



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. 5  
21.04.2015**

Original: FR

## **RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ**

---

**RU CIM**

# Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

## Rapport explicatif<sup>1</sup>

### Généralités

#### Historique

1. L'idée sur laquelle reposait le droit des transports internationaux ferroviaires consistait à regrouper *ex lege* plusieurs chemins de fer subséquents circulant et opérant uniquement à l'échelle nationale en une communauté de transport et de responsabilité. Par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, prise en charge à laquelle ils étaient tenus dans le cadre de l'obligation de transporter, les chemins de fer subséquents adhéraient au contrat de transport conclu par le chemin de fer expéditeur, et ce conformément aux stipulations de ce document (art. 35, CIM 1980). Ce même principe était valable pour le transport de bagages. En revanche, une telle responsabilité collective n'existait pas en cas de mort et de blessures de voyageurs, où seul le chemin de fer qui exploitait la ligne sur laquelle l'accident s'était produit est responsable (art. 26, CIV 1980) (cf. par ailleurs chiffre 5 de la partie généralités des RU CIV).
2. À cette idée d'une communauté de transport et de responsabilité des transporteurs ferroviaires qui transportaient de manière subséquente étaient liées plusieurs autres institutions typiques du droit de transport international ferroviaire classique. L'obligation de transporter – et aussi l'obligation d'établir des tarifs – avaient pour but d'empêcher une utilisation abusive de la position de monopole dont jouissaient à l'origine les chemins de fer. L'article 3 des RU CIM 1980 fixait les conditions auxquelles il existait une obligation de transporter. L'obligation de prendre en charge la marchandise et l'obligation du chemin de fer subséquent d'entrer dans le contrat de transport et, par conséquent, l'obligation d'assurer le transport subséquent, découlait de l'inscription du chemin de fer respectif dans la liste des lignes. L'obligation tarifaire était étroitement liée à l'obligation de transporter.
3. La notion de « ligne » n'est pas définie par la COTIF 1980 ; elle est présupposée. À la base de cette notion se trouvait au départ la liaison ferroviaire fixe qui était cependant toujours inscrite avec l'entreprise ferroviaire exploitante dans la liste des lignes. Il est intéressant de noter que la première liste des lignes annexée à la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) en date de 1890 emploie comme synonymes les termes « chemin de fer », « tronçons » et « lignes » (« Eisenbahn », « Bahn », « Bahnstrecken », « Linien »). L'article 58 de la CIM 1890 parle p. ex. de l'inscription ou de la radiation de « chemins de fer », ce qui montre clairement qu'en principe, la notion de « ligne » inclut également l'entreprise exploitante. C'est la conséquence du point de vue prédominant à l'époque et encore partiellement répandu lorsque la révision de la

---

1 Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux des RU CIM ; 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.

COTIF 1980 a été lancée, qui consiste à considérer le système « rail » (voie ferrée et transport ferroviaire) comme une unité. Dans les cas particuliers de l'exploitation commune d'une ligne, les entreprises participant à l'exploitation sont chacune inscrites sur la liste des lignes.

4. La notion d'« exploitation » est elle aussi présupposée ; elle n'est par conséquent définie ni dans la CIM 1890 ni dans la COTIF 1980. Dans son sens habituel, fait partie de l'« exploitation » l'ensemble des actes liés à la prestation de transport, alors que la propriété des installations ou des moyens d'exploitation, y compris le matériel roulant, n'est pas décisive pour l'exploitation. La notion « exploitation du chemin de fer » inclut l'ensemble de l'organisation dans le domaine de la technique et de l'exploitation. Dans des cas particuliers, notamment dans le cas des lignes frontalières, sont également inscrites des lignes exploitées conjointement, c'est-à-dire des lignes où plusieurs personnes de droit privé ou public exploitent leurs chemins de fer à risques et périls communs et les dirigent au moyen d'une direction commune sur la base de contrats particuliers. Dans ce cas, chaque participant au contrat est considéré comme exploitant.
5. La constitution d'une communauté de transport et de responsabilité des chemins de fer participant aux transports internationaux ainsi que les possibilités d'affranchissement selon les dispositions de l'article 15 des RU CIM 1980 entraînent l'obligation de régler à l'avance les relations financières des chemins de fer participant, et cela en partie dans la Convention et en partie au moyen d'accords conclus par les chemins de fer dont les parcours sont inscrits dans la liste des lignes. Les États qui souhaitent l'inscription d'une ligne garantissent ainsi d'une certaine manière la capacité et la volonté de payer des chemins de fer exploitant les lignes inscrites. L'article 17, § 6, de la COTIF 1980 a pour but d'apporter une protection contre les risques financiers résultant de la communauté obligatoire de transport constituée par les chemins de fer participant au contrat de transport.
6. L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 22 mai 1985, par lequel le Conseil des Communautés européennes (CE) fut obligé d'introduire la liberté des prestations de service, dans le domaine de la politique des transports également, et l'Acte unique européen du 10 juillet 1987 ont donné une nouvelle impulsion au droit des transports européen, y compris dans le domaine du transport ferroviaire. La directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a modifié les relations entre l'État et le chemin de fer ainsi qu'entre les chemins de fer, notamment en ce qui concerne le monopole d'exploitation. Cela n'a pu rester sans conséquences dans le domaine du droit de transport international ferroviaire.
7. Dans la mesure où, en raison de la directive 91/440/CEE, un accès concurrentiel à une infrastructure étrangère est possible, un transporteur peut effectuer sur la base d'un contrat unique un transport international direct du lieu de départ au lieu d'arrivée en empruntant l'infrastructure ferroviaire de différents États ou de différents réseaux à l'intérieur d'un même État.
8. Conformément à l'article premier de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), tout contrat de transport de

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

9. Les conditions politiques et techniques ainsi que les conditions du marché, qui avaient au XIX<sup>e</sup> siècle favorisé l'existence d'entreprises ferroviaires intégrées (« monolithiques »), n'ont pas uniquement changé de manière fondamentale dans les États membres des CE, devenues l'UE. Dans le cadre des tendances générales à la libéralisation, une restructuration des chemins de fer dans toute une série de pays était en cours ou du moins en discussion, dans le sens d'une plus grande indépendance vis-à-vis de l'État, d'un démembrement en divers domaines d'activité ou d'une possibilité d'accès concurrentiel à l'infrastructure.
10. Les domaines d'application de la directive 91/440/CEE d'une part et de la COTIF de 1980 d'autre part n'étaient pas identiques. Les normes de ces deux actes juridiques ne s'excluaient pas mutuellement et pouvaient, en principe, exister côte à côte. Cependant, certaines difficultés d'ordre juridique auraient pu surgir quant à l'application des RU CIM 1980 en cas de séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec le transport (dans la terminologie de l'UE : « fourniture de prestations de transport »). En effet, celles-ci partent du principe que ces prestations – la gestion de l'infrastructure et le transport – sont fournies par une seule et même entreprise, le « chemin de fer ».

### **Travaux préparatoires**

11. Dans sa lettre circulaire du 22 janvier 1993, le Secrétariat<sup>2</sup> a analysé en détail les conséquences résultant de la séparation de la gestion de l'infrastructure d'avec la fourniture de prestations de transport.
12. Afin de sauvegarder le plus possible l'uniformité du droit des transports internationaux ferroviaires consignée dans la COTIF 1980, le Secrétariat a suggéré l'élaboration de dispositions complémentaires conformément à l'article 9 des RU CIM 1980 (et parallèlement à l'art. 7 des CIV 1980), relatives à l'interprétation des Règles uniformes dans un tel cas. Une commission ad hoc mandatée par le Comité administratif s'est réunie du 22 au 26 novembre 1993 à Berne. Conformément à son mandat, cette commission a adopté des dispositions complémentaires relatives à l'interprétation des RU CIM 1980 (et des RU CIV 1980). Ces dispositions complémentaires ont été mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque État membre. Leur mise en vigueur a été communiquée

---

<sup>2</sup> Autrefois : « Office central ».

à l'ancien Office central qui en a donné connaissance à tous les autres États membres. Au 1<sup>er</sup> juillet 1999, 16 États membres seulement avaient mis en vigueur les dispositions complémentaires.

13. La commission ad hoc et le Secrétariat étaient conscients du fait que les dispositions complémentaires ne pouvaient constituer qu'une solution transitoire. Le préambule aux dispositions complémentaires précise qu'une révision de la COTIF de 1980 est nécessaire et urgente.
14. Lorsque l'on envisage une révision en profondeur de la COTIF, il convient de ne pas oublier que le cercle des États membres de l'OTIF est nettement plus étendu que celui des États membres de la CE, devenue l'UE. C'est pourquoi, le Secrétariat s'est efforcé, avant de s'attaquer aux travaux relatifs à la révision proprement dite, de connaître la position des États membres de l'OTIF en ce qui concerne une série de questions de principe. La commission ad hoc citée ci-dessus a pris connaissance d'un catalogue de questions préparé par le Secrétariat et y a ajouté quelques thèmes supplémentaires. Par lettre circulaire du 3 janvier 1994, le Secrétariat a demandé aux États et aux organisations et associations internationales intéressées ainsi qu'aux entreprises désirant présenter leur propre avis complémentaire, indépendamment de la prise de position du Comité international des transports ferroviaires (CIT), de lui faire parvenir leurs réponses par écrit.
15. Par lettre circulaire du 25 novembre 1994, une synthèse détaillée des réponses de 14 gouvernements, six organisations et associations internationales non gouvernementales ainsi que d'un certain nombre de chemins de fer, à laquelle a été joint un résumé de ces réponses, a été transmise aux États membres et aux organisations et associations internationales intéressées. Par le biais du CIT, la synthèse des réponses a été rendue accessible aux chemins de fer des États membres représentés au sein du CIT. Le Secrétariat a en outre publié un résumé des réponses dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, 1994, p. 115-134.
16. Grâce à une initiative commune de l'Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP) et de l'Association internationale des tarifeurs (IVT), cette dernière a organisé une conférence préparatoire des principales associations internationales des usagers des transports ferroviaires les 20 et 21 octobre 1994 à Vienne. À cette conférence ont participé des représentants du ministère fédéral de l'économie publique et des transports de la République d'Autriche, de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), de l'AIEP, de l'Union internationale des wagons privés (UIP), de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), de la Transfesa et du Secrétariat.
17. Sur la base de ces travaux préparatoires, le Secrétariat a élaboré un projet de nouvelles Règles uniformes CIM, qui a été transmis avec un rapport explicatif (v. Bulletin 1995, p. 89-117) aux États membres et aux organisations et associations internationales intéressées pour prise de position. Le but de ce projet était d'adapter le droit des transports internationaux ferroviaires aux circonstances politiques, économiques, juridiques et techniques modifiées.

18. La Commission de révision a examiné en première lecture le projet du Secrétariat du 5 mai 1995 au cours de trois sessions au total (11-15.12.1995, 25-29.3.1996 et 26-29.8.1996) ; la deuxième lecture a été achevée au cours de deux autres sessions (23-27.3.1998 et 2.9.1998 ; v. cependant également ch. 25-29 des remarques relatives à l'art. 1<sup>er</sup>). La 4<sup>e</sup> Assemblée générale (Athènes, 8-11.9.1997) avait uniquement pris connaissance de l'état des travaux.
19. En dépit du travail préparatoire minutieux de la Commission de révision, la 5<sup>e</sup> Assemblée générale a encore dû délibérer de 20 propositions ou suggestions émanant d'États, d'organisations et associations internationales ainsi que du Secrétariat, ce qui a entraîné des modifications matérielles dans 8 articles (procès-verbal, p. 67-72, 74, 79-84 et 181/182).

## **Principes de la réforme**

### Harmonisation

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

### Champ d'application

21. À l'instar de la CMR, les RU CIM s'appliquent aux contrats de transport international ferroviaire direct de marchandises et ceci, en principe, indépendamment d'un système de lignes inscrites. Des transports routiers et des transports par voie de navigation intérieure sont uniquement soumis aux RU CIM si ceux-ci complètent le transport international par rail par un tel transport en trafic intérieur et s'il s'agit d'un contrat unique. Le système des lignes inscrites est maintenu uniquement dans le cas des transports incluant un transport maritime national ou international ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures.
22. Les RU CIM sont, tout comme la CMR, d'application contraignante. Il en est désormais de même pour les transports internationaux directs exécutés par un seul transporteur ferroviaire utilisant plusieurs infrastructures différentes, mêmes étrangères.

### Contrat de transport

23. Le contrat de transport international ferroviaire de marchandises devient un contrat consensuel, la lettre de voiture n'étant qu'un document de preuve à l'instar de la lettre de voiture CMR. Le contrat est conclu avec l'entreprise de transport ferroviaire en tant que transporteur quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée. Par ailleurs, la lettre de voiture est également document de douane dans le cadre de la procédure de transit d'envoi communautaire/commune CE/AELE (v. ch. 7 des remarques relatives à l'art. 6).

### Obligation de transporter, obligation d'établir des tarifs

24. Ces obligations ont été supprimées en trafic international ferroviaire de marchandises. Lors des travaux préparatoires et au sein de la Commission de révision, la possibilité de maintenir, pour des raisons d'ordre politique, une obligation de transporter au moins en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, avait toutefois été envisagée. Une telle obligation restreinte de transporter soulevait néanmoins elle aussi des questions difficiles quant aux conditions pour une telle obligation et quant à la compensation financière des risques supplémentaires occasionnés au transporteur.
25. Dans le cadre des délibérations, différents experts avaient émis l'avis que le droit de la concurrence serait plus adapté pour régler ces questions que l'obligation de transporter et l'obligation d'établir des tarifs : une entreprise qui offre publiquement des prestations de transport ne peut pas à tout moment et sans motif limiter son offre sans avoir à craindre des désavantages sur un marché caractérisé par la concurrence.
26. Avec la suppression de la position de monopole dans le cadre de la libéralisation de l'accès à l'infrastructure ferroviaire se posait, par ailleurs, la question fondamentale de savoir à quelle entreprise de transport ferroviaire une telle obligation de transporter pourrait être infligée.
27. La Commission de révision a par conséquent rejeté avec une forte majorité une obligation de transporter, y compris pour les marchandises dangereuses (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 11). Cela vaut également pour l'obligation d'établir des tarifs qui y est étroitement liée.

### Transporteurs subséquents

28. Le principe d'une communauté des transporteurs et de la responsabilité solidaire lors de transports exécutés par deux ou plusieurs transporteurs subséquents a été maintenu (v. ch. 1 et 3 des remarques relatives à l'art. 26).

### Responsabilité

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

### Liberté contractuelle

30. Les RU CIM 1999 en tant que droit contraignant comprennent moins de dispositions détaillées que les RU CIM 1980, afin d'offrir une plus grande flexibilité permettant aux parties au contrat de transport de convenir contractuellement de certaines conditions, p. ex. itinéraire, délais de livraison, surtaxes.

## Divers

### Dispositions communes

31. À sa 16<sup>e</sup> session, la Commission de révision a pris une décision de principe, à savoir que les dispositions identiques des appendices à la Convention seraient introduites en tant que dispositions communes dans la Convention même (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 7, 12 et 15). Par conséquent, les dispositions relatives au droit national applicable, à l'unité de compte, aux dispositions complémentaires, à la caution judiciaire, à l'exécution de jugements et aux saisies se trouvent dans les articles 8 à 10 de la COTIF (procès-verbal de la 19<sup>e</sup> session, p. 13-17).

### Interdiction de transporter

32. Compte tenu de la suppression de l'obligation de transporter, un transporteur ferroviaire pourra et, dans les cas mentionnés à l'article 4 des RU CIM 1980, devra refuser de conclure un contrat, lorsque l'exécution de ce dernier enfreint une interdiction édictée par une loi ou par une autorité (p. ex. monopole postal, transport d'armes, de drogues, etc.). Il a par conséquent été renoncé à des dispositions comme celles comprises dans l'article 4 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 11).

### Dispositions particulières pour certains types de transports

33. Des dispositions particulières visant à exclure du champ d'application, à l'instar de l'article premier, § 4, de la CMR, les transports funéraires ou de déménagement, n'ont pas été jugées nécessaires en droit de transport ferroviaire (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 11).
34. L'article 8 de la CIM 1980 n'a pas été repris. Certaines dispositions particulières relatives à la responsabilité dans le cadre du transport de wagons en tant que marchandise transportée ainsi qu'au dédommagement en cas de perte ou d'avarie d'unités de transport intermodal, qui étaient alors comprises dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP – Annexe II aux RU CIM 1980) ou dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo – Annexe III aux RU CIM 1980), se trouvent maintenant à l'article 24, à l'article 30, § 3, et à l'article 32, § 3. Par ailleurs, l'utilisation de wagons en général, c'est-à-dire sans limitation aux wagons P, est réglée dans les Règles uniformes CUV (RU CUV).
35. Les dispositions particulières du Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx – Annexe IV aux RU CIM 1980), notamment celles relatives aux délais de livraison et aux dérogations à différentes dispositions des RU CIM sont devenues superflues, puisque ces questions feront l'objet d'une convention entre les parties. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis express, c'est-à-dire dans des trains autres que des trains de marchandises, est réglé dans le cadre du nouveau Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Le principe général est celui que des marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains de marchandises. Les exceptions (marchandises dangereuses en tant que colis express,

bagages à main, bagages et marchandises à bord de véhicules routiers accompagnés) seront désormais réglées séparément dans l'annexe du RID (v. également rapport sur la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail de la Commission d'experts du RID, 21-25.11.1994, ch. 7 et 8).

36. La possibilité de prévoir des conditions de transport particulières pour des envois avec un document de transport négociable (art. 8, § 4, lettre a), CIM 1980) n'a plus été prévue, étant donné que les chemins de fer n'ont jamais fait usage de cette possibilité d'exception et que cette même exception prévue dans le cadre de la CMR n'a pas non plus été utilisée. Par ailleurs, l'article 6, § 8, prévoit que les associations internationales des transporteurs établissent des modèles uniformes de lettre de voiture.
37. La possibilité d'utiliser des documents de transport électroniques (art. 8, § 4, lettre g), CIM 1980) est réglée à l'article 6, § 9.

#### Conventions

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

#### Résultat

39. Le texte élaboré par la Commission de révision et adopté par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale tient, dans ses principes, compte des modifications dues à la libéralisation du trafic ferroviaire, et notamment à la directive 91/440/CEE. Le champ d'application des RU CIM a été élargi et permet leur application également dans le trafic avec des États non membres, dans la mesure où les parties en conviennent (v. ch. 2-9 des remarques relatives à l'art. 1<sup>er</sup>).
40. L'harmonisation recherchée avec le droit de transport international routier a été atteinte dans divers domaines. Toutefois, des différences avec la CMR persistent dans certains cas. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que la pratique dans le domaine du transport international ferroviaire n'est pas identique à celle que l'on trouve en transport international routier. Cet argument a été avancé par la Commission de révision pour motiver les différences avec le droit des transports internationaux routiers, notamment en ce qui concerne les dispositions suivantes :
- force probante de la lettre de voiture (art. 12),
  - droit de disposer du destinataire (art. 18, § 3),
  - responsabilité lors de l'exécution d'ordres ultérieurs (art. 19),
  - exonération de responsabilité en cas de transports effectués en wagons découverts (art. 23),

- réglementation de la charge de la preuve en cas de transports effectués en wagons équipés de dispositifs particuliers destinés à la protection de la marchandise, notamment les wagons frigorifiques, ainsi qu'en cas de transport d'animaux vivants (art. 25),
  - réglementation particulière de la responsabilité en cas de déchet de route (art. 31),
  - dispositions particulières pour le transport de wagons en tant que marchandise transportée et pour le transport d'unités de transport intermodal, tant en ce qui concerne le principe de responsabilité qu'en ce qui concerne l'indemnité (art. 24, art. 30, § 3, et art. 32, § 3),
  - exercice des droits, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives au procès-verbal de constatation (art. 42) et à l'extinction de l'action contre le transporteur (art. 47).
41. Dans d'autres cas, des différences ont été acceptées, étant donné que les dispositions des RU CIM sont plus favorables au client ou servent à la clarté juridique. Cela vaut en particulier pour les dispositions suivantes :
- dérogation au caractère contraignant des RU CIM pour les deux parties au contrat, moyennant une réglementation permettant au transporteur d'élargir sa responsabilité et ses obligations (art. 5, dernière phrase),
  - détermination des principales obligations du transporteur (art. 6, § 1),
  - responsabilité plus sévère que celle prévue à l'article 11, § 3, de la CMR en cas de perte ou d'utilisation irrégulière des documents joints à la lettre de voiture (art. 15, § 3),
  - maintien des montants maximaux de dédommagement plus élevés (art. 30 et 33),
  - transporteur substitué (art. 27),
  - formulation moderne de la faute qualifiée (art. 36),
  - qualification du gestionnaire d'infrastructure en tant qu'auxiliaire (art. 40),
  - lettres de voiture électroniques et remplacement de la signature (art. 6),
  - pas de remboursement de droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits (art. 30),
  - responsabilité en trafic fer-mer (art. 38).
42. Compte tenu des principaux buts de la révision, de moderniser le droit de transport international ferroviaire de marchandises et de l'harmoniser, le résultat peut, dans son ensemble, être jugé satisfaisant. À défaut d'indications contraires, la

5<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté le résultat des délibérations de la Commission de révision (procès-verbal, p. 58-81).

### **En particulier**

#### **Titre I Généralités**

##### **Article premier Champ d'application**

1. Comme les RU CIM 1980, les RU CIM 1999 s'appliquent au contrat de transport international ferroviaire de marchandises. D'autres types de contrats ayant trait au transport de marchandises, comme p. ex. le contrat de commission de transport, le contrat d'affrètement, la location de moyens de transport, etc., ne sont pas réglés dans les RU CIM. L'application des RU CIM dépend en définitive du type de contrat choisi dans un cas d'espèce. La lettre de voiture sert de moyen de preuve (v. ch. 23 des Généralités et ch. 6 des remarques relatives à l'art. 6).
2. Conformément au § 1, les RU CIM 1999 ne s'appliquent qu'aux contrats à *titre onéreux*, comme cela est également prévu à l'article premier, § 1, de la CMR. Par conséquent, elles ne sont pas obligatoirement applicables aux transports gratuits de marchandises de secours (v. également art. 6, § 1, qui oblige le transporteur à transporter la marchandise seulement contre paiement); les parties peuvent cependant convenir (contractuellement) de leur application (v. cependant ch. 7).
3. Selon le projet du Secrétariat du 5 mai 1995, il aurait été suffisant que soit le lieu de la prise en charge de la marchandise, soit le lieu prévu pour la livraison soit situé dans un État membre. Ce projet n'exigeait pas que tous les États à travers lesquels le transport est effectué soient des États membres de l'Organisation. Cette solution a fait ses preuves depuis des décennies en ce qui concerne la CMR et aurait permis d'appliquer les RU CIM également aux transports en direction, en provenance ou en transit par des États dans lesquels est appliqué l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) du 1<sup>er</sup> novembre 1951. La majorité de la Commission de révision s'est cependant prononcée pour un libellé plus restrictif, selon lequel les RU CIM ne s'appliquent que lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États membres différents (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session. p. 4).
4. La Commission de révision a de nouveau traité cette question lors de la deuxième lecture et a approuvé, avec une nette majorité, une extension du champ d'application dans le sens du projet du Secrétariat (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 3), sous réserve toutefois que les parties au contrat en conviennent; elle est par conséquent allée moins loin que les auteurs de la CMR.
5. Le texte adopté en deuxième lecture par la Commission de révision et confirmé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale (§ 1) prévoit donc que les RU CIM s'appliquent *obligatoirement* à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États membres différents. Lorsque, par contre, le

lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents, dont l'un seulement est un État membre, les parties peuvent convenir de soumettre le contrat aux RU CIM (§ 2). Cette solution *permet* de conclure, sur la base des RU CIM, des contrats de transport direct en trafic en direction ou en provenance d'États du SMGS.

6. Une telle convention peut être conclue en utilisant la lettre de voiture CIM. L'utilisation de la lettre de voiture CIM est une condition suffisante, mais pas nécessaire.
7. Pour l'essentiel, tous les ordres juridiques reconnaissent le principe selon lequel les parties peuvent choisir le droit applicable à un contrat international de droit civil ou de droit commercial. La liberté de choix matérielle peut toutefois être restreinte par le fait que les dispositions contraignantes du droit matériel d'un État ne peuvent pas être remplacées par une convention dérogatoire des parties. La question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure cela est le cas, doit être appréciée selon la *lex fori*. Cela pourrait entraîner dans certains cas une insécurité juridique lorsque les parties font valoir leurs droits résultant des RU CIM dans des États non membres, notamment en ce qui concerne la prescription.
8. Pour que le choix juridique des parties au contrat soit reconnu par le droit national, le contrat doit avoir un lien avec l'étranger, d'une manière ou d'une autre. C'est indéniablement le cas pour les contrats relatifs au transport international de marchandises devant être soumis aux RU CIM.
9. La possibilité du choix contractuel du système juridique des RU CIM peut par conséquent être prévue sans qu'il y ait un conflit avec des principes ou des conventions du droit international existants. Une réglementation similaire se trouve à l'article 2, § 1, lettre e), des Règles de Hambourg relatives au transport de marchandises par mer.
10. Il n'y a pas collision avec le SMGS, étant donné que le champ d'application du SMGS se limite, selon son article premier, aux transports *directs* effectués par les chemins de fer des États membres du SMGS, c'est-à-dire qu'il n'inclut pas des transports ferroviaires de marchandises effectués également par des chemins de fer d'États non membres du SMGS. La formulation du § 2 décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale n'oblige pas les parties à appliquer les RU CIM. Elles peuvent continuer à conclure, comme cela est toujours nécessaire en trafic Est/Ouest, plusieurs contrats de transport.
11. La question de savoir si les chemins de fer du SMGS sont à considérer comme des transporteurs subséquents conformément à l'article 26 ou comme des transporteurs substitués conformément à l'article 27 dépend de la manière dont les transporteurs ferroviaires impliqués règlent leur relation *contractuelle* entre eux.
12. Comme expliqué au chiffre 20 des Généralités, les RU CIM sont, à l'instar de la CMR, applicables à des contrats directs de transport international ferroviaire de marchandises, et ce indépendamment d'un système de lignes inscrites. Une exception est uniquement prévue pour les transports qui incluent un transport maritime ou un transport transfrontalier sur des voies d'eau intérieures (§ 4).

13. Le problème d'un conflit avec la CMR en cas de soumission de transports routiers complémentaires à la COTIF, respectivement aux RU CIM, avait déjà été discuté dans le contexte de la modification de l'article 2 de la COTIF 1980 par le Protocole 1990. Vu les opinions divergentes au sein de la Commission de révision (v. procès-verbal de la 1<sup>re</sup> session, p. 6-8) et de la 2<sup>e</sup> Assemblée générale (v. procès-verbal, p. 33/34), seuls les transports complémentaires *intérieurs*, c'est-à-dire les transports initiaux et finaux par route, qui eux ne sont pas transfrontaliers, ont été inclus dans le champ d'application.
14. Dans la pratique, des transports routiers complémentaires transfrontaliers sont effectués, notamment dans les cas où la gare expéditrice ou la gare destinataire se trouve à proximité de la frontière. Le texte proposé par le Secrétariat en mai 1995 avait inclus les transports routiers complémentaires, qu'il s'agisse des transports uniquement intérieurs ou des transports routiers complémentaires transfrontaliers.
15. De l'avis du Secrétariat, il n'y a aucun conflit avec la CMR dans le cas des transports routiers complémentaires. Le contrat de transport réglé par l'article premier est différent du contrat réglé par la CMR, à savoir un contrat qui a pour but le « transport de marchandises *par route* à titre onéreux au moyen de véhicules ». Cela évidemment à condition que le transport ferroviaire et le transport routier complémentaire fassent l'objet d'un contrat *unique* de transport direct. Par crainte d'un danger de collision avec la CMR, la grande majorité des délégués au sein de la Commission de révision s'est prononcée contre l'idée d'inclure également des transports routiers complémentaires transfrontaliers dans le champ d'application des RU CIM (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 8).
16. La formule « en complément » doit exprimer l'idée que l'objet principal du contrat de transport est le transport transfrontalier *ferroviaire*. Cela signifie que, dans le cas des transports complémentaires conformément au § 3, le transport ferroviaire doit en principe être transfrontalier, sans quoi les RU CIM ne sont pas applicables. En particulier :
17. En cas de transports *par route au moyen de véhicules*, en complément au transport par rail, il est nécessaire :
  - que le transport ferroviaire soit transfrontalier,
  - que le transport complémentaire par route soit exclusivement un transport en trafic intérieur.
18. En cas de transports par *voie de navigation intérieure* en complément au transport par rail, il est nécessaire :
  - que le transport ferroviaire soit transfrontalier,
  - que le transport par voie de navigation intérieure soit effectué en trafic intérieur, sauf s'il s'agit d'un transport sur une ligne de navigation intérieure inscrite (v. § 4).

19. En cas de transports *maritimes* ou *par voie de navigation intérieure sur des lignes inscrites* en complément au transport par rail (§ 4), il est possible :
- que le transport ferroviaire soit un transport en trafic intérieur et que le transport complémentaire maritime ou par voie de navigation intérieure soit transfrontalier,
  - que le transport ferroviaire soit transfrontalier et que le transport complémentaire maritime soit transfrontalier ou un transport maritime en trafic intérieur (p. ex. cabotage).

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

20. Dans tous les cas, il est cependant nécessaire que l'ensemble du transport, c'est-à-dire le transport ferroviaire et le transport complémentaire par d'autres moyens de transport, fasse l'objet d'un contrat unique.
21. Dans les cas de transports complémentaires par d'autres moyens de transport, l'application des RU CIM est prévue de manière contraignante. Elle n'est donc pas laissée à la convention des parties, puisque dans tous les cas, il s'agit de transports transfrontaliers dont l'élément essentiel est un transport ferroviaire.
22. Si des entreprises de transport ferroviaire n'effectuent pas elles-mêmes les transports initiaux et finaux par route, mais font appel à des entreprises de transport routier, ces dernières ne sont pas des transporteurs substitués au sens de l'article 27, mais des auxiliaires conformément à l'article 40. Ceci est clarifié par le terme « ferroviaire » à l'article 3, lettre b) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 3 et procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 66).
23. Conformément à l'article premier, § 1, des RU CIM 1980, l'utilisation d'une lettre de voiture CIM était encore un élément constitutif pour l'applicabilité des RU CIM. Ce n'est plus le cas dans les RU CIM 1999, étant donné que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises devient, à l'instar du contrat CMR, un contrat consensuel (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 6).
24. Une disposition équivalente à l'article premier, § 3, de la CMR, n'a pas été reprise. Cette disposition réglait le problème, d'actualité au moment de la création de la CMR, des transports effectués par des entreprises étatiques des pays socialistes ; une disposition de cette nature ne s'avère plus nécessaire. Selon un principe généralement reconnu en droit des gens, les activités qui ne sont pas exercées *iure imperii*, mais *iure gestionis* ne profitent pas d'un privilège en droit. Par conséquent, des transports de ce type sont soumis aux prescriptions des RU CIM, conformément

aux principes généraux du droit des gens, lorsqu'ils remplissent les conditions de l'article premier des RU CIM.

25. Le § 5 règle le cas de transports qui ne sont pas à considérer comme étant des transports internationaux en raison du fait que la gare située sur le territoire de l'État voisin n'est pas exploitée par cet État ou par une entreprise appartenant à cet État, mais par des entités étatiques ou privées appartenant au même État que l'entreprise de transport (exemple : *Badischer Bahnhof*, gare DB AG de Bâle). Ces transports resteront soumis au droit national et non pas aux RU CIM (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 4/5).
26. Le projet du Secrétariat du 30 août 1996 relatif à une nouvelle COTIF avait prévu la possibilité d'inscrire, dans des listes à part, dites listes négatives, les lignes qui, dans certains États membres, ne sont pas disponibles au trafic international direct effectué sur la base des RU CIM. Cette disposition aurait dû permettre à certains États d'adhérer à la COTIF, si l'application des RU CIM sur l'ensemble du réseau de ces États n'entraînait pas en ligne de compte pour des raisons pratiques, économiques ou financières.
27. Le principe d'une liste négative avait été approuvé par la 4<sup>e</sup> Assemblée générale (8-11.9.1997) (v. ligne directrice 7.2). Conformément aux suggestions du Comité administratif sur le financement de l'Organisation, la Commission de révision a décidé, pour des raisons pratiques, de remplacer cette « liste négative » par la possibilité d'émettre une réserve au champ d'application des RU CIM (procès-verbal de la 21<sup>e</sup> session, p. 17/18). Cette possibilité d'émettre des réserves est toutefois limitée aux États ayant adhéré à une « convention similaire sur le transport ferroviaire direct ». Le SMGS du 1<sup>er</sup> novembre 1951 est une telle convention similaire.
28. Lors du remaniement rédactionnel, seuls les mots « lors du dépôt de l'instrument d'adhésion » ont été maintenus, étant donné que pour les États entrant en ligne de compte, seule une adhésion à la COTIF est possible. Conformément à l'article 5 du Protocole de modification 1999, une telle réserve peut également être émise à tout moment, en vertu du Protocole portant modification de la COTIF, par un État ayant adhéré à la COTIF avant l'entrée en vigueur de la version modifiée de la COTIF. Conformément à l'article 42, § 2, de la COTIF, une telle réserve prend effet avec l'entrée en vigueur du Protocole portant modification de la COTIF.
29. À sa 22<sup>e</sup> session (1-4.2.1999), la Commission de révision a décidé de préciser que la partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle des transports internationaux sont soumis aux RU CIM doit être définie précisément et doit être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. De même, les RU CIM ne s'appliquent pas aux transports internationaux qui commencent ou se terminent ailleurs que sur l'infrastructure désignée (procès-verbal, p. 55), exception faite des transports de transit qui sont soumis aux RU CIM (procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 64/65).

30. À sa 22<sup>e</sup> session, la Commission de révision a précisé que la réserve devenait sans effet si sa prémisses n'existe plus, c'est-à-dire si la convention justifiant cette réglementation particulière cesse d'être en vigueur pour l'État concerné.

## **Article 2** **Prescriptions de droit public**

1. L'obligation de respecter les prescriptions de droit public va de soi. Cette disposition n'est qu'à caractère déclaratoire et a été introduite pour tenir compte du fait que le droit douanier de la CE à l'époque et de l'UE actuellement s'appuie sur quelques dispositions des RU CIM (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 5/6). L'article 4 du nouvel appendice C (RID) comporte une disposition similaire, à l'instar de l'article 5 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
2. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a complété cette disposition par un renvoi explicite aux dispositions du droit relatif à la protection des animaux (procès-verbal, p. 65/66).

## **Article 3** **Définitions**

1. En raison des discussions répétées au sein de la Commission de révision sur la question de savoir quel transporteur était visé dans les différentes définitions, il a été jugé utile de définir certains termes pouvant, sinon, donner lieu à des interprétations différentes. Par ailleurs, les définitions permettent une formulation plus succincte du texte.
2. La définition du terme de « transporteur » remonte à une proposition du Royaume-Uni relative au projet de RU CIV (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 55/56) et précise que le terme de « transporteur » signifie toujours le transporteur *contractuel*, y compris les transporteurs subséquents, et non pas le transporteur substitué, qui n'a pas conclu de contrat de transport avec l'expéditeur (lettre a).
3. La 5<sup>e</sup> 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 » (procès-verbal, p. 66). L'on évite ainsi que cette définition ait pour conséquence que des entreprises de transport routier, qui effectuent des transports initiaux ou finaux en complément à un transport ferroviaire, soient considérées comme des transporteurs substitués au sens de l'article 27, ces derniers étant indépendamment responsables et pouvant être actionnés conformément à l'article 45, § 6. Au contraire, de telles entreprises de transport routier sont des auxiliaires au sens de l'article 40.
4. L'expression « légalement en vigueur dans chaque État membre » à la lettre c) inclut la nécessité d'une publication, dans la mesure où une telle publication est requise par le droit national, ce qui n'est pas le cas dans tous les États membres.
5. Le texte décidé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale (« sont devenues ») précise que les conditions devant être remplies pour que les conditions générales soient incluses dans le contrat doivent être respectées (procès-verbal, p. 66-68).

6. La définition « unité de transport intermodal » a été introduite pour des raisons de simplification rédactionnelle et facilite notamment la rédaction de l'article 7, § 1, lettre l), de l'article 23, § 3, lettre a), de l'article 30, § 3, et de l'article 32, § 3 (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, p. 6)

#### **Article 4** **Dérogations**

1. Le § 1 autorise les États membres à conclure des accords particuliers pour les trafics entre des gares frontières.
2. À défaut d'inscription dans la liste des lignes, le transport par des navettes (*shuttles*) dans le Tunnel sous la Manche n'est pas soumis aux RU CIM 1980. Une inscription des lignes n'est plus exigée. Par conséquent, les RU CIM devraient s'appliquer au transport par des trains navettes lorsque le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans deux États membres différents. La Commission de révision a toutefois décidé d'autoriser les États membres à convenir des dérogations pour des transports de ce type (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 12/13). Le libellé du § 1 le permet.
3. Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même État membre et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit (art. 2, § 1, CIM 1980) ne sont pas soumis aux RU CIM en vertu de l'article premier, § 1. L'on a donc renoncé aux exceptions du champ d'application prévues à l'article 2, § 2, des RU CIM 1980. Le § 2 prévoit cependant la possibilité de convenir de dérogations pour le transit à travers des États non membres (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 4/5 et 13).
4. En ce qui concerne les obligations de communiquer les informations prévues au § 3, la Commission de révision n'a pas pu se décider, lors de la discussion de la disposition identique prévue dans les RU CIV, à suivre la suggestion du Secrétariat, à savoir d'accorder au Secrétaire général de l'Organisation le droit d'examiner si les dérogations convenues sont conformes aux conditions prévues dans les § 1 et 2 (procès-verbal de la 17<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 8).

#### **Article 5** **Droit contraignant**

1. Le principe du caractère juridique contraignant des RU CIM 1980 n'a jamais été contesté, même si elles ne comportent pas de disposition équivalente à l'article 41 de la CMR. Nonobstant cela, la Commission de révision a décidé, pour des raisons de clarté juridique, d'introduire une disposition en ce sens (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 15/16).
2. Le texte adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale comprend toutefois une innovation importante par rapport à l'article 41 de la CMR. À l'instar de l'article 23, § 2, des Règles de Hambourg, la dernière phrase permet au transporteur d'élargir sa responsabilité ou ses obligations en faveur des clients, la possibilité d'élargir la responsabilité n'étant pas limitée aux montants maximaux. La Commission de révision a rejeté une proposition de l'Allemagne qui aurait permis au transporteur d'élargir sa responsabilité uniquement en ce qui

concerne *les limites de responsabilité* (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 11). Cette restriction recherchée par l'Allemagne aurait été dans l'intérêt des chemins de fer, qui auraient ainsi été moins exposés à la pression des gros chargeurs.

## **Titre II**

### **Conclusion et exécution du contrat de transport**

#### **Article 6 Contrat de transport**

1. Sur proposition de l'Allemagne, la Commission de révision a décidé de définir les principales obligations du transporteur au § 1 (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 16/17). Cela signifie, vu sous l'angle des dispositions relatives à la responsabilité à l'article 23, § 1, à l'article 26 et à l'article 27, § 1, une précision dont on peut se réjouir, même s'il manque une disposition similaire dans la CMR.
2. Le moment du transfert du risque en ce qui concerne la marchandise dans la relation transporteur/expéditeur ou destinataire est réglé à l'article 23 par la disposition relative à la période durant laquelle le transporteur est responsable (depuis l'acceptation de la marchandise jusqu'à la livraison). Ce moment peut différer du moment du transfert du risque au sens du droit d'achat.
3. Il ressort du § 1, que le contrat de transport international ferroviaire de marchandises sera désormais un contrat consensuel. La nouvelle disposition constitue d'une part une adaptation à la CMR et d'autre part également une adaptation à la pratique du transport international ferroviaire des marchandises. Ce n'est qu'exceptionnellement que le transporteur accepte la lettre de voiture et la marchandise au même moment. La nouvelle réglementation tient également compte des développements futurs : l'utilisation de documents de transport électroniques présuppose un contrat consensuel.
4. Il a été renoncé à une formulation, selon laquelle le contrat de transport est conclu par consentement mutuel de l'expéditeur et du transporteur. D'une part, on recherche un parallélisme avec l'article 4 de la CMR, cette disposition ayant fait ses preuves depuis des décennies. Ni en jurisprudence, ni en doctrine, il n'y a eu le moindre doute quant au caractère juridique du contrat de transport CMR en tant que contrat consensuel. D'autre part, les RU CIM tout comme la CMR ne doivent pas comprendre d'énoncé concernant une question juridique qui doit être réglée selon les principes généraux du droit civil (notamment les questions de savoir comment le consentement est établi, quelles sont les parties au contrat, etc.). Par conséquent, le droit national reste applicable pour cette question importante.
5. Le contrat de transport ferroviaire étant un contrat consensuel, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat (§ 2).
6. À l'instar de la CMR, la lettre de voiture n'est qu'un document de preuve. Elle fournit la preuve réfutable de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge de la marchandise par le transporteur (v. art. 12). Dans

certain cas (art. 19, 34, 35 et 45, § 2), des inscriptions sur la lettre de voiture peuvent être une condition pour pouvoir faire valoir des droits, ce qui confère ainsi à l'inscription un effet constitutif.

7. Le § 7 comporte une disposition souhaitée par la Commission européenne, qui ne concerne pas directement le droit de transport, mais constitue une disposition du droit douanier (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 9 ; pour la genèse de cette disposition, v. par ailleurs le procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, annexe 1, et le procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 17-19). Cette disposition doit garantir, également dans l'intérêt des chemins de fer, que la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier de la CE/AELE puisse continuer à être appliquée.
8. À l'instar de l'article 4 de la CMR, le projet du Secrétariat de mai 1995 avait renoncé à proposer l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture. De l'avis du Secrétariat, cela n'aurait pas empêché les chemins de fer d'élaborer un modèle uniforme au sein d'une de leurs associations internationales. Pour tenir compte de la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier de la CE/AELE, qui doit être maintenue à tout prix, la Commission de révision a donc décidé de prescrire l'utilisation d'un modèle uniforme de lettre de voiture (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 3 et annexe 1). La Commission de révision avait tout d'abord prévu de laisser à l'OTIF ou à son Secrétariat le soin d'établir les modèles de lettre de voiture (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 17-28), ce qui aurait également répondu à la conception de la Commission européenne, selon laquelle les modèles de lettre de voiture devraient constituer une annexe des RU CIM.
9. Pour des raisons pratiques, et dans l'intérêt d'une flexibilité accrue, la Commission de révision a toutefois décidé, à sa 16<sup>e</sup> session, de laisser aux associations internationales des transporteurs le soin d'établir des « modèles uniformes de lettre de voiture » (§ 8) (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 17-21). Elles doivent se mettre d'accord avec les associations des clients et les autorités compétentes en matière de questions douanières, y compris les services de l'UE chargés des questions douanières. Dans ce contexte, « accord » ne signifie pas une procédure formelle d'approbation ou d'acceptation. Les autorités douanières sont toutefois à tout moment libres de ne pas accepter des modèles de lettre de voiture en tant que document douanier. La prise en compte des desiderata des clients revêt un intérêt direct pour les entreprises de transport ferroviaire.
10. Tandis que l'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie en application de l'article 12, § 1, des RU CIM 1980, l'article 6, § 2, ne règle pas cette question, mais suit l'exemple de la CMR en laissant les parties libres de régler cette question d'un commun accord.
11. L'article 11, § 4, al. 2 des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'a pas été repris (v. ch. 5 des remarques relatives à l'art. 12).
12. L'article 5 de la CMR prévoit que la lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur. L'article 5, § 1, de la CMR stipule en outre expressément que le premier exemplaire est remis à l'expéditeur (il est l'équivalent du duplicata de la lettre de voiture des transports ferroviaires), que le

deuxième exemplaire accompagne la marchandise et que le troisième est retenu par le transporteur. La Commission de révision n'a pas repris cette réglementation (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 26/27). Elle a maintenu ainsi la terminologie éprouvée et connue dans le commerce international (« lettre de voiture » et « duplicata de la lettre de voiture »). Dans la mesure où un exemplaire précis de la lettre de voiture, notamment le duplicata de la lettre de voiture, a des effets juridiques particuliers – ce qui est notamment le cas en ce qui concerne le droit de disposer de la marchandise et les conditions pour faire valoir des droits – le texte utilise de manière uniforme le terme de « lettre de voiture » (c.-à-d. original de la lettre de voiture) et « duplicata de la lettre de voiture » (pour l'exemplaire qui est remis à l'expéditeur). Seul l'article 11, § 2, mentionne le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise en plus de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture. Alors qu'il n'y a pas de différence entre les transports internationaux ferroviaires et routiers en ce qui concerne les fonctions des différents exemplaires originaux de la lettre de voiture, la terminologie choisie pour les RU CIM maintient les définitions traditionnelles.

13. Le § 3 a été davantage rapproché de l'article 5, § 1, de la CMR. Il va toutefois un peu plus loin en ce qui concerne le remplacement de la signature et ne contient pas de réserve quant à l'admissibilité, conformément au droit national, de signatures sous forme imprimée ou par sceau.
14. Le § 4 a été rédigé de manière plus simple et plus claire que l'article 11, § 5, al. 2, des RU CIM 1980. Aucun changement n'est intervenu quant au fond.
15. La disposition de l'article 12, § 1, al. 2, des RU CIM 1980, selon laquelle une lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon, a été reprise quant à son principe. Des dérogations sont à convenir entre l'expéditeur et le transporteur. Le terme « envoi » a le même sens que dans les RU CIM 1980 (v. doc. de la 8<sup>e</sup> Conférence de révision, tome II, marg. 3134 et 3135). Un « envoi » constitue, du point de vue du droit de transport – et, en règle générale, aussi du point de vue de la technique de transport – une unité.
16. Dans le rapport explicatif relatif à son projet de mai 1995, le Secrétariat avait suggéré de ne pas reprendre les dispositions de l'article 12, § 3, des RU CIM 1980 ; des questions de détail de cette nature seraient à régler contractuellement entre les parties au contrat. La Belgique a signalé que des dispositions légales concernant les langues à utiliser interdisent l'utilisation des documents en langues étrangères sauf si une base juridique internationale idoine prescrit l'utilisation d'une langue étrangère. En dépit de cela, la Commission de révision a renoncé à régler la question des langues dans lesquelles la lettre de voiture doit être établie. Étant donné qu'à l'avenir les associations internationales des transporteurs continueront à établir le modèle uniforme de la lettre de voiture, elles sont également compétentes pour stipuler, le cas échéant, dans quelles langues les lettres de voiture doivent être établies.
17. Le § 9 remplace l'article 8, § 4, lettre g) des RU CIM 1980. Le libellé tient compte des expériences faites dans un groupe de travail de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) traitant du projet DOCIMEL qui a été réalisé en collaboration avec le CIT. Le texte adopté par la Commission de révision est basé sur l'idée d'une

équivalence fonctionnelle. Le principe des mêmes effets juridiques vaut pour toutes les fonctions de la lettre de voiture bien que le problème de la force probante soit mis en exergue en tant qu'exemple. C'est en effet dans ce domaine que de plus grandes difficultés surgissent dans certains droits nationaux.

### **Article 7** **Teneur de la lettre de voiture**

1. Le § 1 contient des dispositions contraignantes pour les parties au contrat de transport. Le non-respect de ces dispositions n'entraîne cependant pas automatiquement et dans tous les cas la nullité, mais éventuellement les conséquences juridiques prévues à l'article 8.
2. Conformément au § 1, lettre a), la lettre de voiture doit comporter le lieu et la date de son établissement et conformément au § 1, lettre f), le lieu de livraison, tandis que selon les RU CIM 1980, il fallait indiquer dans la lettre de voiture, la gare expéditrice (art. 11, § 1, CIM 1980) et la gare destinataire (art. 13, § 1, lettre a), CIM 1980). Le nouveau libellé permet des indications plus précises lorsque la marchandise est remise au transport ou livrée sur des voies de raccordement ou encore lorsqu'elle fait l'objet de transport complémentaire par route, par exemple. Il a ainsi été possible de renoncer à reprendre à l'article 17 (livraison) une réglementation correspondant à celle de l'article 28, § 3, des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 4).
3. Le § 1 de la lettre p) suit l'exemple de l'article 6, § 1, lettre k), de la CMR. Tout d'abord, cette disposition doit signaler aux destinataires que le transport est soumis aux RU CIM. Elle a en outre pour but principal de rendre les dispositions de droit privé des RU CIM applicables par les tribunaux des États qui ne sont pas des États membres de l'OTIF. Ce résultat peut être obtenu en donnant à ces dispositions le caractère d'accord entre les parties et cela au moyen d'une indication correspondante dans la lettre de voiture. Compte tenu de la définition du champ d'application tel que décrit à l'article premier, § 2, et des règles concernant le for fixées à l'article 46, il ne peut cependant pas être exclu que les parties à un différend saisissent des tribunaux dans des États qui ne sont pas des États membres. Eu égard au § 1, lettre p), ces tribunaux devront appliquer les RU CIM lorsque les règles de leur droit international privé renvoient au droit matériel d'un État membre de l'Organisation à moins que l'ordre public ou des dispositions contraignantes du droit national de l'État en cause ne l'interdisent.
4. L'indication du transporteur devant livrer la marchandise (§ 2, lettre a) est nécessaire si, conformément à l'article 45, § 2, ce transporteur peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.
5. En raison de l'importance des sceaux pour la sécurité du trafic dans le tunnel sous la Manche, la Commission de révision a décidé de compléter le § 2 par une nouvelle lettre h) reprenant l'article 20, § 5, al. 2 des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 12).
6. Le § 3 correspond à l'article 6, § 3, de la CMR et accorde plus de liberté aux parties contractantes que l'article 13, § 3, des RU CIM 1980.

### **Article 8**

#### **Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture**

1. Cette disposition suit l'exemple de l'article 7 de la CMR, ce qui répond également aux souhaits des associations internationales d'usagers. L'obligation d'établir une lettre de voiture n'incombe plus automatiquement à l'expéditeur (v. ch. 10 des remarques relatives à l'art. 6). La présomption réfutable du § 2 a pour conséquence que dans le doute, c'est l'expéditeur qui répond des inscriptions erronées.
2. Une faute concomitante du transporteur est à apprécier, le cas échéant, conformément aux principes généraux du droit.
3. S'inspirant de l'article 22 de la CMR, la Commission de révision a décidé de mentionner plus particulièrement dans cette disposition (§ 1) l'omission d'inscriptions prescrites par le RID (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 38-40). Voir en outre les remarques relatives à l'article 9.
4. Concernant le § 3, voir le chiffre 3 des remarques relatives à l'article 7.

### **Article 9**

#### **Marchandises dangereuses**

À l'instar de l'article 22, § 2, de la CMR et de l'article 13 des Règles de Hambourg, cet article nouvellement inséré par la Commission de révision et approuvé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale stipule les conséquences *en droit des transports* si l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID.

### **Article 10**

#### **Païement des frais**

1. Si l'obligation de transporter n'est plus prévue, il paraît logique de laisser à l'expéditeur et au transporteur le soin également de convenir du paiement des frais. Une obligation du chemin de fer d'accorder des délais de paiement et d'accepter que les frais soient mis à la charge du destinataire, qui ne présentera peut-être pas les mêmes garanties de paiement que l'expéditeur, n'a de sens qu'en liaison avec l'obligation de transporter. L'article 10 remplace l'article 15 des RU CIM 1980. L'obligation de paiement de l'expéditeur n'est réglée que subsidiairement.
2. Les accords relatifs au paiement des frais de transport ou à l'affranchissement peuvent être conclus de manière générale par le biais de tarifs ou de conditions générales ou être conclus séparément dans chaque cas d'espèce (v. ch. 38 des Généralités). Dans ce contexte, on pourra tenir compte de toutes les formes d'affranchissement utilisées jusqu'à présent, mais aussi de formes allant au-delà, selon les nécessités des échanges commerciaux internationaux (p. ex. Incoterms).
3. Avec la suppression de l'article 15 des RU CIM 1980, l'article 65 de la CIM de 1980 (dérogations temporaires) devient, lui aussi, caduc. La liberté contractuelle permet aux transporteurs de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter à temps une accumulation indésirable des créances.

4. Le § 2 adopté par la Commission de révision correspond à l'article 15, § 4, deuxième phrase, des RU CIM 1980.
5. Voir par ailleurs chiffre 1 des remarques relatives à l'article 17.

### **Article 11** **Vérification**

1. Comme par le passé, le transporteur ferroviaire est *autorisé*, en principe, à vérifier à tout moment si l'envoi correspond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. La vérification peut également concerner le respect des conditions de transport.
2. Le libellé « deux témoins étrangers aux chemins de fer » (art. 21, § 2, CIM 1980) a été remplacé par « deux témoins indépendants ». Il ne faut faire appel à ces témoins qu'à défaut d'autres dispositions dans les lois et les prescriptions de l'État où la vérification a lieu. Lors des délibérations, il a été clarifié que l'appel à des témoins ne doit pas compliquer la situation du transporteur au regard des obligations de droit public, notamment les obligations relatives à la sécurité de l'exploitation (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 5). L'obligation de faire appel à des témoins est limitée à la vérification du contenu (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 38).
3. Le § 3 traite des conditions dans lesquelles le transporteur a une *obligation* de vérification. Il faut distinguer si l'obligation de chargement incombe au transporteur ou à l'expéditeur. Conformément à l'article 14, l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement. À défaut d'une telle convention, le chargement incombe au transporteur pour les colis, alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur. Contrairement à ce qui se passe en transport routier, le chargement par l'expéditeur prévaut en transport ferroviaire. Il en résulte des divergences par rapport à la CMR. Comme il ressort de l'article 12, § 2, concernant la force probante, c'est le transporteur qui charge la marchandise qui doit vérifier lorsqu'il accepte la marchandise au transport :
  - a) l'état apparent de la marchandise et de son emballage,
  - b) le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros,
  - c) la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

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

4. Une obligation de vérifier le contenu n'est pas prévue alors que, conformément à l'article 8, § 3, de la CMR, l'expéditeur peut exiger du transporteur cette vérification. En cela, les conditions de l'exploitation ferroviaire sont différentes de celles du transport routier.
5. Comme il ressort de l'article 12, § 3, concernant la force probante, le transporteur doit vérifier seulement le bon état apparent de la marchandise et de son emballage

lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur. L'article 12, § 3, accorde cependant à l'expéditeur qui charge la marchandise le droit d'exiger du transporteur que celui-ci vérifie également les indications sur la lettre de voiture concernant :

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

si le transporteur dispose des moyens appropriés pour le faire. Un droit de l'expéditeur d'exiger la vérification même du contenu n'est pas prévu dans les RU CIM (v. ch. 4).

6. La Commission de révision s'est abstenue de régler l'acceptation par l'expéditeur des réserves éventuelles du transporteur (procès-verbal de la 3<sup>e</sup> session, p. 48/49).

### **Article 12**

#### **Force probante de la lettre de voiture**

1. Que le chargement incombe au transporteur ou qu'il incombe à l'expéditeur, la lettre de voiture constitue une présomption réfutable en ce qui concerne :
  - a) la conclusion et le contenu du contrat de transport,
  - b) la prise en charge de la marchandise par le transporteur,
  - c) le bon état apparent de la marchandise et de son emballage.
2. En ce qui concerne le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée, il faut, selon le cas, faire une différence quant à la force probante de la lettre de voiture.

Lorsque c'est le transporteur qui a effectué le chargement, la lettre de voiture sert également de preuve pour l'exactitude des mentions sur la lettre de voiture concernant :

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

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

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

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

3. Étant donné que des marchandises endommagées, comme p. ex. des véhicules automobiles, peuvent elles aussi faire l'objet d'un transport, le libellé « bon état apparent » a été complété par les mots « état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture » (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 9).
4. Si une réserve motivée figure sur la lettre de voiture, la situation en ce qui concerne la preuve est indécise. En principe, les réserves doivent être suffisamment concrètes pour que des tiers puissent connaître dans un cas d'espèce les circonstances justifiant la réserve. Le libellé du § 4 précise qu'il suffit que le transporteur fasse la réserve qu'il n'a pas eu les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répondait aux inscriptions portées sur la lettre de voiture. Cette précision ne se trouve pas à l'article 8 de la CMR.
5. Les dispositions de l'article 11, § 4, al. 2, des RU CIM 1980 (sceaux d'origine intacts) n'ont pas été reprises. D'une part, la CMR ne connaît pas une telle disposition, d'autre part, la disposition a été critiquée à plusieurs reprises par les associations d'usagers.

### **Article 13** **Chargement et déchargement de la marchandise**

1. Le renvoi de l'article 20 des RU CIM 1980 aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice a été remplacé par une disposition selon laquelle l'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement de la marchandise.
2. En principe, l'obligation de décharger est à régler également entre les parties au contrat. Subsidiairement, l'obligation de déchargement incombe au destinataire.
3. Le libellé « après la livraison » précise que le déchargement des wagons complets est une obligation qui n'incombe au destinataire que lorsqu'il a adhéré au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 11).
4. La Commission de révision a décidé de compléter le projet de l'Office central de mai 1995 par une nouvelle disposition (§ 2) qui reprend le libellé de l'article 20, § 3, première et troisième phrases, des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 11).
5. Le § 2 du projet du Secrétariat (art. 20, § 2, CIM 1980), selon lequel les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, a été considéré comme étant superflu et, par conséquent, supprimé (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 39/40). Il va de soit que, même à défaut d'une telle disposition, aussi bien les prescriptions de droit public que les conditions générales, auxquelles les parties au contrat ont donné leur accord, doivent être respectées. Les *prescriptions* de chargement du RIV en font partie.

### **Article 14**

#### **Emballage**

1. L'article 19 des RU CIM 1980 a été simplifié et rapproché de l'article 10 de la CMR. Cette simplification a été rendue possible entre autres parce que l'obligation de transporter a été abandonnée.
2. Le libellé « dommages aux personnes ou au matériel ou à d'autres marchandises » de l'article 10 de la CMR permet au transporteur de faire valoir à l'égard de l'expéditeur même des dommages que subissent des tiers. La Commission de révision n'a pas repris cette précision, tout en partant de l'idée que le libellé « tous » les dommages était suffisamment large pour arriver au même résultat juridique (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 13).
3. Par contre, la Commission de révision a complété le projet du Secrétariat de mai 1995 en mentionnant expressément le cas de l'absence de l'emballage, prévu à l'article 19, § 4, des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 13).

### **Article 15**

#### **Accomplissement des formalités administratives**

1. Les § 1 et 2 ont été rédigés en s'inspirant de l'article 11, première et deuxième phrases de la CMR. Par ailleurs, les dispositions restent plus détaillées que pour le transport routier (cf. art. 25 et 26, CIM 1980).
2. Conformément à l'article 25, § 3, al. 2, des RU CIM 1980, le chemin de fer est uniquement responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des pièces accompagnant la lettre de voiture. Nonobstant cela, sa responsabilité est limitée à l'indemnité à verser en cas de perte de la marchandise. La Commission de révision a décidé de maintenir cette limitation de la responsabilité, mais de renforcer la responsabilité du transporteur. En effet, sous le régime des RU CIM 1999, le transporteur ne peut se décharger de cette responsabilité que si le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 43). Par conséquent, cette responsabilité est plus sévère que celle prévue par l'article 11, § 3, de la CMR.

### **Article 16**

#### **Délais de livraison**

1. Le délai de livraison doit, en principe, être convenu entre l'expéditeur et le transporteur. À défaut d'une convention, les délais de livraison maximaux seront applicables subsidiairement. Comme c'était le cas auparavant, des délais supplémentaires d'une durée déterminée peuvent être fixés bien qu'en vertu du § 1, le délai de livraison convenu peut être plus long que les délais de livraison maximaux applicables subsidiairement. Lors des délibérations de la Commission de révision, l'on a fait remarquer que des « circonstances extraordinaires » ne doivent pas être confondues avec des « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ». Ce terme concerne en fait

des événements non prévus dans les conditions générales (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 20).

2. La deuxième phrase du § 3 garantit que le transporteur ne peut pas fixer unilatéralement des délais supplémentaires après avoir conclu le contrat de transport et être convenu du délai de livraison.
3. Les associations internationales d'usagers souhaitaient que l'on supprime la suspension du délai de livraison les dimanches et les jours fériés légaux ; elles souhaitaient, en outre, un raccourcissement des délais de livraison actuellement prévus. La Commission de révision n'a pas tenu compte de ces souhaits (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 21).
4. L'article 33, § 6, permet de prévoir d'autres modalités d'indemnisation, lorsque le délai de livraison a été convenu conformément à l'article 16, § 1. Une disposition de cette nature paraît utile, malgré le fait que la nouvelle disposition relative au caractère contraignant des RU CIM (art. 5) donne au transporteur la possibilité d'élargir sa responsabilité et ses obligations. Elle permet non seulement de ne pas avoir à examiner dans quelle mesure une telle réglementation dérogatoire de l'indemnité constitue réellement un élargissement de la responsabilité, mais aussi de limiter la responsabilité. De telles limitations de la responsabilité peuvent être dans l'intérêt des deux parties au contrat de transport, lorsque la limitation est p. ex. liée à des modalités qui permettent un règlement accéléré du dommage, comme c'est le cas lors d'une amende conventionnelle sans preuve d'un dommage.

### **Article 17** **Livraison**

1. Conformément au § 1, le transporteur doit livrer la marchandise uniquement contre paiement de toutes les créances résultant du contrat de transport. Jusqu'alors, le chemin de fer ne pouvait exiger que le paiement des créances mises à la charge du destinataire et devait, par conséquent, supporter le risque d'une insolvabilité de l'expéditeur si celui-ci n'avait pas payé les frais par avance.
2. Une proposition visant à obliger le destinataire à payer « les créances résultant de la *lettre de voiture* » (art. 13, § 2, CMR), au lieu de « créances résultant du *contrat de transport* », a été rejetée (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 22). Dans la pratique suivie en matière de transport ferroviaire, la lettre de voiture ne comporte pas toutes les créances à l'égard du destinataire. La Commission de révision a été d'avis qu'en cas d'inscriptions erronées sur la lettre de voiture, il devrait être possible de faire valoir à l'égard du destinataire une créance dont le montant n'est pas identique à celui inscrit sur la lettre de voiture, en recourant à d'autres moyens de preuve. Depuis la révision de 1952, l'étendue de la créance du destinataire dans le cadre de transports internationaux ferroviaires ne se base plus sur la lettre de voiture.
3. Conformément à l'article 7, § 1, lettres e) et f), dans le libellé adopté par la Commission de révision et approuvé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, il faut indiquer sur la lettre de voiture le *lieu* de la prise en charge de la marchandise et le *lieu* de la livraison, tandis qu'en vertu des articles 11 et 13 des RU CIM 1980, la lettre de voiture devait comporter la désignation de la gare expéditrice et de la gare

destinataire. On ne distingue donc plus, comme c'était le cas en vertu de l'article 28, § 1, des RU CIM 1980, entre la gare destinataire et le lieu de la livraison. Tout dépend jusqu'à quel lieu de livraison le transporteur a contractuellement accepté le transport et par conséquent la responsabilité pour la marchandise. La lettre de voiture sert de preuve pour les conditions convenues. La Commission de révision a donc renoncé à prévoir une présomption correspondant à celle de l'article 28, § 3, dernière phrase, des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 23 ; procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 6/7).

4. Le § 6 correspond à l'article 17, § 3, des RU CIM 1980 (cf. art. 21, CMR). Puisqu'il s'agit d'une responsabilité pour une obligation accessoire et non de la responsabilité typique du transporteur, la Commission de révision a préféré intégrer cette disposition à l'article 17 au lieu de l'insérer dans le chapitre III (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 25).

### **Article 18**

#### **Droit de disposer de la marchandise**

1. À l'instar des articles 30 et 31 des RU CIM 1980, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de modifier unilatéralement le contrat de transport dans certains cas. Dans la CMR on utilise la terminologie « droit de disposer » pour exprimer cette idée. Une convention dans un cas d'espèce ou les Conditions générales de transport peuvent accorder à l'expéditeur ou au destinataire des droits encore plus étendus de modifier unilatéralement le contrat de transport.
2. L'article 31, § 1, des RU CIM 1980 a été remplacé par un libellé analogue à celui de l'article 12, § 1, de la CMR.
3. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a rejeté la solution que la Commission de révision avait adoptée par analogie à l'article 12, § 3, de la CMR selon lequel le destinataire n'est en droit de modifier le contrat de transport dès l'établissement de la lettre de voiture que si l'expéditeur a inscrit une mention correspondante sur la lettre de voiture (procès-verbal, p. 69/70). À l'instar de l'article 31, § 1, des RU CIM 1980, ce droit incombera donc au destinataire, dans la mesure où l'expéditeur n'a pas inscrit de mention contraire. Bien qu'ayant ainsi inversé le principe adopté par la Commission de révision, l'Assemblée générale n'a pas procédé à d'autres adaptations rédactionnelles. Il peut se produire ainsi une « course » entre l'expéditeur (§ 1) et le destinataire (§ 3), dans laquelle l'expéditeur se trouve dans une position plus forte tant qu'il dispose du duplicata de la lettre de voiture. En effet, les modifications doivent y être portées et le duplicata doit être présenté au transporteur (art. 19, § 1).

### **Article 19**

#### **Exercice du droit de disposition**

1. L'obligation de présenter le duplicata de la lettre de voiture est réglée expressément à l'instar de l'article 12, § 5, lettre a), de la CMR (cf. art. 30, § 3, CIM 1980).
2. L'obligation de dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'il a éventuellement subi est réglée suivant l'exemple de l'article 16, § 1, de la CMR, l'article 15 des RU CIM 1980 ayant été supprimé (cf. art. 32, § 2, CIM 1980).

3. Le § 3 correspond à l'article 12, § 5, lettre b), de la CMR. Le libellé adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale précise cependant que l'exécution des modifications ultérieures doit non seulement être possible mais aussi raisonnablement exigible. En outre, elle doit être licite, c'est-à-dire ne pas aller à l'encontre des dispositions contraignantes et notamment des prescriptions douanières (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 30 ; procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 7).
4. Le § 4 réunit l'article 30, § 1, dernier alinéa, et l'article 31, § 1, avant-dernier alinéa, des RU CIM 1980 (cf. art. 12, § 5, lettre c), CMR).
5. Le § 5 prévoit l'obligation d'aviser l'intéressé, par analogie avec l'article 12, par. 6, de la CMR.
6. En ce qui concerne les § 6 et 7, voir l'article 30, § 3, et l'article 32, § 3, des RU CIM 1980. La Commission de révision a refusé d'adapter cette disposition à l'article 12, § 7, de la CMR qui ne prévoit pas de limitation de responsabilité. Bien que dans les cas du § 6 il s'agisse d'une responsabilité pour faute et dans les cas du § 7 d'un manquement grave aux obligations du transporteur, il a été estimé que la même limitation de responsabilité en cas de perte de la marchandise se justifiait en transport ferroviaire « en raison du risque important existant lors de l'exécution des modifications ultérieures » (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 8 ; procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 62).
7. Au § 7, le libellé allemand a été adapté au libellé français : le terme « l'expéditeur » a été supprimé et la phrase conditionnelle a reçu une tournure passive. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, seule la question de savoir si le destinataire dispose du duplicata de la lettre de voiture est importante, et non pas celle de savoir si ce duplicata lui a été remis par l'expéditeur lui-même.
8. La modification rédactionnelle décidée par la Commission de révision (remplacer « ne doit jamais excéder » par « ne peut excéder ») tient compte de l'article 36 qui prévoit la suppression des limites de responsabilité en cas de faute qualifiée.

### **Article 20** **Empêchements au transport**

Cette disposition a été simplifiée par rapport à l'article 33 des RU CIM 1980. Tandis que, conformément à l'article 14 de la CMR, le transporteur est tenu de demander des instructions dans tous les cas, le transporteur ferroviaire décide lui-même s'il convient de demander des instructions ou s'il est préférable de transporter d'office la marchandise (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 10 ; procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 63).

### **Article 21** **Empêchements à la livraison**

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

**Article 22****Conséquences des empêchements au transport et à la livraison**

1. À l'exception du § 1 (cf. art. 33, § 1, al. 2, CIM 1980), le nouveau libellé suit, pour l'essentiel, l'article 16 de la CMR.
2. Conformément à l'article 16, § 4, de la CMR, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une dette dite portable, et non pas, comme cela a été le cas jusqu'alors en application de l'article 33, § 6, al. 2, et de l'article 34, § 5, al. 2, des RU CIM 1980, d'une dette quérable.
3. La Commission de révision a prévu un nouveau § 6 qui permet au transporteur de renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si cela est justifié, de la détruire aux frais de ce dernier, si des instructions font défaut. Cette disposition doit permettre notamment de renvoyer des déchets et d'autres marchandises invendables (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 15).
4. Le transporteur ne peut détruire la marchandise qu'à la condition que les circonstances particulières le justifient. Conformément au § 2, le transporteur doit assumer la garde de la marchandise. Si cela s'avère impossible, la marchandise peut être vendue (§ 3). Uniquement si cela s'avère également impossible, le transporteur pourra détruire la marchandise aux frais de l'expéditeur (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 66). Les éventuels frais liés à la destruction de la marchandise seraient à rembourser, le cas échéant, conformément au § 1, lettre c).

**Titre III****Responsabilité****Article 23****Fondement de la responsabilité**

1. Jusqu'alors, lors de transports internationaux, chaque chemin de fer qui avait accepté la marchandise au transport ne pouvait la transporter que sur le parcours faisant partie de son réseau.
2. Trois types principaux de transport ferroviaire de marchandises sont dorénavant concevables :
  - a) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur effectue lui seul le transport du lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination. Le cas échéant, il utilise une infrastructure ferroviaire étrangère.
  - b) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur n'effectue pas lui-même le transport sur l'ensemble du parcours. Il recourt pour le transport sur une partie du parcours à des transporteurs subséquents, conformément au système pratiqué jusque là. L'article 26 dans la teneur décidée par la Commission de révision et adoptée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale stipule clairement que le transporteur qui conclut le contrat *et* le transporteur subséquent répondent solidairement de l'exécution du contrat sur l'ensemble du parcours. L'abandon de l'obligation de

transporter oblige cependant le transporteur qui conclut le contrat à s'assurer, en règle générale par des conventions préalables avec les transporteurs subséquents, que ces derniers adhèrent au contrat de transport. Cela peut se faire soit sous forme de convention générale avec d'autres transporteurs, soit dans un cas d'espèce donné. L'obligation légale selon laquelle un transporteur subséquent (inscrit sur la liste des lignes) devait accepter la marchandise est remplacée par des conventions entre les parties.

- c) Le transporteur qui conclut le contrat avec l'expéditeur se sert d'un ou de plusieurs « transporteurs substitués » (« transporteurs sous-traitants »). Le ou les « transporteurs substitués » n'ont aucun lien contractuel ni avec l'expéditeur, ni avec le destinataire (v. art. 3, lettre b). Le transporteur contractuel répond à l'égard de l'expéditeur et du destinataire, en vertu de l'article 23, le cas échéant également en vertu de l'article 40, de l'*ensemble* du parcours sous réserve de son recours contre le « transporteur substitué ». De plus, l'ayant droit peut actionner également le « transporteur substitué » sur la base du contrat de transport en vertu de l'article 27. En ce qui concerne le problème du transporteur substitué, voir les remarques relatives à l'article 27.
3. Comme déjà précisé au chiffre 28 des Généralités, les principes des RU CIM 1980 sont maintenus en ce qui concerne la période de responsabilité et le fondement de la responsabilité. Au lieu de l'expression « acceptation de la marchandise » (art. 36, CIM 1980) est utilisée celle de « prise en charge de la marchandise ». Cette modification traduit le caractère consensuel du contrat de transport et correspond à la terminologie employée dans la CMR (v. également le libellé de l'art. 1<sup>er</sup>, § 1, de l'art. 6, § 4, de l'art. 7, § 1, lettre e), de l'art. 9, de l'art. 12, § 1, de l'art. 14, de l'art. 26, de l'art. 30, § 1, de l'art. 45, § 4, et de l'art. 46, § 1, lettre b).
4. Conformément aux opinions exprimées lors de l'enquête (v. ch. 14 des Généralités) aussi bien par les États que par les organisations et associations internationales intéressées, le projet du Secrétariat de mai 1995 avait prévu que le transporteur ne puisse pas invoquer des déficiences de la voie ferrée ou des installations de sécurité pour se libérer de sa responsabilité. Cela devait être aussi valable lorsque le transporteur ne gère pas lui-même ces installations. Le transporteur répond en vertu d'un principe de causalité pure.
5. Étant donné qu'entre un tiers, gestionnaire de l'infrastructure, et les parties contractantes du transporteur (expéditeur ou destinataire), il n'y a pas de lien contractuel, ces derniers pourraient faire valoir le cas échéant une action délictuelle ou quasi délictuelle contre le gestionnaire de l'infrastructure. Une telle action serait réglée par le droit national applicable dans chaque cas d'espèce et pourrait entraîner des dommages et intérêts plus élevés que ceux prévus conformément aux RU CIM.
6. Afin d'exclure ces conséquences juridiques indésirables, l'article 40 qualifie le gestionnaire de l'infrastructure *ex lege* comme « autre personne au service de laquelle le transporteur recourt pour l'exécution du transport » au sens de l'article 40 du projet du Secrétariat (art. 50, CIM 1980). Dans ce cas, l'article 41 (art. 51, CIM 1980) s'appliquera, garantissant ainsi que toutes les actions contre cette « autre

personne » ne peuvent être exercées que dans les conditions et limitations des RU CIM.

7. Dans l'intérêt d'une réglementation aussi claire que possible, l'article 23, § 1, précise que le transporteur répond du dommage « quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée ».
8. L'article 17, § 5, de la CMR prévoit la responsabilité au prorata du transporteur lorsque des dommages ont été causés en partie par des circonstances dont répond le transporteur et en partie par des circonstances dont il ne répond pas. Le principe de la responsabilité au prorata dans de tels cas ressort du texte qui a été adopté par la Commission de révision et confirmé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, étant donné qu'aux § 2 et 3, le mot « si » a été remplacé par « dans la mesure où » (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 31, 33 et 34).
9. Les associations internationales d'utilisateurs souhaitaient qu'une exception soit prévue pour les transports en trafic combiné au sujet de la cause d'exonération privilégiée de transport en wagon découvert. Cette exception se trouvait dans la disposition complémentaire uniforme (DCU) à l'article 36, § 3, lettre a), des RU CIM 1980. Lorsqu'il s'agit d'envois transportés dans des unités de chargement intermodal fermées ou dans des véhicules routiers non découverts, aucun problème particulier ne se pose. Dans ce cas, les marchandises jouissent de la même protection que dans des wagons fermés. La question reste controversée dans le cas d'unités de chargement uniquement « recouvertes » de bâches. Les associations internationales d'utilisateurs souhaitaient en outre une exception pour le transport des unités de chargement elles-mêmes, ce qui a été rejeté par la Commission de révision (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 33).
10. La Commission de révision n'a pas donné suite non plus à l'argument selon lequel, en droit du transport routier, les véhicules « recouverts » de bâches ne sont pas considérés comme des véhicules découverts. Elle a adopté au contraire un complément à l'article 24, § 3, lettre a), selon lequel les transports en wagons découverts avec bâches seront assimilés aux transports en wagons découverts pour ce qui est de la responsabilité (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 33).
11. La cause d'exonération privilégiée de l'article 36, § 3, lettre d), des RU CIM 1980 (chargement défectueux) n'a plus été reprise, à l'instar de l'article 17 de la CMR (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 33). Le libellé de la lettre c) a été adapté à celui de l'article 17, § 4, lettre c), de la CMR.

#### **Article 24**

##### **Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise**

1. Dans le cadre des travaux relatifs à un nouveau droit des wagons, le Secrétariat avait préparé un projet pour un nouveau chapitre IV *bis* des RU CIM (dispositions particulières du droit des transports) (v. Généralités, ch. 11 et 20 à 23 du Rapport explicatif relatif aux RU CUV). Ce dernier réglait le cas de la remise au transport d'une marchandise « particulière », à savoir de wagons circulant sur leurs propres roues. Par ailleurs, des dispositions particulières devaient s'appliquer lorsque de grands conteneurs étaient remis au transport et que leur nature en tant que *moyen* de

transport justifiait de telles dispositions particulières (cf. RICO – Annexe III aux RU CIM 1980).

2. Aucun des États représentés à la 12<sup>e</sup> session n'a tout d'abord jugé nécessaire de créer des dispositions pour un nouveau chapitre IV *bis* des RU CIM relatif aux dispositions particulières pour le transport de wagons et de grands conteneurs en tant que marchandise (procès-verbal de la 12<sup>e</sup> session, p. 38-40).
3. Les RU CIM 1980 et les RU CIM 1999 n'excluent cependant pas la possibilité que des véhicules circulant sur leurs propres roues fassent, en tant que tels, chargés ou vides, l'objet du contrat de transport (cf. également art. 5, § 1, lettre b), des RU CIM 1980). Étant donné que les RU CIM 1999 ne prévoient plus d'obligation de transporter, les entreprises de transport ferroviaire seront libres de conclure ou non de tels contrats. La livraison de voitures voyageurs ou de wagons marchandises neufs ne fait en tout cas pas l'objet d'un contrat d'utilisation au sens des RU CUV, puisque dans ce cas, les voitures ou les wagons ne constituent pas un moyen de transport, mais font l'objet du transport. Cela vaut également pour tous les transports en cas de transfert de wagons vides, indépendamment de la question de savoir si, préalablement, un contrat relatif à un transport de marchandises au moyen de ce wagon a été conclu ou non.
4. La responsabilité selon les RU CIM est plus sévère que celle selon les RU CUV. Conformément à l'article 23 des RU CIM, il s'agit, comme selon l'article 36 des RU CIM 1980, d'une responsabilité causale sévère, alors qu'il s'agit, selon l'article 4 des RU CUV, d'une responsabilité pour faute, avec renversement de la charge de preuve.
5. C'est la raison pour laquelle, quelques dispositions particulières ont tout de même été introduites dans les RU CIM lors de la 16<sup>e</sup> session. Elles concernent la responsabilité lors du transport de véhicules ferroviaires circulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ainsi que l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ferroviaire, d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces (art. 30, § 3, et art. 32, § 3, CIM, procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 69-71, 79, 82/83).
6. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a complété cette réglementation par une disposition concernant la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison (procès-verbal, p. 71).

### **Article 25** **Charge de la preuve**

1. Les § 1 à 3 correspondent à l'article 37 des RU CIM 1980.
2. Les exceptions prévues dans le projet de l'Office central de mai 1995 en vertu du § 4 (wagon aménagé en vue de soustraire les marchandises à certains risques, notamment wagons frigorifiques) et du § 5 (animaux vivants) qui correspondaient à l'article 18, § 4 et 5, de la CMR, n'ont pas été reprises par la Commission de révision (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 37)

## **Article 26**

### **Transporteurs subséquents**

1. Comme par le passé, on prévoit un système permettant que des transports soient exécutés par plusieurs transporteurs contractuels subséquents formant une communauté de transport et de responsabilité, sur la base d'un contrat de transport unique.
2. La Commission de révision a réuni les deux paragraphes existants de l'article 35 des RU CIM 1980 en un seul et apporté quelques modifications qui expriment mieux l'idée que la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture est la condition pour que le transporteur subséquent fasse partie de la communauté de responsabilité des transporteurs. Le transporteur substitué, par contre, n'a pas de relations contractuelles avec l'expéditeur ou le destinataire (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 35).
3. L'article 26 présume la prise en charge de la marchandise et de la lettre de voiture et confère ainsi à l'adhésion du transporteur subséquent le caractère d'un contrat réel. Cette dérogation au modèle du contrat consensuel selon l'article 6 correspond à la situation selon l'article 4 et l'article 34 de la CMR. Des considérations tenant à la responsabilité permettent de la justifier : si le transporteur subséquent ne prend pas en charge la marchandise parce que celle-ci a déjà été perdue durant un parcours partiel précédent, il n'y a aucune raison qu'il soit solidairement responsable de la perte. La situation est différente selon les RU CIM 1980 où il est, compte tenu du système des lignes inscrites et de l'obligation de transporter, clairement défini dès le départ qui sera le dernier transporteur. Conformément au principe du contrat consensuel, l'article 45, § 2, des RU CIM crée un équilibre en prévoyant que le transporteur subséquent devant livrer la marchandise (« dernier transporteur ») pourra être actionné s'il est inscrit *avec son consentement* sur la lettre de voiture. Selon la jurisprudence (jugement de la Cour de Cassation de France du 3.5.1994, publié dans le Droit européen des transports 1995, p. 685) et la doctrine dominante, le « dernier transporteur » selon l'article 36 de la CMR est par contre celui qui a réellement adhéré au contrat par l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.

## **Article 27**

### **Transporteur substitué**

1. Le projet du Secrétariat de mai 1995 avait renoncé à régler la responsabilité du « transporteur substitué » (« transporteur sous-traitant »). En ce qui concerne les motifs, voir les chiffres 2 et 3 des remarques relatives à l'article 25 (Bulletin 1995, p. 143). La Commission de révision, avec une nette majorité, a cependant décidé de régler cet institut connu dans le droit des transports aériens et maritimes (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 36). Le texte adopté suit pour l'essentiel l'article 10 des Règles de Hambourg. Le « transporteur substitué » répond uniquement du transport effectué par ses soins (parcours partiel) tandis que les transporteurs subséquents répondent du transport sur le parcours total.
2. Voir également chiffre 3 des remarques concernant l'article 3.

### **Article 28**

#### **Présomption de dommage en cas de réexpédition**

L'article 38 des RU CIM 1980, dans sa teneur en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1991, a été repris avec des modifications rédactionnelles mineures. Le SMGS ne contient toujours pas de présomption légale identique en faveur des RU CIM, bien qu'un tel complément ait été envisagé en 1987. Toutefois, une nouvelle disposition, l'article 23, § 10, a été introduite en 2008 dans le SMGS, qui établit au moins une présomption de droit en faveur des envois expédiés avec la lettre de voiture CIM/SMGS (voir Bulletin 2008, p. 1 et suiv.)

### **Article 29**

#### **Présomption de perte de la marchandise**

1. Pour l'essentiel, l'article 39 des RU CIM 1980 a été repris. Le renvoi du § 4 a été précisé conformément à la teneur de l'article 20, § 4, de la CMR.
2. Par analogie avec l'article 17, § 2 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 17), la marchandise retrouvée doit être remise à l'ayant droit contre paiement des créances résultant du contrat de transport (et contre restitution de l'indemnité reçue).

### **Article 30**

#### **Indemnité en cas de perte**

1. Cette disposition correspond à l'article 40 des RU CIM 1980. Vu la perte en valeur du droit de tirage spécial (DTS) depuis 1980, la Commission de révision a pris la décision de principe d'augmenter l'indemnité par kilogramme manquant de masse brute, sans fixer un montant précis dans un premier temps. Elle a chargé le Secrétariat de préparer un document à l'intention de l'Assemblée générale dont devait ressortir les critères déterminants pour la valeur du DTS (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 20). La Commission était parfaitement consciente du fait que les montants limites pour les autres modes de transport sont sensiblement inférieurs à ceux prévus en droit des transports ferroviaires. Elle a toutefois jugé que cela représentait un avantage concurrentiel pour le mode de transport qu'est le rail (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 19).
2. D'après les données dont disposait le Secrétariat, il s'est avéré qu'il fallait partir d'une perte de valeur réelle du DTS d'environ 65 % pour la période de mai 1980 à janvier 1999. Même une augmentation du montant limite de 50 % seulement correspond à un montant (25,5 DTS) qui représente environ le triple du montant maximal de responsabilité de la CMR (8,33 DTS). La suggestion du Secrétariat de fixer le montant maximal de responsabilité à 25 DTS a été reprise par la Lituanie, étant donné qu'une augmentation du montant limite aurait conduit à un rapprochement avec le SMGS qui ne prévoit pas de montants maximaux de responsabilité. Après que le représentant du CIT a déclaré que les entreprises de transport ferroviaire n'avaient pas d'objection contre une augmentation ne dépassant pas la perte de valeur réelle du DTS, la 5<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté cette proposition de la Lituanie avec la majorité nécessaire des deux tiers (aucune voix négative, 9 abstentions ; procès-verbal, p. 72).

3. L'Assemblée générale a, dans un premier temps, rejeté une proposition de réouverture de la discussion soumise par l'Espagne (procès-verbal, p. 73). Une deuxième proposition de réouverture, soumise avant le vote final, a, par contre, été adoptée. Sur proposition de l'Espagne, soutenue par la Belgique et la Bulgarie, la 5<sup>e</sup> Assemblée générale a alors décidé avec la majorité nécessaire des deux tiers (20 voix positives, 4 voix négatives et 4 abstentions) de maintenir le montant maximal de responsabilité de 17 DTS (procès-verbal, p. 73-76). En prenant cette décision, la 5<sup>e</sup> Assemblée générale s'est ralliée aux arguments suivants :
- Il convient de différencier entre l'adaptation des montants limites de responsabilité en trafic marchandises et en trafic voyageurs. Une compensation complète de la perte de valeur réelle est justifiable dans le domaine du trafic voyageurs, mais pas dans celui du trafic marchandises.
  - Compte tenu des différences économiques dans les États membres de l'Organisation, une augmentation du montant limite de responsabilité est inacceptable pour les entreprises de transport ferroviaire de certains États.
  - Pour les entreprises de transport ferroviaire, une augmentation du montant limite de responsabilité au triple de celui applicable en trafic international routier aurait pour conséquence de détériorer les conditions concurrentielles. En règle générale, l'expéditeur assure sa marchandise contre les dommages causés au cours du transport. Ceci entraînerait des doubles assurances ainsi qu'une augmentation des primes d'assurances. En raison de la couverture d'assurance, le marché n'honore pas une augmentation des montants maximaux de responsabilité.
  - Le montant maximal de responsabilité de 17 DTS a également été maintenu en mai 1999 lors de la révision de la Convention de Varsovie.
  - Dans le cadre de la réforme du droit de transport en Allemagne, les montants maximaux de responsabilité ont également été harmonisés au niveau des montants applicables en droit de transport routier.
4. En revanche, la 5<sup>e</sup> Assemblée générale n'a pas tenu compte des arguments suivants :
- Le transporteur doit répondre des dommages causés, ne serait-ce que pour sauvegarder sa bonne réputation.
  - Des montants limites de responsabilité plus élevés qu'en transport routier pourraient représenter un avantage concurrentiel pour le rail.
  - Il ne s'agit pas d'augmenter les montants maximaux de responsabilité, mais uniquement de compenser, au moins en partie, la perte de valeur réelle intervenue.
  - Lors de la détermination du montant maximal de responsabilité dans le cadre de la révision de la Convention de Varsovie, il a été prévu d'adapter automatiquement le montant à la perte de valeur réelle, et ce tous les cinq ans, ce qui ne sera pas le cas selon les RU CIM.

5. À sa 16<sup>e</sup> session, la Commission de révision avait introduit le § 3 afin d'appliquer, en ce qui concerne l'indemnisation en cas de perte dans ces cas particuliers, les mêmes principes que ceux applicables en vertu de l'article 4 des RU CUV (cf. également art. 12, § 2 ; procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 71). Par ailleurs, à sa 20<sup>e</sup> session, elle avait étendu cette disposition aux unités de transport intermodal (cf. art. 14, RICO ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 13/14). À sa 22<sup>e</sup> session (1-4.2.1999), la Commission de révision a complété le § 3, étant donné qu'en cas de perte d'un véhicule, le jour ou le lieu de la perte n'est pas toujours connu. Dans un tel cas, la valeur usuelle au jour et au lieu de la prise en charge est déterminante.
6. Le libellé du § 4 a été modifié pour rendre plus clair la relation avec le transport en tant que condition pour l'obligation de restitution (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 20/21). En ce qui concerne la restitution des droits de douane et les droits d'accises, les discussions au sein de la Commission de révision ont finalement eu pour résultat que les droits d'accises nés de la perte de la marchandise (p. ex. en cas de vol) seraient également à restituer à condition qu'ils soient « déjà acquittés ». Il s'agirait alors d'un cas de restitution de dommage indirect (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 80 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 14).
7. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale est revenue à la problématique des droits d'accises dont elle souhaitait exclure expressément la restitution dans le contexte de l'article 30, § 4. En effet, il convient de distinguer les droits de douanes et les droits d'accises. En procédure douanière, les entreprises de transport ferroviaire participant aux transports ont qualité de « principal obligé » et sont dès lors collectivement et solidairement responsables avec l'expéditeur ou le destinataire vis-à-vis des autorités douanières. En cas d'irrégularité ou d'infraction, elles sont débitrices du paiement des droits de douane. Elles sont dès lors tenues de les restituer à l'instar du prix de transport. Les droits d'accises concernent en revanche des marchandises qui, p. ex. dans la CE, devenue l'UE, relèvent d'un statut fiscal spécifique. Elles ne peuvent être produites, transformées, détenues et expédiées que par des « entrepositaires agréés ». Ces entrepositaires sont tenus de fournir une « garantie obligatoire » pour permettre la circulation de ces marchandises entre de tels entrepôts fiscaux. Le transporteur ferroviaire n'a pas, en matière d'accises, la qualité de « principal obligé » vis-à-vis des autorités fiscales. Le libellé décidé par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale doit donc exclure l'obligation de restituer de tels droits d'accises, la restitution ayant été considérée comme dommages-intérêts indirects (procès-verbal, p. 76-80 et 172).

### Article 31

#### Responsabilité en cas de déchet de route

Cette disposition correspond à l'article 41 des RU CIM 1980, dans la teneur du 1<sup>er</sup> janvier 1991. Il s'agit d'une *lex specialis* à l'article 23, qui a son fondement dans la nature de la marchandise transportée ainsi que dans la durée de certains transports (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 22 ; procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 81/82).

### **Article 32** **Indemnité en cas d'avarie**

Cette disposition correspond à l'article 42 des CIM 1980. La disposition particulière du § 3 en cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise a été introduite lors de la 16<sup>e</sup> session de la Commission de révision. À la place de la dépréciation, ce seront les frais de remise en état, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, qui devront être payés (procès-verbal de la 16<sup>e</sup> session, p. 83). À sa 20<sup>e</sup> session, la Commission de révision a étendu cette disposition aux unités de transport intermodal et leurs pièces (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 15 ; v. aussi art. 14, RICO).

### **Article 33** **Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison**

1. Cette disposition correspond à l'article 43 des RU CIM 1980, dans la teneur du Protocole 1990. La Commission de révision a *volontairement* maintenu un montant maximal d'indemnisation nettement supérieur à celui prévu à l'article 23, § 5, de la CMR (le *quadruple* au lieu du *simple* prix du transport !) (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 15/16).
2. Le § 6 a été amélioré sur le plan rédactionnel. Si les délais de livraison prévus à l'article 16 sont dépassés, l'ayant droit peut choisir entre l'indemnité convenue et celle prévue en vertu des § 1 à 5.
3. Voir par ailleurs chiffre 4 des remarques relatives à l'article 16.
4. L'article 33 s'applique également en ce qui concerne l'indemnité en cas de dépassement du délai de livraison pour les véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise.

### **Article 34** **Dédommagement en cas de déclaration de valeur**

1. Les dispositions concernant la déclaration de valeur ont été reprises de l'article 24 de la CMR à l'exception du texte controversé concernant le paiement d'un supplément de prix à convenir (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 28 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 16/17). Les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix.
2. Contrairement à ce qui est le cas lors de la déclaration d'intérêt à la livraison, seul est dû le montant du dommage prouvé par le bénéficiaire conformément à la valeur des marchandises perdues ou avariées au lieu et moment de la prise en charge.

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

Les dispositions de l'article 16, § 1, et de l'article 46 des RU CIM 1980 ont été réunies en un seul article (cf. art. 26, CMR). Dans ce cas également, les parties au contrat peuvent convenir du paiement d'un supplément de prix (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 29).

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

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

**Article 37**  
**Conversion et intérêts**

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

**Article 38**  
**Responsabilité en trafic fer-mer**

La liste des causes d'exonération supplémentaires a été alignée sur les Règles de Hambourg et inclura à l'avenir, outre la cause d'exonération « chargement de la marchandise en pontée », seulement les causes d'exonération « incendie » et « sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer » ainsi que « périls, dangers ou accidents de la mer ». La cause d'exonération « faute nautique » n'a pas été reprise. La responsabilité en trafic fer-mer est ainsi plus sévère que celle en vertu de la Convention de Bruxelles de 1924 et des Règles de la Haye-Visby de 1968 (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 32/33).

**Article 39**  
**Responsabilité en cas d'accident nucléaire**

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

**Article 40**  
**Personnes dont répond le transporteur**

1. Lors des travaux de révision, le besoin s'est fait sentir de régler, si possible, l'ensemble des relations juridiques « transporteur-client-gestionnaire de l'infrastructure » de manière uniforme ; par conséquent, le gestionnaire de l'infrastructure devient l'auxiliaire du transporteur en vertu d'une définition ou fiction légale. Cela devrait empêcher le client de faire valoir avec succès des actions contre le gestionnaire de l'infrastructure conformément au droit national (c.-à-d. sans les limitations prévues dans les RU CIM). Sinon, l'étendue de la responsabilité du transporteur d'un côté et de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure de l'autre côté pourraient diverger (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 38).
2. La notion française « agents » ne couvre pas toutes les catégories des personnes dont devrait répondre le transporteur. Le libellé français a par conséquent été aligné sur le

texte allemand (« agents ou des autres personnes »). Le titre de cet article a été adapté dans les deux langues (« personnes dont répond le transporteur »).

3. La disposition de l'article 50, § 2, des RU CIM 1980 privilégiant le transporteur ferroviaire a été supprimée. Il avait semblé à la Commission de révision qu'il serait difficile à défendre du point de vue de la politique législative que le transporteur ne réponde pas, même en cas de faute de ses agents (procès-verbal de la 4<sup>e</sup> session, p. 38 ; v. également les remarques relatives au projet de l'Office central de mai 1995).
4. Conformément à la CMR, aux Règles de Hambourg et à la Convention de Varsovie, l'article 40 précise que les agents et autres personnes doivent agir « dans l'exercice de leurs fonctions ».

#### **Article 41** **Autres actions**

1. L'article 51 des RU CIM 1980 a été repris. Une proposition de l'Allemagne visant à préciser le libellé « dans tous les cas où ces Règles uniformes s'appliquent » à l'égard des droits des tiers a été rejetée (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 21-23). La Commission de révision était d'avis que le libellé en vigueur rendait suffisamment bien l'objet de cette disposition.
2. L'article 41 a pour objet de limiter les actions extracontractuelles, également des tiers, pour éviter que le système légal de responsabilité concernant les actions contractuelles ne soit vidé de son sens, et vise donc à le protéger d'une manière générale dans les cas où une partie au contrat pourrait être actionnée sans limites sur une base extracontractuelle. Le cas typique est celui du propriétaire de la marchandise qui n'est lui-même pas expéditeur, mais tierce personne à l'égard du contrat de transport. Dans ce cas, l'article 41 peut être invoqué à l'encontre du propriétaire de la marchandise, ou celui-ci pourrait toujours faire appel à un tiers en tant qu'expéditeur formel, afin de se préserver des actions extracontractuelles sans limites vis-à-vis du transporteur (v. procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 21-23).

#### **Titre IV** **Exercice des droits**

#### **Article 42** **Procès-verbal de constatation**

1. La Commission de révision a rejeté une proposition tendant à remplacer les dispositions des RU CIM 1980 par une procédure plus flexible suivant le modèle de l'article 30 de la CMR (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 36 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 23-26). Voir par ailleurs l'article 47, extinction de l'action contre le transporteur.

2. La Commission de révision n'a pas retenu une proposition ayant pour but d'associer le gestionnaire de l'infrastructure à l'établissement du procès-verbal de constatation. Le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme une personne au service de laquelle le transporteur recourt pour l'exécution du transport. Il n'appartient pas aux RU CIM de régler les relations entre le transporteur et ses auxiliaires (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 37).

### **Article 43** **Réclamations**

Cet article reprend, tout en l'adaptant sur le plan rédactionnel, l'article 53 des RU CIM 1980. La Commission de révision a rejeté une proposition visant à remplacer ces dispositions par une réglementation identique à celle de l'article 30 de la CMR (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 37-39 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 26).

### **Article 44** **Personnes qui peuvent actionner le transporteur**

Mises à part des modifications rédactionnelles, cet article reprend l'article 54 des RU CIM 1980. La Commission de révision avait refusé de supprimer cet article conformément au système de la CMR, selon lequel le droit d'actionner dépend de l'existence d'un droit quant au fond. L'article 44 dans la teneur approuvée par la Commission de révision et confirmée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale a l'avantage de la clarté juridique et garantit que le droit d'action appartient à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Le droit d'action de l'expéditeur ou du destinataire est exclusif et alternatif, c'est-à-dire qu'il n'appartient qu'à l'un ou à l'autre. La succession juridique ou la cession des créances est réglée par le droit national (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 41 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 27).

### **Article 45** **Transporteurs qui peuvent être actionnés**

1. L'article 36, dernière demi-phrase, de la CMR permettant un cumul des actions n'a pas été repris. La raison d'être de cette différence entre la CMR et la CIM était le problème de la solvabilité des différents transporteurs routiers qui ne paraissait pas aussi bien garantie que la solvabilité des entreprises de transport ferroviaire.
2. Puisqu'il est possible d'entendre par « dernier transporteur » celui qui adhère en dernier au contrat de transport en acceptant la lettre de voiture et la marchandise (v. art. 26), et non pas le transporteur qui, selon la planification du transporteur ayant conclu le contrat, aurait dû livrer la marchandise au destinataire (jugement de la Cour de Cassation de France du 3.5.1994, v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 26), il est nécessaire pour la légitimation passive, que ce transporteur soit inscrit sur la lettre de voiture (v. ch. 4 des remarques relatives à l'art. 7)
3. Contrairement à ce qui est prévu par l'article 45 des RU CIM, l'ayant-droit peut actionner plusieurs transporteurs conformément à l'article 36 de la CMR. Les transporteurs routiers ne sont pas des litisconsorts obligés. Des jugements déboutant le demandeur ne développent donc pas d'effet en faveur des autres transporteurs.

4. La Commission de révision a discuté in extenso de la question de savoir si le transporteur substitué doit être mentionné expressément dans cette disposition ou si l'expression « transporteur » est suffisante pour permettre des actions directes contre le transporteur substitué. Dans l'intérêt de la clarté terminologique – transporteur doit toujours signifier uniquement le transporteur contractuel (art. 3, lettre a) – l'article 45 a été complété (§ 6) par une disposition analogue à celle de l'article 27, § 2 (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 44/45).
5. Voir chiffre 3 des remarques relatives à l'article 3.

#### **Article 46**

##### **For**

1. Il ressort maintenant clairement de l'article 46, § 1, que les RU CIM priment sur les dispositions de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. L'article 46 ne contient plus de réserve en faveur des dispositions concernant le for contenues dans des accords entre États ou dans des actes de concession.
2. Les critères de rattachement des lettres a) et b) ont été repris de l'article 31, § 1, de la CMR. Les termes utilisés pour « succursale ou agence » correspondent aux critères de rattachement utilisés à l'article 5, ch. 5, de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. En ce qui concerne l'interprétation, la jurisprudence de la CJCE peut faire figure de *ratio legis*. Selon cette jurisprudence, la notion de succursale, d'agence ou de tout autre établissement implique « un centre d'opérations qui se manifeste d'une façon durable vers l'extérieur comme le prolongement d'une maison mère, pourvu d'une direction et matériellement équipé de façon à pouvoir négocier des affaires avec des tiers, de telle façon que ceux-ci, tout en sachant qu'un lien de droit éventuel s'établira avec la maison mère dont le siège est à l'étranger, sont dispensés de s'adresser directement à celle-ci, et peuvent conclure des affaires au centre d'opérations qui en constitue le prolongement » (CJCE, arrêt du 22.11.1978 dans l'affaire 33/78).
3. Le § 2 correspond à l'article 31, § 2, de la CMR et règle l'objection de la litispendance et de la force de chose jugée (*res iudicata*).

#### **Article 47**

##### **Extinction de l'action**

L'article 57 des RU CIM 1980 a été repris. La Commission de révision n'a pas suivi une proposition visant à reprendre le système de l'article 30 de la CMR, selon lequel l'acceptation de la marchandise sans réserve ne constitue que la preuve réfutable que le transporteur a réceptionné la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 47 ; procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 31). La Commission de révision était d'avis que les dispositions du § 2 étaient suffisantes pour protéger les clients.

**Article 48**  
**Prescription**

1. L'article 58 des RU CIM 1980 a été repris dans ses grandes lignes, les règles casuistiques du § 2 concernant le début de la prescription étant simplifiées.
2. La Commission de révision a rejeté une proposition d'assimiler les délais à ceux de l'article 32 de la CMR, c'est-à-dire trois au lieu de deux ans en cas de faute qualifiée (procès-verbal de la 6<sup>e</sup> session, p. 50, procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 31-33).

**Titre V**

**Rapports de transporteurs entre eux**

**Article 49**  
**Décompte**

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

**Article 50**  
**Droit de recours**

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

**Article 51**  
**Procédure de recours**

1. Les § 1 à 3 correspondent aux § 1 à 3 de l'article 62 des RU CIM 1980.
2. Le § 4 concernant la compétence s'inspire de l'article 31, § 1, lettre a), de la CMR.
3. Le § 5 correspond à l'article 63, § 2, des RU CIM 1980.
4. Suivant l'exemple de la CMR, le projet de l'Office central de mai 1995 avait renoncé aux dispositions de l'article 62, § 5, des RU CIM 1980. Étant donné qu'il n'est pas exclu que cela puisse entraîner un retard dans la procédure de dédommagement et donc une dégradation de la situation des ayants droit qui font valoir leurs droits contre un transporteur, la Commission de révision a décidé en deuxième lecture, d'introduire au § 6 une disposition qui correspond à l'article 62, § 5, des RU CIM 1980 (procès-verbal de la 20<sup>e</sup> session, 3<sup>e</sup> séance, p. 35).

CIM

44

**Article 52**  
**Conventions au sujet des recours**

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