature de la Convention ou lors du dépôt de l'instrument de ratification, d'adoption, d'approbation ou d'adhésion, ne sont pas des « réserves » selon la définition de la Convention de Vienne sur le droit des traités (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 6/7, et 21e session, p. 56).

Article 3
Définitions

1. Dès la première lecture du projet CIV, des propositions avaient été soumises visant à adopter des définitions pour les nouveaux termes, tels que « transporteur », « transporteurs subséquents » et « transporteur substitué » (procès-verbal de la 5e session, p. 5). Étant donné qu'il s'agit de termes qui ne sont pas uniquement utilisés dans les RU CIV, la Commission de révision est, à plusieurs reprises, revenue sur cette idée. Elle a également discuté de la question de savoir s'il ne serait pas judicieux de prévoir dans la convention même des définitions uniformes pour les termes utilisés dans les différents appendices (procès-verbal de la 18e session, p. 7, et procès-verbal de la 19e session, p. 17/18). La Commission de révision a finalement opté pour des définitions spécifiques dans les différents appendices. Les définitions correspondantes ont été introduites dans les RU CIM lors de la 20e session (procès-verbal de la 3e séance, p. 5-7), avec effet automatique sur les RU CIV.

2. Les lettres a) à c), dans lesquelles sont définis les termes « transporteur », « transporteur substitué » et « Conditions générales de transport » ont un libellé identique à celui de l'article 3, lettres a) à c) des RU CIM (v. les remarques relatives à l'art. 3 CIM). Du fait de l'adoption de ces définitions et du fait d'une définition du

terme « véhicule » dans les RU CIV, il a été possible de simplifier le libellé de certaines dispositions.

3. La 5e Assemblée générale a complété la définition du « transporteur substitué » décidée par la Commission de révision en y insérant les mots « l'exécution du transport *ferroviaire* ». L'on évite ainsi que des entreprises de transport routier, qui n'agissent pas en tant que transporteurs subséquents, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l'article 38 ; en effet, ceux-ci sont indépendamment responsables et peuvent être actionnés conformément à l'article 55, § 6. De telles entreprises de transport routier sont plutôt des auxiliaires au sens de l'article 50 (procès-verbal, p. 66 ; v. également ch. 22 des remarques relatives l'art. 1er CIM et ch. 3 des remarques relatives à l'art. 3 CIM).

Article 4
Dérogations

1. Le § 1 permet des dérogations pour le trafic avec des trains-navettes entre des gares frontières, y compris le trafic dans le tunnel sous la Manche ; ces dérogations peuvent être convenues dans des accords entre des États membres. Le terme adopté en première lecture « le dernier établissement servant au transporteur, situé avant la frontière et ouvert au public, pour l'exécution du contrat de transport » a été remplacé en deuxième lecture par le terme usuel « gare », avec la restriction qu'il ne doit pas y avoir d'autre gare entre la gare en question et la frontière. La Commission de révision a rejeté d'autres dérogations aux RU CIV (p. ex. pour des zones frontalières entières, à délimiter avec précision), afin de ne pas créer trop d'exceptions au droit de transport uniforme (procès-verbal de la 5e session, p. 8/9).

2. Le « trafic en corridor », p. ex. sur la ligne Salzbourg-Innsbruck à travers le territoire allemand, ne tombent pas dans le champ d'application des RU CIV. La formulation à l'article premier, § 1, (v. ch. 1.1 des remarques relatives à l'art. 1er) rend une disposition d'exception inutile.

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

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

le droit de vérifier si les accords conclus par les États étaient conformes ou non aux RU CIV (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 7/8).

Article 5
Droit contraignant

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

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

1. Le contrat de transport conformément aux RU CIV est conçu à l'instar du contrat de transport conformément aux RU CIM. La décision de la Commission de révision, prise lors de sa 16e session (procès-verbal, p. 16/17), d'introduire une nouvelle disposition dans les RU CIM, qui définit les obligations principales du transporteur, a fait apparaître utile une adaptation correspondante de l'article 6 des RU CIV. Une disposition analogue, dans laquelle sont définies les obligations principales du transporteur dans le cadre d'un transport de voyageurs a, par conséquent, été introduite sous forme de nouveau § 1 à l'article 6 des RU CIV. Outre le transport du voyageur même, seule est mentionnée l'obligation contractuelle de transporter les bagages et les véhicules, étant donné que ces prestations annexes font l'objet d'une convention particulière dans le cadre du contrat de transport ; il va de soi que l'obligation du transporteur de transporter des colis à main et des animaux que le voyageur prend avec lui est également objet du contrat de transport.

2. Le contrat de transport de voyageurs est conçu – tout comme le contrat de transport de marchandises selon les CIM 1999 – en tant que *contrat consensuel*, le ou les titres de transport prouvant, jusqu'à preuve du contraire, la conclusion et le contenu de ce contrat. Ainsi, la nature juridique de ce contrat est comparable à celle des contrats de transport conformément à d'autres conventions internationales relatives au transport de voyageurs avec des modes de transport différents (v. art. 4, par. 2 de la Convention de Varsovie, art. 5 et 6 de la Convention relative au contrat de transport international de personnes par route – CVR). Pour la conclusion du contrat de transport, il suffit de la seule volonté concordante des parties de conclure un contrat concernant un transport international de voyageurs. L'absence d'un titre de transport valable peut cependant entraîner des conséquences juridiques

conformément à l'article 9. Pour cette raison, la réserve « sans préjudice de l'article 9 » est nécessaire au § 2.

Article 7
Titre de transport

1. La réglementation concernant la forme et le contenu du titre de transport est conçue de manière souple, de sorte à ce qu'elle soit applicable aux différents types de titres de transport (p. ex. abonnements, billets InterRail, etc.). Elle prescrit toutefois les indications nécessaires eu égard à la fonction de preuve du titre de transport (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 6), entre autres l'indication du transporteur ou des transporteurs, en tant que contenu minimal. Le reste du contenu ainsi que la forme, la langue et les caractères à utiliser peuvent être réglés dans les Conditions générales de transport.

2. Pour des raisons pratiques, l'obligation du voyageur de s'assurer que le titre de transport a été établi selon ses indications est maintenue (cf. art. 11, § 6, CIV 1980). Les conséquences juridiques d'un non respect de cette disposition dépendent du cas d'espèce et sont réglées selon le droit national.

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

Article 8
Paiement et remboursement du prix de transport

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

2. La Commission de révision a considéré qu'une réglementation détaillée, telle qu'elle se trouve à l'article 25 des RU CIV 1980, était superflue. Elle a toutefois considéré qu'il était approprié de préciser qu'une telle réglementation devait figurer dans les Conditions générales de transport (procès-verbal de la 5e session, p. 18)[3].

Article 9
Droit au transport. Exclusion du transport

1. Le § 1 remplace, pour l'essentiel, l'article 12 des RU CIV 1980 ; il renvoie toutefois, en ce qui concerne une réglementation pour le cas où un voyageur n'est pas en mesure de présenter, lors d'un contrôle, un titre de transport valable, aux Conditions générales de transport. La souplesse nécessaire et la liberté contractuelle sont ainsi assurées. Lors des discussions au sein de la Commission de révision, la nécessité d'une plus grande souplesse s'opposait à l'intérêt de certains États membres à préciser que le supplément ne peut être perçu que sur une base légale et qu'il peut être restitué sous certaines conditions. Cela vaut également pour l'exclusion du

---

3 Voir à ce sujet l'article 16 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

transport. La Commission de révision a jugé qu'une autorisation légale de régler cette question dans les Conditions générales de transport était suffisante.

2. Si l'on compare cette disposition avec l'article 12 des RU CIV 1980, la position du voyageur semble être renforcée. Le nouveau libellé est le résultat de discussions détaillées lors des première et deuxième lectures (procès-verbal de la 5e session, p. 18-20 ; 17e session, 3e séance, p. 13-15). Elle précise certes que les Conditions générales de transport peuvent prévoir des sanctions en cas de non respect d'une obligation essentielle du voyageur, à savoir le paiement du prix de transport, et que le transporteur peut faire valoir en justice son droit au paiement du prix de transport dû par le voyageur, y compris, le cas échéant, du supplément. Il reste cependant au voyageur, en principe, la possibilité de prouver ultérieurement l'existence d'un contrat de transport et d'obtenir la restitution du prix de transport dont il s'est éventuellement acquitté deux fois ainsi que du supplément, toutefois uniquement si cela est prévu dans les Conditions générales de transport. Une réglementation restrictive dans les Conditions générales de transport peut éviter le danger d'un abus de la part du voyageur.

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

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

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

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

Article 10
Accomplissement des formalités administratives

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

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

1. Une disposition correspondant à l'article 16, § 1, des RU CIV 1980 a été rejetée par la Commission de révision. L'obligation de poursuivre l'acheminement découle déjà des principes généraux du droit des contrats (obligation d'exécution du contrat). En effet, la poursuite de l'acheminement répond à un intérêt commercial du transporteur[4].

2. En revanche, il n'a pas été possible de renoncer à une disposition selon laquelle le transporteur est obligé de certifier, le cas échéant, sur le titre de transport, que la correspondance a été manquée ou le train supprimé. En effet, en l'absence d'un tel constat, il serait nettement plus difficile, voire impossible au voyageur, de faire valoir ses droits vis-à-vis du transporteur (procès-verbal de la 5e session, p. 24). En ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de suppression d'un train, de retard ou de correspondance manquée, il est renvoyé à l'article 32.

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

Les chapitres II « Transport de bagages » et III « Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages » des RU CIV 1980 ont été regroupés en un nouveau titre III, « Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules ». Conformément à la conception et à la systématique approuvées en première lecture (procès-verbal de la 5e session, p. 25), le titre III comprend au total quatre chapitres : « Dispositions communes », « Colis à main et animaux », « Bagages » et « Véhicules ». La Commission de révision a examiné en deuxième lecture la question de savoir s'il était approprié de regrouper les chapitres « Bagages » et « Véhicules ». Il n'y a certes que quelques particularités concernant le transport de véhicules nécessitant une réglementation différente de celle applicable aux bagages. Par ailleurs, les dispositions relatives aux bagages sont également applicables aux véhicules (v. art. 25 et 47). Il a toutefois été souligné que le transport de véhicules est un secteur d'activité commerciale dynamique soumis à une évolution et à une modification perpétuelles, alors qu'en trafic international, l'importance du transport de bagages, sous la forme classique de la remise au transport et du transport par le train diminue constamment. Pour cette raison, la Commission de révision a maintenu la différenciation entre les deux prestations annexes (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 17). Cette différenciation peut faciliter l'application des dispositions y afférentes dans la pratique.

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

1. Le § 1 ne reprend qu'en partie la réglementation de l'article 15, § 1, des RU CIV 1980. Les Conditions générales de transport sont libres de définir l'endroit où les

---

4 Voir à ce sujet l'article 16 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

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

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

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

Article 13
Vérification

1. La disposition du § 1, reprise pour l'essentiel de l'article 22, § 2, des RU CIV 1980 et adaptée par la Commission de révision, est applicable à l'ensemble des objets et animaux acheminés à l'occasion d'un transport de voyageurs, c'est-à-dire non seulement aux bagages, mais aussi aux colis à main ainsi qu'aux véhicules, y compris leur chargement. Le résultat des délibérations au sein de la Commission de révision représente un compromis entre deux points de vue opposés : d'une part, la revendication des entreprises de transport ferroviaire d'un droit les autorisant, à l'instar des transporteurs aériens, à vérifier les objets transportés à tout moment sans conditions supplémentaires et, d'autre part, la protection du voyageur, dont les bagages ne peuvent pas être contrôlés n'importe quand sans raison (procès-verbal de la 5e session, p. 26/27). Par conséquent, une présomption grave d'un non respect des Conditions de transport autorise le transporteur à procéder à une vérification. La responsabilité du voyageur est réglée à l'article 53.

2. Le § 2 autorise mais n'oblige pas le transporteur à exiger le paiement des frais de vérification, comme cela était le cas dans la version 1980.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

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

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

Pour des raisons de systématique, l'obligation de surveiller (art. 15, § 5, CIV 1980) a été introduite à cet endroit ; la responsabilité du voyageur en cas de non respect de cette obligation (cf. art. 15, § 6, CIV 1980) est réglée également à l'article 53.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

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

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

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

Article 17
Bulletin de bagages

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

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

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

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

Article 18
Enregistrement et transport

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

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

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

Article 20
Marquage des bagages

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

Article 21
Droit de disposer des bagages

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

Article 22
Livraison

Cet article correspond à l'article 23 des RU CIV 1980 dont le § 5 a cependant été modifié et est devenu le nouvel article 21 (v. remarque relative à l'art. 21). Les parties au contrat

doivent pouvoir convenir du délai de livraison ; cela peut se faire également avec le voyageur prenant note, en les approuvant, des Conditions générales de transport.

Chapitre IV
Véhicules

Article 23
Conditions de transport

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

Article 24
Bulletin de transport

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

Article 25
Droit applicable

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

Titre IV
Responsabilité du transporteur

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

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

2. Lors des délibérations du projet, l'introduction d'une responsabilité solidaire des transporteurs subséquents participant au transport, même en cas de mort et de blessures de voyageurs, avait été envisagée. Deux aspects ont été discutés : d'une part, l'intérêt d'une meilleure protection du voyageur ainsi que d'une indemnisation plus simple et plus rapide en cas de mort et de blessures de voyageurs et, d'autre part, le besoin de protéger le transporteur ferroviaire contre des risques incalculables. Bien qu'une majorité se fût dessinée, dans un premier temps, en faveur de l'introduction d'une responsabilité solidaire même en cas de mort et de blessures de

voyageurs (procès-verbal de la 5e session, p. 44/45), l'on a finalement dû renoncer à une modification en la matière. Il s'est avéré impossible de parvenir à un consensus quant aux conditions et modalités de cette responsabilité solidaire. Sont notamment restées controversées les questions relatives à une uniformisation supplémentaire des chefs de préjudice pour lesquels une indemnisation est due, la détermination d'un montant maximal ou l'étendue des renvois au droit national (procès-verbal de la 7e session, p. 3-6).

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

La deuxième lecture au sein de la Commission de révision, lors de laquelle il a été renvoyé à la révision alors en cours de la Convention de Varsovie en tant que modèle possible, n'a pas non plus abouti à des modifications de principe du système de responsabilité actuel. Eu égard aux différences existantes par rapport au trafic aérien, en particulier le fait que les voyageurs en trafic ferroviaire ne sont pas enregistrés, une reprise des solutions envisagées dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie ne s'imposait pas (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 29/30).

Article 26
Fondement de la responsabilité

1. La conception, selon laquelle une relation avec l'exploitation ferroviaire constitue une condition à la responsabilité, est restée inchangée par rapport aux RU CIV 1980. La Commission de révision s'est penchée sur la question de savoir ce qu'il convient d'entendre par exploitation ferroviaire, compte tenu de la nouvelle situation dans de nombreux États membres où, p. ex., le transporteur n'utilise ni son propre matériel roulant ni sa propre infrastructure. En ce qui concerne le matériel roulant, il était incontesté qu'il doit être attribué à l'exploitation ferroviaire et que le transporteur ne peut pas se référer à des défauts des véhicules utilisés pour le transport pour s'exonérer de sa responsabilité. Une disposition précisant cela n'a pas été jugée nécessaire (procès-verbal de la 5e session, p. 43). Quant à l'infrastructure ferroviaire, une disposition correspondante se trouve à l'article 51. Selon ce dernier, le gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire est considéré comme auxiliaire du transporteur ferroviaire. Cela correspond également à la conception adoptée par la Commission de révision pour les RU CIM. Le terme « exploitation ferroviaire » n'englobe, par conséquent, pas uniquement les activités du transporteur, mais aussi, par le biais de cette fiction juridique, la gestion de l'infrastructure (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 25).

2. L'expression « atteinte à l'intégrité mentale » comprend également, p. ex., un choc. Afin de mieux faire ressortir cela, le terme « intégrité mentale » a été remplacé par celui de « intégrité psychique » dans le texte français (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 28).

3. Par rapport au projet du Secrétariat, qui s'est largement inspiré des RU CIV 1980, les causes d'exonération (§ 2) ont été adaptées sous deux aspects en faveur du voyageur : d'une part, un comportement inhabituel du voyageur ne représente plus une cause d'exonération absolue (cf. art. 26, § 2, lettre b), CIV 1980), et d'autre part, le transporteur ne peut pas se référer au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure pour s'exonérer de sa responsabilité.

4. La renonciation à la cause d'exonération « un comportement qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs », prévue dans les RU CIV 1980, a été motivée par le respect dû aux personnes handicapées (procès-verbal de la 5e session, p. 42). De plus, « en tout ou en partie, dans la mesure où » a été remplacé par « dans la mesure où » (procès-verbal de la 9e session, p. 28 ; la décision prise pendant les discussions sur le projet de RU CUI a également été adoptée pour les RU CIV).

5. La Commission de révision a discuté en détail de la question de savoir si le transporteur devait également être tenu responsable du fait des autres entreprises utilisant la même infrastructure. Les intérêts des victimes figuraient clairement au premier plan des considérations. La formule très générale choisie lors de la rédaction finale tient également compte de ces intérêts : « une autre entreprise utilisant la même infrastructure » ne doit pas être nécessairement une entreprise *de transport* ferroviaire. À l'instar de sa responsabilité pour les dommages occasionnés par l'infrastructure, le transporteur responsable peut toutefois se rattraper en faisant valoir son droit de recours contre cette autre entreprise. Cette disposition, selon laquelle une entreprise utilisant la même infrastructure n'est pas considérée comme tiers, a uniquement été introduite dans les RU CIV ; la Commission de révision a clairement rejeté une telle réglementation dans le domaine du transport des marchandises, au motif qu'elle est en contradiction avec les principes du droit des contrats ainsi qu'avec la notion des circonstances inévitables (procès-verbal de la 5e session, p. 41/42 ; procès-verbal de la 6e session, p. 16).

6. La 5e Assemblée générale a rejeté une proposition de la Belgique (identique à une suggestion du Comité international des transports ferroviaires – CIT – et de l'Union internationale des chemins de fer – UIC) visant à régler les conditions et l'étendue des droits de recours évoqués à l'article 26, § 2, lettre c), et à l'article 32, § 2, lettre c), ces questions relevant de la compétence du droit national. Les RU CIV règlent uniquement les relations contractuelles entre le transporteur et le voyageur. Le renvoi au droit national à l'article 8 de la COTIF est un renvoi général qui inclut également les règles de conflit de lois. Les normes matérielles du droit national de l'autre transporteur ne sont donc pas forcément applicables (procès-verbal, p. 94-99).

7. Le § 5 précise le ou éventuellement les transporteurs responsables. Indépendamment de la question de la responsabilité du transporteur substitué en ce qui concerne les bagages (art. 39), une responsabilité du transporteur substitué est également prévue en cas de mort et de blessures de voyageurs. Eu égard à la nouvelle définition du champ d'application des RU CIV (renonciation au système des lignes selon la COTIF 1980, alors déterminant pour l'application des RU CIV), il n'a plus été possible de parler du « chemin de fer qui exploite la ligne » dans le cadre de la réglementation concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs. Outre le transporteur contractuel (c.-à-d. le transporteur qui doit

fournir la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit), le transporteur substitué (c.-à-d. le transporteur qui a réellement effectué la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit) est également responsable. Tous deux sont responsables solidairement.

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

Article 27
Dommages-intérêts en cas de mort

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

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

Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures

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

Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels

Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 29 des RU CIV 1980, simplifié quant à sa rédaction. Alors que les articles 27 et 28 concernent, pour l'essentiel, des dommages matériels, il s'agit à l'article 29 surtout de dommages moraux, notamment le *pretium doloris*. Tandis que l'article 29 des RU CIV 1980 utilisait le vaste terme « autres préjudices » et en mentionnait des exemples (« les préjudices moral et physique »), l'article 29 des CIV 1999 utilise le terme « autres préjudices corporels ».

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

1. Cet article correspond, quant à son contenu, à l'article 30 des RU CIV 1980. Le titre ne parle plus, à juste titre, de « limitation », mais de « montant » des dommages-intérêts. Le montant fixé au § 2 ne contient pas de limite d'indemnisation, mais détermine un montant minimal pour le cas où le droit national applicable prévoit une limite maximale des dommages-intérêts et où ce montant est inférieur à 175 000 unités de compte.

2. Lors de la détermination du montant minimal, la Commission de révision s'est inspirée du Protocole de modification 1990 à la Convention d'Athènes de 1974 (procès-verbal de la 7e session, p. 7).

Article 31
Autres moyens de transport

1. La conception d'une responsabilité uniforme en droit de transport ferroviaire pour des transports qui, sur la base d'un contrat de transport unique, incluent un transport avec d'autres moyens de transport, sur laquelle s'est basé le projet de l'Office central du 25 janvier 1996, n'a pas été entièrement retenue. La Commission de révision a accepté la responsabilité plus sévère selon le droit ferroviaire pour la partie du transport effectuée avec d'autres moyens de transport, mais uniquement dans le cas de transports de substitution (en cas d'interruption temporaire du trafic ferroviaire) avec ces autres moyens de transport (§ 3) (procès-verbal de la 7e session, p. 8-11). Du point de vue du voyageur, cela peut être considéré comme un progrès par rapport aux RU CIV de 1980.

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

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

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

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

1. Ces chefs de préjudice, qui revêtent un intérêt particulier pour le voyageur, ont été discutés sans succès depuis des décennies (v. Bulletin 1985, p. 60 ss.). Dans le cadre de l'Accord d'Utrecht, Appendice 2 à l'Accord sur le transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (AIV), qui reposait sur les RU CIV 1980, quelques chemins de fer ont certes réglé cette question sur une base interne, eu égard aux plaintes et revendications éventuelles des voyageurs, mais l'Accord d'Utrecht n'a pas été publié et, par conséquent, peu de voyageurs en connaissent l'existence.

2. L'article 32 entreprenait de créer un droit à l'indemnisation des dommages occasionnés par les retards. En ce qui concerne l'aviation civile internationale, cette idée était ancrée, dès le début, dans la Convention de Varsovie (1929). Dans le cas de l'article 32, il s'agit tout d'abord uniquement d'un premier pas vers une responsabilité légale : une responsabilité objective avec des causes d'exonération énumérées limitativement est prévue ; par contre, les dommages-intérêts sont limités

aux frais raisonnables d'hébergement du voyageur et aux frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur. Un remboursement des frais de réservation lorsque la place réservée n'a pas pu être occupée en raison d'un retard, etc., n'a pas été expressément prévu, bien que cela irait de soi. Les causes d'exonération de la responsabilité (§ 2) ont été formulées à l'instar de l'article 26. Là aussi, le transporteur ne peut pas se décharger de sa responsabilité en se référant au comportement d'une autre entreprise utilisant la même infrastructure. Il n'est toutefois pas porté atteinte à son droit de recours contre une telle entreprise (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 26).

3. Rétrospectivement, il est manifeste que la solution minimale trouvée était, et est toujours, insuffisante et ce pas uniquement du point de vue de la clientèle. Les retards en trafic voyageurs représentent un cas typique de mauvaise exécution du contrat de transport. Dans de nombreux régimes juridiques, une mauvaise exécution du contrat donne droit à une diminution de la rémunération, c'est-à-dire dans notre cas du prix du transport.

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

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

Section 1
Colis à main et animaux

Article 33
Responsabilité

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

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

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

1. En raison de la systématique modifiée par rapport au RU CIV 1980 (regroupement des dispositions concernant la responsabilité du transporteur pour les dommages

occasionnés aux objets que le voyageur a sur lui ainsi que pour les colis à main et les animaux, v. remarques relatives à l'art. 33), cette disposition, reprise de l'article 31 des RU CIV 1980 et adaptée en conséquence, a également été intégrée dans cette section.

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

Article 35
Exonération de responsabilité

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

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

Article 37
Charge de la preuve

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

Article 38
Transporteurs subséquents

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

Article 39
Transporteur substitué

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

Article 40
Présomption de perte

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

Article 41
Indemnité en cas de perte

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

2. Lors de la révision 1989/90, le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage est prouvé (art. 41, § 1, lettre a), avait été augmenté de 34 à 40 unités de compte par kilogramme de masse brute manquante et de 500 à 600 unités de compte par colis. La Commission de révision a déjà décidé en première lecture de doubler, d'une manière générale, les montants maximaux de responsabilité (procès-verbal de la 7e session, p. 22-24). La 5e Assemblée générale a suivi cette décision et a fixé les montants maximaux à 80 unités de compte par kilogramme ou 1 200 unités de compte par colis, ce qui a permis d'obtenir une certaine augmentation réelle du montant maximal (procès-verbal, p. 180).

3. Le montant maximal en cas de perte, lorsque le montant du dommage n'est pas prouvé (art. 41, § 1, lettre b), était resté inchangé lors de la révision 1989/90. Là aussi, la Commission de révision a décidé de doubler ce montant ; la 5e Assemblée générale a suivi cette décision (procès-verbal, p. 180). Le montant maximal de 20 unités de compte (au lieu de 10 unités de compte) par kilogramme ou de 300 unités de compte (au lieu de 150 unités de compte) par colis signifiait également une augmentation réelle du montant maximal, toutefois dans une moindre mesure que dans le cas des dommages prouvés.

4. Lors de sa 7e session (procès-verbal, p. 22), la Commission de révision a décidé d'adapter le texte du § 2 à la disposition parallèle des RU CIM. La 5e Assemblée générale a modifié le texte de l'article 30, § 4 des RU CIM décidé par la Commission de révision lors de sa 20e session (procès-verbal, p. 14), afin de tenir compte de la procédure en suspension des droits d'accises appliquée dans les Communautés européennes, devenues l'Union européenne (procès-verbal, p. 79-84). Cette procédure n'est toutefois pas applicable aux bagages ; ainsi, une adaptation du § 2 au texte modifié de l'article 30, § 4 des RU CIM n'a pas été considérée comme nécessaire.

Article 42
Indemnité en cas d'avarie

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

Article 43
Indemnité en cas de retard à la livraison

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

2. Les montants maximaux de responsabilité, aussi bien en cas de dommage prouvé qu'en cas d'absence de preuve du dommage, sont restés inchangés lors de la révision de 1989/90. La 5e Assemblée générale a suivi la décision de la Commission de révision de doubler les montants maximaux de responsabilité (procès-verbal, p. 106-108 et 180). L'on a ainsi obtenu une augmentation réelle de même niveau que celle

en cas de perte lorsqu'un dommage n'est pas prouvé (v. ch. 2 et 3 des remarques relatives à l'art. 41).

Section 3
Véhicules

Article 44
Indemnité en cas de retard

Article 45
Indemnité en cas de perte

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

Article 47
Droit applicable

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

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

3. Le montant maximal de l'indemnité en cas de perte (et donc également en cas d'avarie), qui avait été augmenté de 4 000 unités de compte à 8 000 unités de compte lors de la révision de 1989/90, n'a *pas* été adapté par la 5e Assemblée générale (procès-verbal, p. 110-112 et 180/181). En raison de l'augmentation décidée en 1990, la perte de valeur réelle entre 1980 et 1999 a certes été plus ou moins compensée, mais il n'en demeure pas moins que la situation s'en trouvait de fait dégradée : au moment de l'entrée en vigueur des RU CIV 1999, la valeur réelle du montant était moins élevée qu'au moment de l'entrée en vigueur du Protocole 1990. Le transporteur peut toutefois augmenter sa responsabilité sur une base volontaire (art. 5).

Chapitre IV
Dispositions communes

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

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

Article 49
Conversion et intérêts

Le contenu de cette disposition a été repris tel quel de l'article 43 des RU CIV 1980, dans la teneur du Protocole 1990. Le montant minime défini au § 4, qui a déjà été quadruplé (!) en 1989, a de nouveau été doublé et, par conséquent, modifié au détriment du client (procès-verbal de la 5e Assemblée générale, p. 113).

Article 50
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Article 51
Personnes dont répond le transporteur

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

Article 52
Autres actions

Cette disposition a été reprise telle quelle de l'article 46 des RU CIV 1980. Elle correspond à l'article 41 des RU CIM. La Commission de révision a opté pour le maintien de la réglementation alors en vigueur, afin d'empêcher que le système légal de responsabilité pour les actions contractuelles ne soit contourné par l'exercice de droits sur une base extra-contractuelle. La Commission de révision, lors des délibérations sur les RU CIM, a rejeté des exceptions en faveur de tiers qui ne sont pas parties au contrat, au motif que les intérêts de ces derniers doivent être protégés en dehors du droit de transport (procès-verbal de la 20e session, 3e séance, p. 21-23).

Titre V
Responsabilité du voyageur

Article 53
Principes particuliers de responsabilité

1. Contrairement aux dispositions pertinentes des RU CIV 1980 (art. 22, § 1, et art. 15, § 6), le même fondement de responsabilité a été retenu pour les deux cas particuliers de responsabilité du voyageur réglés dans les RU CIV, à savoir une responsabilité

pour faute présumée, avec la possibilité de s'exonérer de cette responsabilité. La différenciation établie dans les RU CIV 1980 entre une responsabilité strictement objective en cas de non respect de certaines dispositions des RU CIV (art. 22, § 1, CIV 1980) et une responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve pour des dommages causés par des objets et des animaux emmenés (art. 15, § 6, CIV 1980) a été jugée inappropriée, d'autant plus que dans certains États membres, la responsabilité selon l'article 22, § 1, des RU CIV 1980 était interprétée comme étant une responsabilité objective sans possibilité d'exonération.

2. L'article 53 sanctionne le non respect de certaines obligations des voyageurs, dont également les obligations qui découlent des dispositions particulières des Conditions générales de transport relatives au transport de véhicules (procès-verbal de la 7e session, p. 31). L'énumération n'est pas exhaustive, ce qui doit être exprimé par le titre « Principes particuliers de responsabilité ». La responsabilité du voyageur en cas de non respect d'autres obligations est régie par le droit national.

3. Afin de ne pas soumettre le voyageur à une responsabilité stricte dans le cas de la moindre irrégularité, la possibilité d'exonération a été élargie en deuxième lecture par l'introduction d'une cause d'exonération de la responsabilité se basant sur une « diligence exigée d'un voyageur consciencieux » (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 43/44).

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

L'article 48, § 3, des RU CIV 1980, selon lequel l'ayant droit devait, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus, a été supprimé pour des raisons de simplification, étant donné qu'il s'agit d'une obligation évidente de réduire les dommages. Le libellé de l'article 54 des RU CIV correspond à celui de l'article 42 des RU CIM (v. Rapport explicatif y relatif).

Article 55
Réclamations

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

2. Dans le cas d'un transport effectué par des transporteurs subséquents, des réclamations concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs peuvent également être adressées au transporteur ayant dans l'État de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. Le libellé de cette disposition exprime clairement l'idée que l'acte de l' « établissement » doit être un acte du transporteur même ; il ne suffit pas que l'établissement agisse en tant qu'intermédiaire lors de la conclusion du contrat de transport (procès-verbal de la 7e session, p. 32/33). Ainsi, la vente p. ex. aux États-Unis de titres de transport pour

l'Eurostar devrait se faire au nom du transporteur. En ce qui concerne le terme « établissement » qui correspond à « succursale ou agence », voir ch. 2 des remarques relatives à l'article 46 des RU CIM.

3. Par ailleurs, la procédure de réclamation et les conséquences juridiques de la réclamation selon les RU CIV 1980 ont été maintenues (pour les intérêts, v. art. 49, et pour la suspension de la prescription, v. art. 60, § 4).

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

Cette disposition correspond pour l'essentiel à l'article 51 des RU CIV 1980. À l'instar de l'article 45, § 6, des RU CIM, le transporteur substitué est expressément mentionné à l'article 56, § 6. Étant donné que le contenu minimal du bulletin de bagages (art. 17) et du titre de transport (art. 24) inclut l'indication du transporteur, il est possible d'identifier les transporteurs contre lesquels une action peut être intentée selon les § 2 et 3. Il va de soi qu'un transporteur ne peut être inscrit sur le bulletin de bagages ou sur le titre de transport qu'avec son accord (procès-verbal de la 7e session, p. 35). Il incombe aux transporteurs ferroviaires de s'assurer que cela est garanti dans la pratique. En raison du parallélisme avec les règles concernant le transport de marchandises, l'article 56, § 3, a été formulé à l'instar de l'article 45, § 2, des RU CIM.

Article 57
For

La réglementation concernant le for a été conçue sur le modèle de l'article 46 des RU CIM, à la différence près que les actions fondées sur les RU CIV peuvent être intentées uniquement devant les juridictions des *États membres*. Cette restriction a été jugée nécessaire pour les RU CIV, contrairement aux RU CIM, en raison du fait que le droit national est, dans une large mesure, applicable en cas de dommages corporels (*lex fori*). Bien que des réclamations puissent p. ex. être adressées à une agence américaine de la SNCF (v. art. 55), les actions ne peuvent pas être intentées devant les tribunaux américains. Le nouveau titre de cet article représente une amélioration rédactionnelle par rapport à l'article 52 des CIV 1980.

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

Cet article correspond à l'article 53 des RU CIV 1980, le délai visé au § 1 au cours duquel l'accident du voyageur doit être signalé au transporteur ayant toutefois été porté de six à douze mois. La proposition de l'Allemagne, de ne pas prévoir une extinction de l'action en cas de mort et de blessures de voyageurs, ayant pour conséquence que cette action ne s'éteindrait jamais, a été rejetée par la Commission de révision (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 48/49).

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

Cette disposition correspond, pour l'essentiel, à l'article 54 des RU CIV 1980. Conformément au § 2, lettre d), seule la preuve de la faute – simple – du transporteur est exigée, alors que selon les RU CIV 1980, l'ayant droit devait apporter la preuve que le dommage avait eu pour

cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer. La disposition parallèle de l'article 47, § 2, lettre d), des RU CIM exige la preuve d'une faute qualifiée. Ainsi, la protection des voyageurs va au-delà de celle des clients dans le cas de transports de marchandises.

Article 60
Prescription

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

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Article 61
Partage du prix de transport

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

Article 62
Droit de recours

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

Article 63
Procédure de recours

L'article 63 correspond, pour l'essentiel, à l'article 59 des RU CIV 1980. Il comporte toutefois également une réglementation concernant le for conçue sur le modèle de l'article 51, § 4, des CIM. Le tribunal du siège du transporteur ferroviaire, contre lequel le recours est intenté (cf. art. 60 CIV 1980), n'est pas seul compétent, mais également, selon le choix du demandeur, le tribunal de l'État, dans lequel l'un des transporteurs participant au transport a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement (l'agence) qui a conclu le contrat de transport (v. également ch. 2 des remarques relatives à l'art. 55). Étant donné qu'il n'était pas prévu de procéder à une adaptation des Règles uniformes aux dispositions parallèles d'autres conventions internationales (art. 51 CIM et, par conséquent, également art. 63 CIV, à l'art. 39 CMR) au prix d'une détérioration de la situation des ayants droit, le § 6 qui, au départ, avait été supprimé, a été réintroduit à l'occasion de la deuxième lecture (cf. art. 64, § 5, CIV 1980). Cette disposition empêche que des recours puissent retarder la demande en indemnité exercée par l'ayant droit (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 53/54).

Article 64
Accords au sujet des recours

L'article 64 correspond, pour l'essentiel, à l'article 61 des RU CIV 1980 ; les dérogations à des règles de procédure de droit public (art. 63) ne sont toutefois pas admises (procès-verbal de la 17e session, 3e séance, p. 54).