

FEUILLE FÉDÉRALE

105^e année

Berne, le 19 novembre 1953

Volume III

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix 30 francs par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

6546

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

**concernant l'approbation des conventions internationales
sur le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages
par chemins de fer**

(Du 6 novembre 1953)

Monsieur le Président et Messieurs,

En vertu de l'article 60, § 1, des conventions internationales sur le transport des marchandises (CIM), des voyageurs et des bagages (CIV) par chemins de fer, signées à Rome le 23 novembre 1933 et approuvées par l'Assemblée fédérale le 10 mars 1937 (RO 54, 489), les représentants des Etats contractants auraient dû se réunir au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur desdites conventions, c'est-à-dire en 1943, pour les réviser. Pendant la deuxième guerre mondiale, il ne put être question d'y penser. Après la cessation des hostilités, il fallut d'abord recréer les bases nécessaires à une collaboration féconde des Etats parties aux conventions. L'office central des transports internationaux par chemins de fer, qui, aux termes de l'article 57, § 1, lettre e, des conventions, doit proposer au Conseil fédéral de convoquer les conférences de revision, s'est borné tout d'abord à faire des travaux préliminaires; en octobre 1947, il invita les gouvernements des Etats contractants à lui communiquer leurs suggestions, vœux et propositions en vue de la revision des conventions.

Se conformant au postulat adopté par le Conseil des Etats lors de l'approbation des deux conventions et qui tend à améliorer la situation des wagons de particuliers dans le trafic international par une modification appropriée du règlement international sur le transport des wagons de particuliers, le département des postes et des chemins de fer proposa à l'office

central de créer la possibilité, en complétant l'article 60, de modifier le plus tôt possible l'annexe VII à la CIM selon la même procédure simplifiée que celle qui existe déjà pour l'annexe I (prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions). Cette proposition, qui fut aussi faite par l'Italie, eut pour effet, lors de la conférence extraordinaire de revision qui se tint à Berne en mai 1950, la conclusion d'une convention additionnelle que le Conseil fédéral ratifia en vertu de l'arrêté fédéral du 21 octobre 1950 (RO 1951, 145). Cette convention entra en vigueur le 1^{er} janvier 1952 après avoir été ratifiée par la majorité des Etats signataires. La commission d'experts instituée par cette convention revisa alors l'annexe VII à la CIM. Le nouveau règlement concernant le transport des wagons de particuliers (RIP) entra en vigueur le 1^{er} janvier 1953, soit en même temps que le règlement pour le transport des containers (RICO) établi selon la même procédure. Lors de l'élaboration des deux règlements internationaux, les représentants des usagers du chemin de fer ne furent pas seuls à collaborer au sein de la délégation suisse, mais sur l'initiative de la Suisse, les organisations internationales intéressées (union internationale des associations de propriétaires de wagons de particuliers et bureau international des containers) furent invitées à participer aux délibérations des commissions d'experts. Nous pouvons relever avec satisfaction que les vœux des usagers du chemin de fer furent pris en considération dans une large mesure. L'association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés et l'union internationale des associations de propriétaires de wagons de particuliers adressèrent leurs remerciements au département des postes et des chemins de fer pour son initiative et l'activité de ses représentants au sein de la commission d'experts.

Pour préparer la V^e revision ordinaire des conventions, les commissions de l'union internationale des chemins de fer (UIC) et du comité international des transports par chemins de fer (CIT) proposèrent tout d'abord de nombreuses modifications, qui, pour ce qui concerne la Suisse, furent examinées en détail par une commission spéciale de la conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic. C'est de cette façon que les intéressés suisses purent présenter et motiver leurs requêtes en vue d'améliorer les conventions internationales concernant les transports par chemins de fer. La récapitulation des vœux et suggestions pour la revision de la CIV et de la CIM, établie par l'office central des transports internationaux par chemins de fer et adressée en novembre 1949 à tous les Etats contractants, ainsi que les propositions définitives des gouvernements des Etats contractants, destinées à la conférence ordinaire de revision prévue pour 1951, furent derechef soumises, pour examen, à la conférence commerciale en octobre 1950. C'est à ce moment-là que les propositions suisses furent formulées et que fut fixée en grande partie l'attitude à observer par la délégation suisse à la conférence de revision au sujet des propositions des autres Etats.

Lors de la IV^e conférence de revision de Rome, en 1933, on avait laissé entendre que les travaux préliminaires avaient été insuffisants, à cause du nombre exceptionnellement élevé des propositions de modifications, raison pour laquelle les délibérations durèrent plus de deux mois. Aussi l'office central des transports internationaux par chemins de fer proposa-t-il à la conférence extraordinaire de revision de mai 1950 une procédure propre à mieux préparer la prochaine conférence ordinaire de revision. La conférence extraordinaire de revision décida alors d'instituer des commissions préliminaires chargées d'examiner les propositions des Etats contractants, de les récapituler et de les uniformiser autant que possible. La première de ces commissions s'occupa des questions spéciales du trafic des voyageurs (CIV), la deuxième traita les règles de responsabilité des deux conventions et les dispositions exceptionnelles sur le trafic fer-mer nécessitées par la participation future du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, tandis que la troisième commission examina les questions spéciales du trafic des marchandises (CIM) et la quatrième commission les problèmes monétaires et les dispositions communes aux deux conventions. Ces commissions accomplirent leur mission au cours de différentes réunions tenues en Suisse en 1951 et en 1952. Les projets de deux nouvelles conventions internationales concernant le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemins de fer furent le résultat de leurs travaux.

Les délibérations des commissions préliminaires et de la conférence de revision eurent lieu sous l'empire d'un esprit exemplaire de collaboration internationale. La délégation suisse eut l'agréable tâche de servir d'intermédiaire, en particulier dans les commissions chargées d'examiner les questions spéciales du trafic des voyageurs et des marchandises, où elle assumait la présidence comme à la conférence de revision même.

Bien que l'on eût renoncé, lors des délibérations de la conférence de revision de 1933, à la participation des usagers du chemin de fer, les représentants de ces derniers ainsi que des entreprises de transport, d'entente avec les gouvernements des Etats intéressés, prirent part, avec voix consultative, aussi bien aux réunions des commissions préliminaires qu'à la plupart des délibérations de la conférence de revision d'octobre 1952; citons les représentants de la chambre de commerce internationale, de la fédération internationale des associations de transporteurs et assimilés, de l'union internationale des associations de propriétaires de wagons de particuliers et de l'union internationale des chemins de fer. Etaient en outre présents, en qualité d'observateurs, des représentants d'organisations internationales gouvernementales s'occupant de problèmes de transports internationaux, tels que les représentants de la division des transports de la commission économique pour l'Europe de l'ONU et de l'institut international pour l'unification du droit privé. Au surplus, les délégations suisse et italienne comprirent aussi, tant dans les commissions préliminaires qu'à la conférence de revision d'octobre 1952, des représentants des chemins

de fer et des intéressés au trafic, en plus de ceux du département des postes et des chemins de fer et du département politique. Leur collaboration active doit contribuer à accélérer l'approbation des conventions par les parlements des Etats signataires, afin qu'il ne faille plus 5 ans, comme ce fut le cas après la IV^e conférence de revision de 1933, pour mettre les conventions en vigueur. C'est dans cet ordre d'idées que le congrès de la chambre de commerce internationale, tenu à Vienne le 23 mai 1953, prit la résolution suivante:

La chambre de commerce internationale a très vivement apprécié la large audience accordée à ses représentants par les commissions préliminaires et la conférence diplomatique, chargées de la révision des conventions internationales concernant les transports par chemins de fer (CIM et CIV).

Elle est heureuse de constater que les textes signés à Berne en octobre 1952 par la conférence diplomatique ont pris manifestement en considération les intérêts des usagers.

C'est donc au nom des usagers, comme des transporteurs, qu'elle insiste auprès des gouvernements pour que les conventions signées à Berne soient ratifiées dans les plus brefs délais.

Estimant souhaitable une uniformisation mondiale des réglementations ferroviaires, elle recommande également aux Etats non signataires de ces conventions, lorsqu'ils modifieront des réglementations en vigueur ou en créeront de nouvelles, de les rapprocher dans toute la mesure du possible de ces textes, fondés sur l'expérience acquise en Europe depuis des années.

* * *

A l'exception de l'Allemagne, tous les Etats parties aux conventions en vigueur participèrent à la conférence de revision qui siégea à Berne du 15 au 25 octobre 1952 sous la présidence de M. le ministre W. Stucki, chef de la délégation suisse. Comme l'Allemagne, l'un des Etats parties, se trouvait au moment de la convocation à la conférence de revision sous le régime d'un statut particulier et vu qu'il n'existait pas de gouvernement pour l'ensemble du pays, le Conseil fédéral dut adresser l'invitation aux « autorités compétentes » de l'Etat partie aux deux conventions de 1933. Mais ni l'un ni l'autre des deux gouvernements entrant en considération — République fédérale d'Allemagne et République démocratique allemande — ne se firent représenter à la conférence de revision d'octobre 1952. Les membres de cette conférence furent toutefois conscients, en raison de la situation géographique de l'Allemagne, de l'importance que revêt, pour tous les Etats contractants, la participation future de ce pays auxdites conventions et de ce qu'il fallait rechercher une solution permettant de régler cette question. Il ne fut cependant plus possible de la traiter à la conférence de revision même; aussi le chiffre 1^o b du protocole additionnel du 25 octobre 1952 stipula-t-il qu'une conférence extraordinaire convoquée par le gouvernement suisse devait rechercher une solution au problème de la participation allemande aux deux nouvelles conventions.

Cette conférence siègea à Berne du 8 au 11 avril 1953. Pour ce qui concerne la participation future de l'Allemagne aux conventions, le protocole additionnel du 11 avril 1953 de cette conférence extraordinaire stipule que les Etats qui n'ont pas signé les conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution. Une telle notification a les effets suivants:

- a. Les dispositions des conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnées sous chiffre 1^o et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de 30 jours à partir de la date de réception de la notification par le gouvernement suisse si les conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur;
- b. Le gouvernement suisse, après avoir constaté la date de réception de la notification, la communique aux Etats contractants ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté d'appliquer les conventions par voie de législation interne;
- c. Plusieurs parties territoriales correspondant à un tel Etat n'ont pas plus d'une voix lors de futures conférences de revision ou dans les commissions d'experts prévues dans les conventions. Toutefois, les modalités relatives à l'exercice du droit de vote seront réglées par une conférence intergouvernementale ultérieure des Etats signataires des conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

La participation du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord à la conférence de revision, ainsi que la signature des nouvelles conventions par son représentant revêtent une importance particulière. Le trafic direct entre la Grande-Bretagne et le continent s'effectue, depuis de nombreuses années déjà, sur la base de tarifs internationaux qui, à part quelques dérogations de principe, prévoient l'application de la CIM et de la CIV en vertu de la base légale établie à l'article 2, § 4, des CIM et CIV. L'application illimitée des prescriptions des conventions internationales était impossible et l'est encore aujourd'hui, à cause des dispositions spéciales sur la responsabilité applicables aux transports par mer. Les difficultés résidaient dans le fait que les lois anglaises n'admettent pas, pour le transport par mer, de dérogations aux règles du droit maritime. Un premier échange de vues sur l'insertion dans la CIM et dans la CIV de dispositions spéciales sur la responsabilité de l'entreprise de navigation

dans le trafic combiné fer-mer ayant eu lieu lors de la conférence extraordinaire de revision de mai 1950, une commission spéciale de revision des conventions élabora des dispositions relatives à la réglementation particulière de la responsabilité dans ledit trafic. Lors de la revision, elles furent insérées dans les nouvelles conventions et font l'objet de l'article 62 de la CIM et de l'article 61 de la CIV. Les représentants des Etats contractants actuels et la délégation du Royaume-Uni relevèrent avec satisfaction que la participation, pour la première fois, de la Grande-Bretagne aux nouvelles conventions marque un point dans l'histoire des relations internationales par chemins de fer.

Dans l'intention d'étendre le champ d'application des nouvelles conventions au Proche-Orient, les gouvernements de l'Irak, de l'Iran, du Liban et de la Syrie furent invités, en plus du Royaume-Uni, à la conférence de revision. Les gouvernements de l'Iran et du Liban se firent représenter à la conférence; le Liban signa même les conventions. Il faut espérer que, dans un avenir pas trop lointain, d'autres Etats du Proche-Orient adhéreront après coup aux nouvelles conventions de Berne.

* * *

La conférence de revision d'octobre 1952 et la conférence extraordinaire d'avril 1953 aboutirent à la signature des deux nouvelles conventions sur le transport des marchandises (CIM), des voyageurs et des bagages (CIV) par chemins de fer, ainsi que des deux protocoles additionnels des 25 octobre 1952 et 11 avril 1953. Ces conventions internationales et ces protocoles additionnels doivent être ratifiés; c'est pourquoi nous vous les soumettons pour approbation avec les commentaires ci-après.

1. DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX CONVENTIONS

Article premier CIM/CIV. Portée

Sont exceptés actuellement de l'application des deux conventions: les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit, en tant que les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou que les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux. Sont en outre exceptés les envois entre gares de deux Etats limitrophes, s'ils sont transportés sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix de la lettre de voiture, revendique le régime du

règlement intérieur applicable à ces chemins de fer. Cette réglementation a le désavantage de ne pas fixer le droit national applicable en lieu et place des conventions internationales et, en outre, là où l'exploitation est assurée partiellement par un chemin de fer (par exemple le service des trains) et partiellement par un autre chemin de fer (par exemple le service des gares), de soumettre éventuellement un transport international à des droits nationaux différents. Ce désavantage, qui se présentait aussi sur les lignes frontières suisses, est éliminé à l'article premier, §§ 2 et 3, des nouvelles conventions par l'insertion d'une disposition prévoyant expressément que le droit de transport de l'Etat de départ est applicable et que le droit international est applicable lorsque le chemin de fer d'un autre Etat assure, sur territoire étranger, une partie de l'exploitation, en tant que les chemins de fer intéressés n'ont pas conclu des accords particuliers.

Eu égard aux transports mixtes prévus à l'article 2 des conventions, on entend également par «gares» («gare expéditrice et gare destinataire»), en plus des gares du chemin de fer, les «ports des services de navigation ou tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport».

Article 5 CIM, article 3 CIV. Obligation de transporter

En vertu de l'article 5, § 1, lettre b de la CIM, le chemin de fer est tenu d'effectuer tout transport, pourvu que «le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport». A la suite d'une proposition suisse, la restriction à l'obligation de transporter est précisée comme dans la loi suisse sur les transports et dans le règlement de transport. Le chemin de fer ne doit pas être tenu de transporter lorsque ses moyens permettant de satisfaire les besoins habituels ne s'y prêtent pas. Le chemin de fer ne doit transporter les marchandises susceptibles de l'être par les moyens de transport normaux que si elles sont remises dans l'ampleur correspondant aux expériences faites.

Article 55 CIM/CIV. Exécution des jugements. Saisies et cautions

Du fait de l'essor pris par les transports en containers appartenant aux chemins de fer, il est devenu nécessaire de traiter ces containers également comme objets faisant partie du matériel roulant du chemin de fer, qui, dans un autre Etat, ne peuvent faire l'objet d'une saisie qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat dont relève le chemin de fer propriétaire. Le § 3 de l'article 55 des CIM/CIV est donc élargi dans ce sens. En vertu de l'article 55, § 3, des CIM/CIV, les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers peuvent être fixées par l'annexe VII à la CIM.

Article 57 CIM/CIV. Office central des transports internationaux par chemins de fer

Pour se rapprocher de la réglementation que l'on trouve dans d'autres organisations internationales, le règlement des litiges par voie d'arbitrage est également étendu dans le système des deux nouvelles conventions CIM et CIV et fondé sur de nouvelles bases. Une distinction est faite entre la conciliation et la procédure arbitrale proprement dite. L'article 57 des CIM/CIV limite l'intervention de l'office central à des fins de conciliation ou de médiation entre les parties au litige. En vertu de l'article 57, § 1, lettre *d*, l'office central peut donc tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou de l'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'intervention ou l'application de la convention. En outre, suivant la lettre *e*, il peut émettre, à la demande des parties en cause (Etats, entreprises de transport ou usagers), un avis consultatif sur les différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention. Conformément à la lettre *f* enfin, il collabore au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la convention par voie d'arbitrage.

Comme jusqu'ici, le § 2 de l'article 57 des CIM/CIV prévoit comme annexe V à la CIM et comme annexe II à la CIV le règlement relatif à l'office central fixant le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Le nouveau règlement contient également des dispositions sur l'activité de l'office central et sa surveillance. En vertu du chiffre 1^o a du protocole additionnel de la conférence du 25 octobre 1952, le gouvernement suisse reçut mandat d'élaborer, à l'intention d'une conférence extraordinaire, un nouveau règlement relatif à l'office central et d'y fixer un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le nouveau règlement adopté par la conférence extraordinaire d'avril 1953 confère la tâche de surveiller l'office central à un comité administratif composé de 9 membres choisis parmi les Etats contractants. La Suisse dispose d'un siège permanent au comité administratif et en assure la présidence. La conférence diplomatique, chargée de mettre en vigueur les deux conventions, doit désigner, en tenant compte d'une équitable répartition géographique, les Etats faisant partie du comité pour la première période de 5 ans et décider les dispositions propres à déterminer la composition du comité pour les périodes ultérieures. Le comité administratif élabore aussi le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'office central et nomme, sur proposition du gouvernement suisse, le directeur, le sous-directeur et les conseillers. Il fixe enfin le budget et approuve le rapport de gestion.

Le gouvernement suisse est chargé de la vérification formelle des comptes dans le cadre du budget.

Article 60 CIM/CIV. Règlement des différends par voie d'arbitrage

Ce nouvel article, inséré sous le titre IV « Dispositions diverses », prévoit que les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application des conventions peuvent être soumis à un tribunal arbitral dont la composition et la procédure sont réglées dans les nouvelles annexes X de la CIM et IV de la CIV. Toutefois, en cas de litiges entre Etats, les dispositions de ce règlement d'arbitrage ne sont pas obligatoires; les Etats peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale. A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie sous certaines conditions des litiges entre Etats contractants, entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part, entre entreprises de transport, entre entreprises de transport et usagers et enfin entre usagers eux-mêmes. Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée. De même, quant à l'exécution des sentences arbitrales rendues envers les entreprises de transport et les usagers, il est renvoyé aux formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. Les délégués des gouvernements des Républiques populaires de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la Roumanie et de la République tchécoslovaque ne purent se rallier à l'idée d'une juridiction arbitrale devant connaître des litiges entre Etats contractants, entre Etats contractants et Etats non contractants, ou entre Etats non contractants eux-mêmes; ils demandèrent l'insertion, au chiffre 4^o du protocole additionnel du 25 octobre 1952, d'une déclaration aux termes de laquelle ils ne reconnaissent pas comme obligatoires les dispositions de l'article 60, § 2 et § 3, lettre *a*. Considérant que cette réserve peut être admise parce qu'elle ne touche aucune disposition de droit impératif des conventions, la conférence l'accepta.

Reclassement des articles 59 et suivants des conventions actuelles

Sous un titre V nouveau, « Dispositions exceptionnelles », ont été insérés

comme article 61 de la CIM, l'article 65 actuel et

comme article 62 de la CIM et article 61 de la CIV, une nouvelle disposition réglant la responsabilité en trafic fer-mer.

Sous un titre VI nouveau, « Dispositions finales », ont été insérés comme article 63 de la CIM et article 62 de la CIV une nouvelle disposition sur la signature des conventions,

comme article 64 de la CIM et article 63 de la CIV, l'article 63 actuel des CIM/CIV,

comme article 65 de la CIM et article 64 de la CIV, l'article 59 actuel des CIM/CIV avec le nouveau titre « Adhésion à la convention »,

comme article 66 de la CIM et article 65 de la CIV, l'article 62 actuel des CIM/CIV avec le nouveau titre « Durée de l'engagement des Etats contractants »,

comme article 67 de la CIM et article 66 de la CIV, l'article 60 actuel des CIM/CIV et

comme article 68 de la CIM et article 67 de la CIV, l'article 64 actuel des CIM/CIV.

Article 61 CIM. Dérogations temporaires

Les dispositions contenues dans l'article 65 de la CIM actuelle, concernant les dérogations aux prescriptions des articles 17, 19 et 21 de la CIM, nécessaires à cause des difficultés qui surgissent, pour des raisons d'ordre économique ou financier, dans l'application des dispositions sur le règlement des comptes et le recours des chemins de fer entre eux, se révélèrent insuffisantes, en présence des contestations qui se produisent après la dernière guerre. Ce problème fit déjà l'objet d'études au sein du groupe de travail pour les questions monétaires, institué par le comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe; ce groupe de travail concrétisa ses travaux dans un projet de texte nouveau qui, après avoir été amendé au point de vue de la rédaction, fut repris au nouvel article 61 de la CIM avec le titre « Dérogations temporaires ». Cet article accuse en particulier les principales différences ci-après: Comme jusqu'ici, le § 1 règle le cas dans lequel un Etat peut déroger, par des prescriptions tarifaires ou par des actes de la puissance publique, aux dispositions des articles 17, 19 et 21. La condition mise à cette faculté est que la situation économique ou financière du pays en cause rende difficile l'application des dispositions du chapitre III du titre III. La remarque prévue jusqu'ici dans l'article 65 de la CIM au sujet des brusques variations de la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est abandonnée parce qu'elle est contenue dans les conditions que prévoit le nouveau texte. Pour les envois désignés sous § 1, lettre *a*, en provenance de l'Etat considéré, l'affranchissement peut être prescrit au moins jusqu'à ses frontières. Aux termes du § 1, lettre *c*, un Etat peut non seulement prescrire que les envois en provenance ou à destination dudit Etat ne doivent pas pouvoir être grevés de remboursements ou de débours, mais encore que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites. Le § 1, lettre *d*, permet de prescrire que l'expéditeur n'a pas le droit de modifier le contrat de transport, non seulement en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement, mais aussi en ce qui concerne le pays destinataire.

Le § 2 règle de façon plus précise le cas dans lequel, sous des conditions identiques à celles que prévoit le § 1, plusieurs Etats peuvent, par des autorisations générales ou particulières données aux chemins de fer, déroger dans leurs relations réciproques aux dispositions des articles 17, 19 et 21. Cette disposition s'applique aussi au nouvel article 22, qui règle le droit de disposition du destinataire.

Au § 3, la publication de ces mesures est réglementée comme jusqu'ici, savoir que ces mesures n'entrent en vigueur, au plus tôt, qu'à l'expiration d'un délai de 8 jours, à compter de la date de leur notification par l'office central aux autres Etats contractants. En revanche, les mesures prises par plusieurs Etats entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de 2 jours à partir de la date à laquelle elles ont été publiées dans les Etats intéressés.

Article 62 CIM, article 61 CIV. Responsabilité en trafic fer-mer

Des prescriptions spéciales sur l'exonération de responsabilité en trafic fer-mer furent élaborées pour permettre au Royaume-Uni d'adhérer aux nouvelles conventions. Mais il ne put être question d'établir une règle générale. Pour les transports fer-mer, le § 1 de ces articles stipule que chaque Etat peut, en demandant d'insérer la mention utile dans la liste des lignes soumises à la convention, ajouter aux causes d'exonération des articles 27 de la CIM et 30 de la CIV l'ensemble des causes spéciales mentionnées. Il existe une autre restriction en vertu de laquelle le transporteur ne peut invoquer des causes d'exonération particulières que s'il prouve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime. Les causes d'exonération particulières sont tirées de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cependant, toutes n'ont pas été retenues; c'est ainsi par exemple qu'il ne fut pas jugé indispensable de reprendre encore comme cause d'exonération particulière « l'acte de Dieu » (*act of God*) et les restrictions de quarantaine.

Article 63 CIM, article 62 CIV. Signature

Lors des revisions précédentes, le délai pendant lequel les Etats invités à la conférence peuvent signer la convention figurait dans l'acte final. En considération des usages admis dans d'autres conventions internationales, ce délai fait maintenant l'objet d'une disposition finale incorporée au texte même de la convention.

Article 67 CIM, article 66 CIV. Revision des conventions

Les deux premiers alinéas du § 1 de cet article correspondent au § 1 de l'article 60 actuel des CIM/CIV. Des gouvernements d'Etats non

contractants (Royaume-Uni, Irak, Iran, Liban, Syrie) furent invités à la V^e conférence de revision, sans qu'une disposition à ce sujet fût prévue jusqu'à présent. Afin de régler pour les futures conférences de revision le problème de la participation d'Etats non contractants, le 3^e alinéa du § 1 permet d'inviter aussi des Etats non contractants, avec l'assentiment de la majorité des Etats contractants. Eu égard aux expériences favorables qui furent faites avec la participation d'organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales aux travaux de la dernière conférence de revision, le nouvel alinéa 4 du § 1 dispose que, d'entente avec la majorité des Etats contractants, des représentants de ces organisations peuvent être invités, à l'avenir, à assister aux conférences de revision. Pour faciliter et accélérer les travaux de la conférence de revision, l'office central, d'entente avec la majorité des Etats contractants, peut dorénavant convoquer des commissions avant les conférences de revision ordinaires et extraordinaires pour l'examen préliminaire des propositions de revision. En vue d'accélérer les modifications partielles des conventions, le nouveau § 3 de ces articles prévoit une procédure simplifiée pour la revision d'un certain nombre d'articles et d'annexes des deux conventions. Les articles et annexes expressément désignés peuvent donc être tenus à jour, dans l'intervalle des conférences de revision ordinaires et extraordinaires, par des commissions de revision. La mise en vigueur des décisions prises par ces commissions est réglée par une procédure identique à celle qui existe déjà pour les commissions d'experts chargées de tenir à jour les annexes I, VII et VIII de la CIM; toutefois, pour empêcher la mise en vigueur de ces décisions, cinq gouvernements au moins d'Etats contractants doivent faire opposition aux décisions des deux commissions de revision des CIM et CIV, ainsi que des commissions d'experts des annexes I, VII et VIII à la CIM.

Article 68 CIM, article 67 CIV. Textes de la convention. Traductions officielles

Par suite de l'adhésion de la Grande-Bretagne, un texte en langue anglaise, reconnu comme traduction officielle, sera joint, en plus des traductions allemande et italienne, au texte français signé.

2. CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM)

Article 3. Objets exclus du transport

Jusqu'ici le chiffre 4^o de cet article énumérait les matières et objets dangereux exclus du transport. On renonça à cette énumération dans le nouveau texte. Désormais, il appartiendra à la commission d'experts chargée de tenir à jour l'annexe I non seulement de fixer les conditions

auxquelles certains objets ou matières dangereux sont admis au transport, mais encore de désigner les objets et matières exclus du transport.

Article 4. Objets admis au transport sous certaines conditions

Le dernier alinéa du § 2 de cet article, en vertu duquel les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement, est adapté au premier alinéa de ce paragraphe et précise que seuls peuvent être acceptés au transport à des conditions moins rigoureuses les objets admis conditionnellement en vertu de l'annexe I.

Article 6. Teneur et forme de la lettre de voiture

Parmi les mentions que l'expéditeur doit insérer dans la lettre de voiture, l'article 6 distingue mieux les mentions qui doivent obligatoirement y figurer de celles qui ne sont que facultatives. Les premières sont énumérées au § 6, les secondes au § 7. Pour éviter tout malentendu, le § 6, lettre e, 2^e alinéa, précise, en ce qui concerne la dénomination correspondant à la nature de la marchandise, qu'il doit s'agir de la dénomination usitée par le commerce dans l'Etat de départ. Les indications spéciales figurant jusqu'ici sous lettre e du § 6, exigées pour les colis ainsi que pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, forment une lettre f nouvelle complétée en ce sens que, pour tenir compte des particularités du trafic fer-mer, les énonciations relatives aux colis doivent être insérées dans la lettre de voiture même pour les wagons complets devant être transbordés. En outre, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, les indications sont précisées; quant aux wagons de particuliers, il faut indiquer également la tare. En vertu du § 7, lettre a, les mentions « en gare (bureau restant) » ou « livrable à domicile » ne sont indiquées que si ces modes de livraison sont admis à la gare destinataire. Le destinataire recevant le droit de disposer de la marchandise, l'expéditeur doit, conformément au § 7, lettre h, déclarer que le destinataire est autorisé à donner des ordres ultérieurs.

Article 7. Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Sur-taxes. Mesures à prendre en cas de surcharge

La CIM actuelle ne contient aucune disposition particulière sur le poids déterminant pour le calcul du prix de transport et sur la responsabilité en cas de différences de poids. Le § 5 dispose donc que, lors de différences de poids, c'est en principe le poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, celui qui est déclaré par l'expéditeur qui est déterminant, si la différence résulte manifestement de la nature particulière de

la marchandise ou d'influences atmosphériques, ou si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur le pont-basculé et n'accuse pas une différence supérieure à 2% du poids constaté par la gare expéditrice ou déclaré par l'expéditeur. Les surtaxes prévues actuellement au § 5, lettre *a*, sont réduites parce qu'elles étaient trop élevées par rapport aux dispositions internes de certains Etats. La gradation des différents taux est simplifiée à la même occasion. Alors qu'aujourd'hui l'expéditeur doit, le cas échéant, être invité par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge, il peut l'être, à l'avenir, directement par la gare qui constate la surcharge; lorsque le destinataire a le droit de disposition et a déjà modifié le contrat de transport, c'est lui qui doit être avisé, au lieu de l'expéditeur, et invité à disposer de la surcharge.

Article 8. Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture

En considération de l'importance accrue du service de livraison à domicile assuré par les chemins de fer, on examina si le contrat de transport ne devait pas être conclu déjà au moment où la marchandise est prise au domicile de l'expéditeur, lorsque le chemin de fer, par un service de camionnage, assume le transport dès ce domicile. La conférence de revision renonça, pour cette fois, à résoudre ce problème sur le plan international. Cependant, afin de permettre une telle réglementation en vertu du droit national, le § 1 précise que le contrat de transport est conclu dès que le « chemin de fer expéditeur » et non plus la « gare expéditrice » a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture.

Article 9. Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

En vertu des prescriptions applicables, le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Pour éliminer l'incertitude qui s'était produite sur ce qu'il faut entendre par tarifs légalement en vigueur et dûment publiés, lorsque le prix de transport doit être calculé séparément pour diverses sections du parcours, les chemins de fer prévirent, par une disposition complémentaire que, dans un cas pareil, le calcul des prix s'effectue, pour chaque section de taxation, sur la base des tarifs qui y sont légalement en vigueur au moment où la marchandise entre dans la section de taxation respective. Le caractère obligatoire de cette disposition complémentaire étant contesté dans la jurisprudence, le problème précité est résolu, pour l'avenir, au § 1 de l'article 9, qui stipule que le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

En vertu de l'actuel article 9, § 1, 3^e alinéa, les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que 15 jours au plus tôt après leur publication. Les entreprises de chemins de fer estimèrent que, dans de nombreux cas, ce délai de publication était trop long, en particulier lorsque la majoration du tarif international est motivée par un relèvement général des tarifs intérieurs de l'un des chemins de fer participants ou lorsque les majorations des prix ou les modifications ont pour objet de mettre en harmonie le tarif international avec le tarif intérieur d'un chemin de fer participant. Lorsque la majoration des prix du tarif international est la conséquence d'un relèvement général des prix des tarifs intérieurs de l'un des chemins de fer participants, elle peut entrer en vigueur à l'avenir, en vertu de la nouvelle teneur du § 1, 3^e alinéa, le lendemain de sa publication, en tant que l'adaptation des prix du tarif international consécutive à ce relèvement est annoncée au moins 15 jours à l'avance. Pour liquider une controverse qui existait depuis longtemps, le § 2, 3^e alinéa, stipule que l'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

Article 10. Itinéraires et tarifs applicables

Cet article est rédigé d'une façon plus claire et plus compréhensible. Il contient tout d'abord les dispositions relatives aux itinéraires, ensuite celles qui traitent des tarifs à appliquer, enfin des prescriptions communes. Sauf quelques exceptions, le nouveau texte contient les mêmes principes que l'article 10 actuel. On renonce aux prescriptions dont on peut se passer et qui concernent la procédure à suivre par le chemin de fer lorsque l'expéditeur donne des indications inexécutables, ne prescrit pas d'itinéraire ou seulement un itinéraire partiel. Une nouvelle disposition est prévue pour le cas où les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire à suivre ou les tarifs à appliquer.

Article 11. Délais de livraison

On tient compte à deux points de vue des desiderata des usagers du chemin de fer tendant à réduire les délais de livraison. Ceux-ci sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables. Ces délais de livraison qui lient les chemins de fer ne doivent pas être plus longs que les délais légaux résultant du § 2 de l'article 11; ceux-ci sont réduits par rapport aux délais prescrits actuellement. C'est ainsi que le délai d'expédition est ramené de 24 heures à 12 heures pour la grande vitesse et que le délai de transport de 24 heures pour la petite vitesse est compté par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs, au lieu de 150 km comme

jusqu'à présent. Les dispositions disséminées aujourd'hui dans divers paragraphes de l'article 11 et relatives aux délais supplémentaires, au point de départ, à la suspension, à la fin et à l'observation des délais de livraison sont groupées d'une façon plus systématique. Eu égard au développement des transports de porte à porte, des délais supplémentaires sont également prévus pour les envois remis à l'expédition ou livrables en dehors des gares. En outre, le délai de livraison doit aussi être suspendu pendant le séjour causé par une modification au contrat de transport ordonné par le destinataire, ainsi que pendant le séjour que nécessitent tous les soins à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage des denrées périssables, etc.). Une nouvelle disposition prévoit que, lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, son expiration est reportée deux heures après la reprise du service qui suit.

Article 12. Etat de la marchandise. Emballage

Pour tenir compte de l'adhésion de la Grande-Bretagne aux conventions, cet article stipule qu'en trafic fer-mer, les indications qui doivent figurer sur chaque colis des expéditions de détail seront également apposées sur chaque colis des chargements complets devant être transbordés.

Article 13. Papiers d'accompagnement

En vertu du § 1 de l'article 13 actuel, la lettre de voiture, à laquelle les pièces qui sont nécessaires pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, etc., ne sont pas jointes, doit contenir l'indication précise du lieu où elles sont déposées. Dans la pratique, il n'est souvent pas possible de joindre les papiers d'accompagnement déjà avant la conclusion du contrat de transport ou de les déposer auprès d'une gare. A l'avenir, les papiers d'accompagnement qui ne peuvent être joints à la lettre de voiture doivent être transmis en temps utile au bureau de gare, de douane ou de toute autre autorité.

Article 15. Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

D'après la réglementation actuelle, les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer en tant que la marchandise se trouve en cours de route. Toutefois, l'expéditeur a le droit d'assister, soit lui-même, soit par l'intermédiaire de son mandataire, aux opérations, pour fournir les renseignements nécessaires, mais sans qu'il puisse prendre possession de la marchandise ou effectuer lui-même les opérations. Au cours des dernières années, les formalités exigées tant par les douanes que par les autres autorités administratives sont devenues toujours plus compliquées. C'est pourquoi l'on proposa

que l'expéditeur lui-même ou un commissionnaire en douane désigné puisse accomplir ces formalités. Cette solution, soutenue par les usagers et par la délégation suisse, fut rejetée, parce qu'elle est contraire aux prescriptions douanières de certains pays. Toutefois, on tient compte des desiderata des usagers en ce sens qu'à l'avenir l'expéditeur, ou le destinataire qui a le droit de disposition, peut procéder lui-même au paiement des droits de douane et autres frais, dans la limite permise par les lois et règlements de chaque Etat.

Article 16. Livraison

Les dispositions de cet article sont avant tout adaptées au nouveau droit de disposition du destinataire. En outre, pour tenir compte du service de camionnage très développé dans la plupart des pays, le § 2 stipule que si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise à domicile, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Par suite de cette adjonction, la disposition du § 3 de l'article 26 actuel, en vertu de laquelle la responsabilité du chemin de fer cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, est biffée.

Article 17. Paiement des frais

Les actuelles déclarations d'affranchissement («franco de tous frais accessoires», «franco de tous frais survenant en cours de route» etc.) mentionnées au § 2, lettre e, sont abandonnées parce qu'elles ne répondent plus à une nécessité pratique; on mentionne expressément, en revanche, la déclaration «franco de douane» habituellement usitée. Il s'avère en outre nécessaire de faire ressortir que d'autres déclarations d'affranchissement ne sont pas admises, parce que les expéditeurs ajoutent souvent d'autres mentions à la déclaration d'affranchissement. La plupart des tarifs internationaux contiennent aujourd'hui déjà des conditions spéciales relatives au paiement des frais. Afin d'exclure tout doute quant à l'admissibilité de ces conditions spéciales, le § 4 de l'article 17 les prévoit expressément. Pour protéger l'expéditeur des négligences que peut commettre le destinataire lorsque l'envoi est transporté «franco de tous frais», le § 6 stipule que les frais accessoires, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire, sont toujours payés par celui-ci.

Article 18. Rectification des perceptions

Le montant minimum des restitutions, qui était jusqu'à présent de 50 centimes, est porté à 1 franc, parce que les sommes à restituer sont souvent hors de proportion avec le travail causé au chemin de fer. Le taux de 6 pour cent de l'intérêt à payer sur les montants dus en vertu de l'article 18, ainsi que sur les remboursements payés tardivement (art. 19)

est ramené à 5 pour cent pour l'adapter aux conditions du marché actuel des capitaux.

L'actuel article 20 relatif aux obligations du chemin de fer destinataire est biffé parce que ces obligations résultent déjà des articles 8 et 17 et en particulier de l'article 47.

Article 20. Déclaration d'intérêt à la livraison

Ce nouvel article comprend en principe les dispositions se trouvant actuellement à l'article 35, §§ 1 et 2. Par la même occasion, un minimum de perception est fixé pour les expéditions faisant l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, savoir 1 franc par 100 kg pour les envois ne pesant pas plus de 1000 kg et 10 francs lorsque le poids de l'envoi excède 1000 kg. Les tarifs peuvent, à l'avenir aussi, réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Article 21. Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

En plus de la modification nécessitée par l'introduction du droit de disposition du destinataire, cet article stipule que les tarifs internationaux peuvent donner à l'expéditeur le droit d'ordonner d'autres modifications que celles qu'il mentionne expressément. L'expéditeur doit signer la déclaration qu'il inscrit dans le duplicata de la lettre de voiture, et la gare expéditrice y appose son timbre à date pour certifier la réception de l'ordre ultérieur. Il est en outre prévu, en vue d'accélérer l'exécution des ordres ultérieurs de l'expéditeur, que les ordres transmis par télégraphe ou par téléphone peuvent être exécutés sans attendre la réception de la confirmation écrite, lorsqu'il est certain que le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice.

Article 22. Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

Il fut relevé que la situation juridique faite actuellement au destinataire tant par les droits de transports nationaux que par le droit de transport international n'était pas satisfaisante et ne tenait pas compte de l'évolution du commerce. En effet, les ventes se font presque toujours de telle façon qu'elles sont considérées comme conclues, pour le vendeur, dès que la marchandise est consignée à la gare expéditrice ou, au plus tard, lorsqu'elle est entrée dans le pays destinataire, moment à partir duquel le vendeur a droit au prix de vente qui, le plus souvent, lui est versé par la voie du clearing, conformément aux accords internationaux. Dès ce moment, ce n'est plus l'expéditeur, mais bien le destinataire qui est intéressé au sort de la marchandise se trouvant en cours de route. L'institution d'un droit de disposition du destinataire répond à un besoin particulièrement accentué dans les Etats dont l'économie est fondée sur une planification centralisée. Aussi la suggestion concernant cette institution fut-elle avancée par la

Hongrie pour être vivement appuyée par tous les Etats contractants possédant des systèmes économiques analogues. Le besoin d'une telle institution semble toutefois avoir existé, depuis longtemps déjà, dans d'autres Etats, entre autres en Suisse, où, en dérogation à la CIM, les chemins de fer, dans certains cas, accordent d'ores et déjà au destinataire un droit de disposition sur la marchandise et acceptent et exécutent ces ordres dès que l'envoi est entré dans le territoire du pays destinataire. L'article 22 CIM donne désormais le droit de disposition également au destinataire. En considération des restrictions qui entravent encore les paiements internationaux, on ne peut, pour le moment, concéder au destinataire qu'un droit de disposition limité, c'est-à-dire que celui-ci ne peut disposer de la marchandise qu'avec l'assentiment formel de l'expéditeur et seulement lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire. L'expéditeur conserve son droit de disposition actuel jusqu'à ce moment-là. Il faut en outre, en vertu de la déclaration d'affranchissement, que les frais afférents au transport dans le pays destinataire soient payés par le destinataire.

Les ordres que peut donner le destinataire ne sont pas identiques à ceux que peut donner l'expéditeur en vertu de l'article 21. N'entrent pas en considération pour le destinataire: les ordres exigeant que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice ou y soit retournée, les ordres relatifs à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement, ou encore à l'affranchissement du prix de transport et des autres frais. D'autre part, le destinataire peut, en donnant un ordre, exercer le droit qui lui appartient désormais, conformément à l'article 15, et en vertu duquel il peut assister à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives; ce droit appartient d'ailleurs aussi à l'expéditeur, qui doit toutefois le faire valoir lors de la conclusion du contrat de transport en portant une mention correspondante dans la lettre de voiture. Vu les difficultés qui peuvent résulter du fait que le destinataire ordonnerait le changement de la gare destinataire, on doit aussi prévoir que les tarifs internationaux peuvent limiter ou supprimer le droit, pour le destinataire, de changer la gare destinataire. Par ailleurs, il faut admettre que les tarifs internationaux peuvent également donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications prévues par la loi, d'autres modifications encore. Pour que le destinataire puisse donner ses ordres, un formulaire spécial de la déclaration écrite (annexe IVb) est créé; en outre, le destinataire doit pouvoir exercer son droit de modifier le contrat de transport sans avoir à présenter le duplicata de la lettre de voiture comme doit le faire l'expéditeur.

Article 23. Exécution des ordres ultérieurs

Comme à l'avenir les dispositions de cet article seront en partie aussi applicables aux ordres du destinataire, le texte qui est repris de l'actuel

article 22 est adapté en conséquence. Actuellement, les chemins de fer peuvent, dans certaines conditions, se refuser à exécuter les ordres de l'expéditeur, retarder leur exécution ou apporter des changements à cette dernière. Comme cette disposition ne répond plus à un besoin, elle n'est pas reprise dans le nouvel article 23. Lors de l'exécution des ordres ultérieurs, il y a également lieu d'appliquer le nouveau principe, inséré à l'article 9, en vertu duquel le prix de transport doit être calculé d'après les tarifs en vigueur, sur chacun des parcours, au jour de la conclusion du contrat de transport.

Article 24. Empêchements au transport

Indépendamment de la prescription aux termes de laquelle tout empêchement au transport doit être porté à la connaissance du destinataire lorsque celui-ci a modifié le contrat de transport, cet article est également amendé en ce sens que les instructions de l'expéditeur ne doivent pas être transmises exclusivement par l'intermédiaire de la gare expéditrice, mais qu'elles peuvent être données directement à la gare où s'est produit l'empêchement du transport.

L'article 25 en vigueur règle le droit de gage du chemin de fer; il stipule que le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour ses créances aussi longtemps que la marchandise se trouve en possession du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui. Cette disposition est biffée, si bien qu'à l'avenir la garantie des créances du chemin de fer résultant du contrat de transport est régie par les lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque pays, conformément à l'article 53. La suppression de l'article 25 actuel est motivée par le fait que le droit du chemin de fer sur la marchandise n'est pas dans chaque Etat un droit de gage proprement dit, mais consiste en partie aussi en un droit de rétention. Donnant suite à une suggestion des usagers, la conférence de revision exprima le vœu que, dans les Etats qui aujourd'hui encore prévoient un véritable droit de gage en faveur du chemin de fer (c'est le cas notamment pour l'Allemagne et la Suisse), ce droit soit limité à un droit de rétention dans la mesure nécessaire à la couverture des créances.

Article 25. Empêchements à la livraison

A la suite de l'introduction d'un droit de disposition pour le destinataire, cet article stipule que c'est le destinataire et non plus l'expéditeur qui doit être avisé d'un empêchement à la livraison, à partir du moment où celui-là a modifié le contrat de transport.

Articles 26 à 40. Responsabilité

Les principes actuels sur la responsabilité ayant un caractère strictement juridique pour le chemin de fer sont maintenus.

Afin de mieux coordonner, suivant leur contenu, les dispositions actuelles des articles 27 et 28, l'article 27 est réservé aux règles relatives à l'étendue de la responsabilité, tandis que l'article 28 comprend celles du fardeau de la preuve. A l'article 27, la responsabilité pour dépassement du délai de livraison est réglée de la même manière que pour la perte ou l'avarie de la marchandise, si bien que les dispositions actuelles des §§ 2 et 3 de l'article 27 purent être réunies dans le nouveau § 2. En plus des causes exonératoires de responsabilité prévues à l'article 27 actuel, le nouvel article 27 contient encore les causes d'exonération particulières du § 1 de l'article 28 actuel, toutefois avec une référence à l'article 28 pour ce qui concerne le renversement du fardeau de la preuve. L'expression « cas de force majeure » est remplacée par la définition « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier » que prévoit déjà la loi suisse sur les transports et le règlement de transport. Le § 1 du nouvel article 28 fixe tout d'abord le principe général en vertu duquel il incombe au chemin de fer de fournir la preuve lorsque celui-ci invoque les causes d'exonération de responsabilité prévues au § 2 de l'article 27. Le § 2 du nouvel article 28 reprend la présomption, contenue dans l'article 28, § 2, de la CIM actuelle, pour les cas de risques particuliers prévus au § 3 de l'article 27. L'article 29 contient la disposition relative à la présomption prévue au § 4 de l'article 27 actuel, modifiée cependant en ce sens que cette présomption ne s'applique plus uniquement aux chargements complets, mais à tous les envois, et élargie encore, conformément à l'article 48 de la loi suisse sur les transports, de telle façon que la présomption s'applique aussi aux envois dont le contrat de transport précédant la réexpédition n'est pas soumis à la convention internationale. Dans l'énumération des marchandises auxquelles s'applique la tolérance de 2 pour cent conformément à l'article 32, sont ajoutés les champignons frais, les charbons et cokes et la tourbe, marchandises qui, par leur nature, sont sujettes à déchet de route tout comme celles qui sont déjà énumérées dans l'article 31 actuel. Comparativement à l'article 32 en vigueur, le nouvel article 33 relatif au montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise indique la manière de déterminer le montant de la dépréciation. En partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte de la marchandise (art. 31), on réduit ce montant dans la même proportion que le rapport entre la valeur de la marchandise avariée au lieu de destination et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée. A l'article 36, la réglementation concernant le montant de l'indemnité due pour dépassement du délai de livraison en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, contenue jusqu'à présent à l'article 35, § 3, est simplifiée en ce sens que pour l'avarie et la perte de la marchandise, il ne peut être réclamé que la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré. Enfin, eu égard aux conditions actuelles du marché des capitaux,

l'article 38 ramène de 6 à 5 pour cent le taux de l'intérêt à payer sur les indemnités.

Article 42. Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

Par suite de l'introduction du droit de disposition pour le destinataire, l'article 42 règle également la qualité de demandeur pour exercer l'action judiciaire d'une manière quelque peu différente de ce que prévoit le régime actuel. Par conséquent, le droit de l'expéditeur d'intenter l'action ne s'éteint pas seulement dès le moment où le destinataire accepte la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 2, mais déjà dès que le destinataire fait usage de son droit en vertu de l'article 22, c'est-à-dire en donnant un ordre de modifier le contrat de transport. D'autre part, le destinataire acquiert déjà le droit d'intenter les actions dès le moment où il modifie le contrat de transport en vertu de l'article 22.

Article 43. Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être intentée

Conformément à l'article 42 de la CIM actuelle, le chemin de fer destinataire peut être actionné même s'il n'a pas reçu la marchandise. Cette clause souleva toutefois quelques divergences de vues, notamment quant à savoir si le chemin de fer destinataire doit tout au moins avoir reçu la lettre de voiture. Comme le chemin de fer expéditeur conclut aussi le contrat de transport pour tous les autres chemins de fer qui y participent et que ceux-ci sont liés par la responsabilité collective, cette question est mise au point au nouvel article 43 en ce sens que le chemin de fer destinataire peut aussi être actionné lorsqu'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

Article 45. Extinction de l'action contre le chemin de fer

Les dispositions de l'article 44 actuel, aux termes desquelles l'acceptation de la marchandise éteint toute action résultant du contrat de transport sauf celles qui sont expressément mentionnées, étaient trop sévères pour l'usager. C'est pourquoi le nouvel article 45 stipule que l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit n'éteint que les actions pour dépassement du délai de livraison, pour perte partielle ou pour avarie, tandis que les délais de prescription du droit commun sont applicables aux autres actions résultant du contrat de transport. En outre, l'extinction de l'action pour perte partielle ou pour avarie est soumise à une nouvelle réglementation pour les cas où la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la convention est réexpédiée conformément à l'article 29, § 1. Dans les cas de l'espèce, l'article 45, § 3, stipule que les

actions nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme si aucune réexpédition n'avait lieu et comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 46. Prescription de l'action née du contrat de transport

La condition figurant actuellement à l'article 45 et impliquant la prescription lorsque la somme due n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement, n'est pas maintenue à cause des divergences qu'elle suscita. En conséquence, les délais de prescription ainsi que la suspension et l'interruption de la prescription sont déterminés par le droit national de chaque Etat contractant lorsque la somme due est fixée par une transaction ou par un jugement. Dans le cas prévu à l'article 29, § 1, le délai de prescription est prolongé de 1 à 3 ans. Pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de taxes en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul, la prescription ne court plus, pour autant que le paiement n'incombe pas à l'expéditeur mais au destinataire, du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, mais seulement du jour où le destinataire retire la lettre de voiture. Afin d'éviter des litiges, le début de la prescription pour les actions en paiement ou en restitution de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement est précisé. Dans les cas de l'espèce, la prescription court à l'avenir du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour après l'expiration du délai de livraison. Enfin, pour avoir des dispositions adéquates, cet article stipule encore que la prescription commence à courir, dans tous les autres cas, du jour où le droit peut être exercé.

Article 47. Règlement des comptes entre chemins de fer

La réglementation actuelle est adaptée aux difficultés d'ordre monétaire existant depuis la dernière guerre. Le § 1 prévoit que les modalités de paiement des parts revenant aux chemins de fer ayant participé au transport peuvent être fixées par des accords intervenus entre eux.

Article 49. Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison

Désormais, lors de la répartition des parts d'indemnité entre les chemins de fer qui ont participé au transport, les délais d'expédition sont répartis par parts égales exclusivement aux chemins de fer expéditeur et destinataire.

Annexe I. Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions

L'annexe I comprend les prescriptions relatives aux matières et objets qui, vu le danger qu'ils présentent, doivent être exclus du transport ou ne peuvent y être admis que sous certaines conditions. Le texte de cette annexe est celui qui est élaboré par la commission d'experts au cours de la session précédant la mise en vigueur de la convention. Afin de pouvoir appliquer, pour la mise en valeur pratique de ce nouveau texte, la procédure mentionnée à l'article 67, § 4, de la CIM et mettre en vigueur la nouvelle annexe I à la même date que la convention révisée, il est prévu au chiffre 3 du protocole additionnel du 25 octobre 1952 que l'article 67, § 4, de la CIM sera mis en vigueur aussitôt que possible, mais au plus tard 6 mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la convention même.

En corrélation avec la participation du Royaume-Uni, on constata que les conditions du transport des marchandises dangereuses par voie maritime dans le trafic avec ce pays diffèrent des prescriptions de l'annexe I à la CIM actuelle et qu'il ne sera guère possible d'adapter la nouvelle annexe I aux prescriptions anglaises jusqu'au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle CIM, c'est-à-dire d'élaborer un appendice spécial à l'annexe I contenant les prescriptions particulières pour le transport des marchandises dangereuses en service fer-mer. Aussi le chiffre 2° du protocole additionnel du 25 octobre 1952 prévoit-il que jusqu'à la mise en vigueur de cet appendice spécial à l'annexe I, les prescriptions particulières du Royaume-Uni relatives au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par mer seront aussi applicables, en plus des dispositions de l'annexe I, au transport des marchandises dangereuses à destination ou en provenance du Royaume-Uni.

Annexes II, III, IVa et IVb

Les annexes II et III sont adaptées aux modifications subies par les articles respectifs de la CIM. L'annexe IVb constitue le nouveau formulaire qu'utilisera le destinataire pour modifier le contrat de transport.

Annexes VII et VIII. Règlements concernant le transport des wagons de particuliers et des containers

Sont considérés comme annexes VII et VIII à la nouvelle convention les règlements élaborés par les deux commissions d'experts. Pour tenir compte du nouveau droit de disposition du destinataire, les règlements en vigueur doivent encore être adaptés à la nouvelle CIM. Le texte de ces annexes qu'adopteront les commissions d'experts pour la date d'entrée en vigueur de la nouvelle CIM sera approuvé, comme l'annexe I, selon la procédure définie à l'article 67, § 4, de la CIM.

Annexe IX. Règlement concernant le transport des colis express

L'annexe VIII actuelle constitue la nouvelle annexe IX. Toutefois, le § 2 est modifié en ce sens que désormais, pour le transport comme colis express des marchandises énumérées dans l'annexe I, ne sont plus applicables les mêmes prescriptions que pour la grande vitesse; ces marchandises ne sont admises au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par l'annexe I ou par des accords spéciaux.

3. CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (CIV)

Article 5. Billets

Le § 4 est adapté aux dispositions du tarif international à coupons pour le transport des voyageurs et des bagages (TIC) aux termes duquel les titres de transport émis par les agences de voyage ont également un caractère international.

En corrélation avec cet article qui, comme l'article 6 de la CIV actuelle, cite au § 2 la classe de voiture parmi les mentions à porter sur les billets, la Suisse suggéra, lors de la conférence de revision, d'abolir la 1^{re} classe ou de réunir les 1^{re} et 2^e classes en une classe à sièges rembourrés. Cette suggestion fut motivée par la question posée le 28 septembre 1948 par M. Allemann, conseiller national. Le Conseil fédéral répondit négativement, parce qu'il ne s'agit pas d'un problème suisse, mais bien international. Eu égard à l'importance particulière que revêt l'industrie des étrangers pour notre pays et pour nos chemins de fer, non seulement les administrations de chemins de fer, mais même les agences suisses de voyage à l'étranger se prononcèrent contre la suppression de la 1^{re} classe sur les chemins de fer suisses aussi longtemps que les chemins de fer des Etats voisins n'auront pas pris une telle mesure sur le plan international.

Sur la proposition suisse, la commission préliminaire de revision de la CIV examina à maintes reprises ce problème à fond. Lors de la revision de la CIV, la majorité des délégués refusa de prendre une décision à ce sujet, parce que la convention ne doit pas régler le nombre de classes. Se fondant sur le postulat du 19 septembre 1951 de M. Schütz, conseiller national, suggérant d'abord la suppression de la 1^{re} classe, la délégation suisse proposa encore, lors de la conférence d'octobre 1952, d'insérer une recommandation dans le protocole additionnel, en vertu de laquelle les Etats parties à la CIV soutiendraient les efforts faits par les administrations de chemins de fer représentées au sein de l'union internationale des chemins de fer en vue de réduire à deux le nombre des classes et adapteraient d'une manière appropriée, en tant que c'est nécessaire, leurs lois et règlements internes. Toutefois, la conférence décida par principe

de n'insérer aucune recommandation ou résolution dans le protocole additionnel.

C'est ainsi que l'on donna suite, dans la mesure possible à l'heure actuelle, au postulat de M. Schütz. L'examen du problème de la réunion des 1^{re} et 2^e classes sera poursuivi au sein de l'union internationale des chemins de fer.

Article 6. Réduction de prix pour les enfants

A la suite des délibérations préliminaires de la conférence commerciale, la Suisse proposa d'élever de 4 à 6 ans la limite d'âge prévue dans cet article pour le transport gratuit des enfants. Cette proposition fut rejetée par la majorité des délégations, comme celle d'ailleurs qui fut présentée au cours des délibérations de la conférence et qui tendait à relever la limite d'âge des enfants transportés à prix réduit; ce rejet fut motivé par le fait que la question des réductions de prix pour les enfants doit être examinée en corrélation avec la politique sociale générale pratiquée dans les différents Etats lors de l'établissement des tarifs des chemins de fer. Dans divers Etats, les tarifs sociaux diffèrent notamment beaucoup les uns des autres sous un autre rapport, par exemple en ce qui concerne les facilités de voyage accordées aux familles. Toutefois, afin de permettre d'uniformiser et d'élever, par voie tarifaire, la limite d'âge pour les réductions accordées aux enfants, l'article 6 est amendé en ce sens que les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles qui sont indiquées dans la CIV, ce qui permettra d'émettre des billets valant directement pour les enfants de tout âge.

Article 9. Arrêts aux gares intermédiaires

Le principe en vertu duquel le voyageur a le droit d'interrompre son voyage aussi souvent qu'il le désire et sans formalité est exprimé plus clairement. Les dispositions actuelles des §§ 4 et 5 de l'article 10 concernant la continuation du voyage interrompu et la limitation de la durée de l'interruption par la durée de validité du billet ne sont pas reprises, parce qu'elles sont superflues.

Article 14. Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures

Pour protéger plus efficacement le chemin de fer, le § 3 dispose dorénavant que le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15. Trains. Horaires

Cet article reproduit les dispositions actuelles des §§ 1 et 2 de l'article 22, lesquelles ne concernent que le transport des voyageurs et, pour cette raison, n'étaient pas à leur place au chapitre III.

Article 17. Définition des bagages

Dans la nouvelle définition des bagages, on renonce à la condition actuelle en vertu de laquelle ne sont considérés comme bagages que les « objets affectés à l'usage du voyageur ». Pour répondre aux exigences actuelles des voyageurs, sont admis dorénavant comme bagages les instruments professionnels en général, les machines à écrire et à calculer portatives usagées, les livres, les papiers d'affaires et les documents, en outre les engins de sport consignés de plus en plus par les voyageurs. Tous les objets énumérés au § 2 de l'article 17 peuvent être consignés sans emballage, si l'usage est de les transporter à nu.

Article 18. Objets exclus du transport

Les matières et objets dangereux qui, en vertu de l'annexe I à la CIM sont admis au transport comme colis express, peuvent aussi être consignés comme bagages.

Article 19. Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

Les surtaxes perçues en cas d'inobservation des prescriptions relatives à l'admission des bagages sont uniformisées et réduites comme celles qui sont prévues à l'article 7 de la CIM.

Article 21. Enregistrement et transport des bagages

Le 2^e alinéa du § 8 de l'article 20 actuel est repris, mais modifié en ce sens que si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages, car la condition actuelle « et s'il existe le temps nécessaire au transbordement » donna souvent lieu à contestation.

Article 22. Déclaration d'intérêt à la livraison

Dans la CIV comme dans la nouvelle CIM (art. 20), les dispositions de l'actuel article 35, §§ 1 et 2, concernant la déclaration d'intérêt à la livraison, sont séparées des prescriptions sur la responsabilité. Le minimum de 1 franc par envoi n'est plus fixé par les tarifs, mais par l'article 22 même.

Article 23. Livraison

En plus des dispositions de l'article 21 en vigueur, cet article reprend aussi celles de l'article 44 actuel, relatives au refus de la réception des bagages tant qu'il n'est pas procédé à la constatation du dommage.

Article 24. Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

Cet article contient les dispositions prévues jusqu'ici à l'article 22, § 3, et aux articles 23 et 24.

Article 26. Restitutions et paiements supplémentaires

Les dispositions actuelles de l'article 26 sont reprises dans un ordre plus systématique et énumèrent, séparément pour les billets et les bulletins de bagages, d'abord les cas de restitution, puis les exemptions, les formalités à remplir et le montant de la restitution. Les dispositions suivantes relatives au cours du change et à la prescription s'appliquent aux deux genres de restitution.

Articles 28 à 40. Responsabilité

Les dispositions concernant la responsabilité pour le transport des bagages sont modifiées et amendées d'une manière analogue à celle des articles 28 à 40 de la nouvelle CIM.

Le § 1 de l'article 28 de la CIV soumet aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit la responsabilité du chemin de fer, d'une part, pour la mort d'un voyageur et pour les blessures résultant du transport, et, d'autre part, pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance. Au cours des délibérations, on fit remarquer à plusieurs reprises qu'il y a de sérieux inconvénients du fait qu'en l'état actuel, ces problèmes très importants ne sont pas résolus de façon uniforme sur le plan international, mais fort diversement par les différentes législations nationales: soit par des lois spéciales, soit d'après les principes du droit commun. La conférence partagea en principe l'avis de la chambre de commerce internationale que cette lacune devrait être comblée. Etant donné que cette responsabilité est réglée dans chaque Etat contractant selon différents principes (responsabilité contractuelle, quasi délictuelle ou légale) et qu'aucune proposition concrète ne lui fut soumise, la conférence décida de charger l'office central d'étudier le problème de concert avec les autres organisations internationales intéressées, en vue d'une future revision de la convention.

* * *

Les nouvelles conventions maintiennent les principes éprouvés des conventions en vigueur. Les modifications et adjonctions qui ont été apportées à leur texte améliorent, à juste titre en considération des circonstances actuelles, la situation des voyageurs et des expéditeurs sans qu'il en résulte de charges particulières pour les chemins de fer.

Les deux conventions et les protocoles additionnels ont été signés par l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'autoriser le Conseil fédéral, en adoptant le projet d'arrêté ci-joint, à ratifier les deux conventions et les protocoles additionnels des 25 octobre 1952 et 11 avril 1953.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous exprimer les assurances de notre haute considération.

Berne, le 6 novembre 1953.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Etter

Le chancelier de la Confédération, Ch. Oser

9862

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

**les conventions internationales sur le transport des marchandises,
des voyageurs et des bagages par chemins de fer**

L'Assemblée de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 6 novembre 1953,

arrête :

Article premier

Les conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM), des voyageurs et des bagages (CIV), avec

les protocoles additionnels, signés à Berne les 25 octobre 1952 et 11 avril 1953 sont approuvés. Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

Art. 2

¹ Le Conseil fédéral est autorisé:

1. A adhérer de son chef ou à faire opposition aux modifications de certaines dispositions ou annexes expressément désignées dans les conventions et qui — en vertu de l'article 67, § 3, de la CIM et de l'article 66, § 3, de la CIV — sont proposées provisoirement, soit avant la prochaine conférence de revision, par les commissions d'experts instituées à cet effet;
2. A adhérer de son chef ou à faire opposition aux modifications proposées par les commissions d'experts en vertu de l'article 67, § 4, de la CIM et destinées à adapter aux besoins du moment l'annexe I (prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions), l'annexe VII (règlement international concernant le transport des wagons de particuliers [R.I.P]) et l'annexe VIII (règlement international concernant le transport des containers [R.I.Co]);
3. A conclure avec les Etats contractants des accords spéciaux au sujet des transports visés à l'article 59, §§ 2 et 3, de la CIM, ou à adhérer à de tels accords.

² Avant d'adhérer aux susdites modifications des conventions ou de leurs annexes ainsi qu'avant de conclure des accords spéciaux, le Conseil fédéral consultera les entreprises suisses de transport et les intéressés au trafic.

Art. 3

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)

du 25 octobre 1952

Les Plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

Titre premier

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. — Les envois dont la gare⁽¹⁾ expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont soumis au droit de l'Etat de départ:

a. Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

(¹) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

- b. Même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, par le choix du modèle de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir en commun, avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2:

- a. Les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

- b. Les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;
- c. Les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- d. Les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport sous les conditions suivantes:

- a. Les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;
- b. Les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:
 - 1^o Le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les chemins de fer participant au transport;
 - 2^o Les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;
 - 3^o Le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;
- c. Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent en outre être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;
- d. Les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:
 - 1^o Les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;
 - 2^o L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;
- e. Les objets dont le transport présente, de l'avis du chemin de fer, des difficultés spéciales en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce

que de l'un des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières, déterminées dans chaque cas par le chemin de fer. Ces transports peuvent être soumis à des délais de livraison spéciaux fixés par le chemin de fer lors de la conclusion du contrat de transport.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certains objets exclus par la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

Article 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que :

- a. L'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;
- b. Le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic ;
- c. Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai ; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au § 5.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que

- a. Le service sera suspendu en totalité ou en partie;
- b. Certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;
- c. Certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 6. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Titre II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport

Article 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention.

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords,

les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit barrer les cases inutilisées.

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

§ 5. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

- a. Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b. La désignation du chemin de fer expéditeur;
- c. La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;
- d. Le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de ... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

- e. La désignation de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur.

Les marchandises doivent être désignées; celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

- f. Pour les envois de détail: le nombre de colis; leurs marques et numéros ou, à leur défaut, la mention que ces colis portent l'adresse du destinataire; la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant une ou plusieurs pièces, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le type (wagon couvert, découvert, spécial ou de particulier); le numéro; les marques de propriété du wagon et, pour les wagons de particuliers, la tare;

- g. L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- h. La signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

§ 7. — En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

- a. La mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;
- b. Les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre c, et à l'article 35;
- c. La somme en chiffres et en lettres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;
- d. Les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;
- e. Le montant en chiffres et en lettres du remboursement et des débours conformément à l'article 19;
- f. L'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;
- g. Les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15;
- h. La mention que le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case: « Déclaration pour l'accomplissement ... », doit avoir le libellé suivant: « Destinataire autorisé à donner des ordres ultérieurs ».

§ 8. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 9. — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport:

- a. Des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;
- b. Des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;
- c. Des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- d. Des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun

ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon. Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport :

- a. Les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon ;
- b. Les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple :

- « Envoi de N ... » ;
- « Par ordre de N ... » ;
- « A la disposition de N ... » ;
- « Pour être réexpédié à N ... » ;
- « Assuré auprès de N ... » ;
- « Pour la ligne de navigation N ... » ou « pour le navire N ... » ;
- « Provenant de la ligne de navigation N ... » ou « du navire N ... » ;
- « Pour la ligne de service automobile N ... » ;
- « Provenant de la ligne de service automobile N ... » ;
- « Pour la ligne aérienne N ... » ;
- « Provenant de la ligne aérienne N ... » ;
- « Pour l'exportation à destination de N ... ».

Article 7

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes.

Mesures à prendre en cas de surcharge

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister, selon qu'elle a lieu à la gare expédi-

trice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlement de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de vérifier le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix de transport dans les cas suivants:

- a. Si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;
- b. Si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixés ci-après:

- a. En cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de trois francs par kg de poids brut du colis entier;

- b. En cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg de poids brut du colis entier;
- c. En cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres *a* et *b* du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale ou double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la désignation irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu si la désignation avait été régulière, exacte et complète.

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

- d. En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire;
- e. En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix de transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante:

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge;

- f. S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 7. — La surtaxe à percevoir conformément au § 6 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 8. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 9. — La surtaxe n'est pas due :

- a. En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice ;
- b. En cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer ;
- c. En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon a été effectué conformément aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice ;
- d. En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques ;
- e. En cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 10. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport, en vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 6, s'il y a lieu ; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Article 8

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si la vérification de ce poids ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — L'expéditeur doit présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture le duplicata conforme au modèle de l'Annexe II à la présente Convention.

Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissance.

Article 9

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

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

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt après leur publication. Toutefois,

- a. Si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;
- b. Les majorations des prix d'un tarif international consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer

participant entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

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

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables

§ 1. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre. Il ne peut le jalonner que par des points frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer.

§ 2. — Sont assimilées à une prescription d'itinéraire :

- a. La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglage, etc.);
- b. La désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;
- c. L'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors des cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition :

- a. Que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;
- b. Que l'envoi n'ait pas à supporter des frais et délais de livraison supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer.

§ 6. — Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de

transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

Article 11

Délais de livraison

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au § 1 et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants :

a. Pour la grande vitesse :

- | | |
|---|-------------|
| 1 ^o Délai d'expédition | 12 heures ; |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible de 300 km
de distance d'application des tarifs | 24 heures ; |

b. Pour la petite vitesse :

- | | |
|---|-------------|
| 1 ^o Délai d'expédition | 24 heures ; |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible de 200 km
de distance d'application des tarifs | 24 heures. |

§ 3. — Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire ; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

a. Pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares ;

b. Pour les transports qui empruntent :

- soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
- soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
- soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
- soit une ligne secondaire,
- soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal ;

- c. Pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
- d. A l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer : soit un développement anormal du trafic, soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettres *a*, *b* et *c*, doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre *d*, doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. — Le délai de livraison est suspendu :

a. Pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent :

- 1^o La vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
- 2^o L'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;
- 3^o La modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
- 4^o Les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
- 5^o Toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;

b. Pour les envois en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

c. Pour les envois en grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient l'interruption totale ou partielle du transport, en grande vitesse, des marchandises les dimanches et ces jours fériés.

§ 8. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration de ce délai est reportée 2 heures après l'heure d'ouverture de la gare qui suit l'expiration du délai de livraison.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la

gare destinataire n'est pas ouverte pour les envois en grande vitesse ce dimanche ou ce jour férié, l'expiration du délai de livraison est reportée au lendemain de ce dimanche ou de ce jour férié.

§ 9. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

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

Article 12

Etat de la marchandise. Emballage

§ 1. — Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle prévu à l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture :

- a. Des marques et des numéros ou, à défaut, l'adresse du destinataire;
- b. La gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

Les indications sous lettres *a* et *b* doivent aussi figurer sur chaque élément des wagons complets qui, expédiés en trafic fer-mer, doivent être transbordés.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives. Fermeture douanière

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque ces pièces ne peuvent être jointes à la lettre de voiture, l'expéditeur doit les faire parvenir en temps utile au bureau de gare, de douane ou de toute autre autorité, où les formalités doivent être remplies; la lettre de voiture doit indiquer le bureau où ces pièces seront tenues à la disposition du chemin de fer.

§ 2. — Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais grèvent la marchandise.

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

Article 14

Remise au transport et chargement des marchandises

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice s'appliquent sur tout le parcours.

Article 15

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer. Celui-

ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un mandataire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, § 1, lettre *d*, peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

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

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture la mention « franco de douane », le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, les formalités douanières, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

Le chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

Article 16

Livraison

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

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

§ 2. — Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au domicile du destinataire. Les opérations de livraison sont régies

par les mêmes lois et règlements. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise à domicile, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

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

Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet, si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.

Article 17

Paiement des frais

§ 1. — Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation du transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer, en portant, dans la rubrique correspondante de la lettre de voiture, la mention :

- a. « Franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);
- b. « Franco », s'il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, du tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;
- c. « Franco y compris ... », s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous b; il doit désigner exactement ces frais;
- d. « Franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

- e. « Franco de douane », s'il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;
- f. L'une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots: « ... jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge tout ou partie des frais jusqu'à X, mais à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;
- g. « Franco pour ... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

L'expéditeur peut inscrire sur la lettre de voiture simultanément plusieurs des mentions ci-dessus, à condition qu'elles soient compatibles.

§ 3. — L'inscription de mentions autres que celles indiquées au § 2 n'est pas admise.

§ 4. — Les tarifs internationaux peuvent comporter, en matière de paiement des frais, des conditions spéciales.

§ 5. — Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 6. — Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 7. — Le chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais.

§ 8. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 9. — Sauf dans le cas prévu au § 8, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18

Rectification des perceptions

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué par le chemin de fer, le moins-perçu versé au chemin de fer.

§ 2. — Les trop-perçus constatés par le chemin de fer doivent être portés d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'ils dépassent un franc par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19

Remboursements et débours

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que

le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 7, lettre *c*.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kg et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1000 kg.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport

Article 21

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

§ 1. — L'expéditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant :

- a.* Que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- b.* Que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- c.* Que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- d.* Que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;
- e.* Que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

- f.* A l'établissement d'un remboursement;
- g.* A l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- h.* A l'affranchissement du prix de transport et des autres frais selon les modalités prévues à l'article 17, § 2, lettres *a* à *e* inclus et *g*.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IVa à la présente Convention.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur. Le duplicata lui sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, à ses frais, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. A moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture :

- a. Lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou
- b. Lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3, ou
- c. Lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres ultérieurs, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Article 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

§ 1. — Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays destinataire et qu'il a porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6, § 7, lettre *h*.

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

Le destinataire peut ordonner :

- a. Que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- b. Que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- c. Que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une autre personne que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;
- d. Que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives s'exécuteront avec sa participation ou celle de son mandataire dans les conditions fixées à l'article 15, § 1.

En outre et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner :

- e. Que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IV *b* de la présente Convention, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays destinataire.

Tout ordre ultérieur donné par le destinataire sous une forme autre que celle prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 23

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1. — Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter de retards dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

- a. L'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter ;
- b. L'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;
- c. L'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives ;
- d. La valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, celui qui a donné des ordres ultérieurs est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

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

§ 2. — Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au-delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

§ 3. — L'expéditeur ou le destinataire qui a donné l'ordre ultérieur est tenu de payer au chemin de fer tous les frais nés de l'exécution de cet ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer.

Article 24

Empêchements au transport

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à réclamer le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 5.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge pour lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

§ 5. — L'expéditeur peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans avoir exigé la présentation du duplicata de la lettre de voiture et si ce duplicata a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutoires, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

§ 8. — Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire; les dispositions des §§ 1, 2, 4, 6 et 7 sont par analogie applicables à ce destinataire. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 9. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 25

Empêchements à la livraison

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis grevent la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais grevent la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 44, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. — Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire. Le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie à ce dernier.

§ 4. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Titre III

RESPONSABILITÉ. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 28, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

- a. Transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;
- b. Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont emballées ou sont mal emballées;
- c. Opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;
— chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;
- d. Nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- e. Expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;
- f. Transport d'animaux vivants;
- g. Transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, pour autant que l'escorte a pour but d'écarter ce risque.

Article 28

Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27, § 3, lettre a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29

Présomption en cas de réexpédition

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies :

- a. L'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer ;
- b. L'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des

gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise

§ 1. — Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée :

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. — Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué :

a. Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

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

b. Un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

Article 33

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kg de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

- a. Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;
- b. Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du dépassement inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs

Lorsque le chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit, en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

Article 38

Intérêts de l'indemnité

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs pour chaque lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

Article 40

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

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

CHAPITRE II

**Réclamations administratives. Actions judiciaires.
Procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport**

Article 41

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Quand la réclamation est présentée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est présentée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

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

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

Article 42

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

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

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent :

- a. A l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3, ou de l'article 22;
- b. Au destinataire, à partir du moment où il a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3;
- c. Au destinataire ayant le droit de disposition, indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à partir du moment où il a fait valoir les

droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été transmise au destinataire indiqué conformément à l'article 22, § 1, lettre c, ou dès que ce dernier a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 43

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée. Compétence

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 5. — L'action judiciaire ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 6. — L'action judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 7. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 44

**Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie
par une marchandise**

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

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

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 45

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport

§ 1. — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

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

- a. Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b. En cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas trente jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
- c. En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:
 - 1^o Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;
 - 2^o Si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d. En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:
 - 1^o Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 46

Prescription de l'action née du contrat de transport

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de trois s'il s'agit :

- a. De l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;
- b. De l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c. D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d. D'une action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39;
- e. Dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court :

- a. Pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- b. Pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- c. Pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:
 - 1° S'il y a eu paiement: du jour du paiement;
 - 2° S'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;
 - 3° S'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- d. Pour les actions du chemin de fer en restitution d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour de la restitution de cette somme;

- e. Pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- f. Pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;
- g. Pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;
- h. Dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

Article 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. — Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

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

Article 48

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes :

- a. Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;
- b. Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c ;
- c. S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces

chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a. Entre deux chemins de fer voisins:

- 1^o Le délai d'expédition est partagé par moitié;
- 2^o Le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b. Entre trois chemins de fer ou plus:

- 1^o Le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
- 2^o Un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;
- 3^o Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51

Compétence pour les recours

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

Titre IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 53

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55

Exécution des jugements. Saisie et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce

juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de $10/31$ de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57

Office central des transports internationaux par chemins de fer

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

- a. De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;
- b. De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c. De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d. De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e. D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f. De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g. D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 67, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours qui doivent être achevés.

Article 59

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires

§ 1. — Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

§ 2. — Pour le transport des containers, les dispositions de l'Annexe VIII doivent être appliquées.

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe IX.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après :

- a. Transports avec document de transport négociable;
- b. Transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;
- c. Transports de journaux;
- d. Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
- e. Transports d'agès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adaptation de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 60

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 59, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a. Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1^o Des litiges entre Etats contractants,

2^o Des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3^o des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b. Des litiges entre entreprises de transport;

c. Des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d. Des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

*Titre V***DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES**

Article 61

Dérogations temporaires

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du

titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics :

- a. Que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies :
 - 1° Soit jusqu'à ses frontières,
 - 2° Soit au moins jusqu'à ses frontières;
- b. Que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ :
 - 1° Soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat expéditeur n'a pas à recourir à la restriction visée sous a 1°,
 - 2° Soit au plus jusqu'à ses frontières;
- c. Que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;
- d. Qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays destinataire, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques :

- a. Que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.
Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;
- b. Que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 62

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

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

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

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute

du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre *a*.

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Titre VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 63

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 64

Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 65

Adhésion à la Convention

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 66

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après :

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 67

Révision de la Convention

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants :

- a. D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b. D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera régie pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. — En vue d'adapter aux besoins

- a. Les Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (Annexe I),
- b. Le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et
- c. Le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire

de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements des Etats contractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 68

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Annexe I

(Articles 3 et 4)

**Prescriptions relatives aux matières et objets
exclus du transport ou admis au transport
sous certaines conditions**

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Annexe II

Lettres de voiture

(Un exemplaire de chacune des lettres sera joint
lors de la publication au RO)

Annexe III

(Article 12)

Absence ou défectuosité d'emballage**DÉCLARATION GÉNÉRALE**

La gare de du chemin de fer de
 accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises
 ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées:

en grande vitesse *)

en petite vitesse *)

comme colis express *)

.....

 Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport
 fait mention de la présente déclaration, sont remises au transport

sans emballage *)

sous l'emballage défectueux dont la description suit *):

.....

 A, le 19..

(Signature)

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur

La gare de †) du chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kg

remise au transport avec la lettre de voiture de grande vitesse du 19..
petite à l'adresse de M. à

les modifications suivantes *):

1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;

2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;

3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;

4° la livrer à M. à

5° l'expédier en grande vitesse à M. à
petite gare du chemin de fer de

6° la retourner en grande vitesse à la gare expéditrice à M.
petite

7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement

en chiffres en toutes lettres
de ;

8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de
voiture, mais d'un remboursement

en chiffres en toutes lettres
de ;

9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

10° la livrer franco

A, le 19...

(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été ^{rectifié} retiré. Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° / à notre communication téléphonique du

A, le 19...

Le Chef de gare:

†) Indiquer ici la gare expéditrice.

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Annexe IVb

(Article 22)

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire

La gare de †) du chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kg

remise au transport avec la lettre de voiture de grande vitesse du 19..
par M. à
à l'adresse de M. à
les modifications suivantes *):

- 1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
- 2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° la livrer à M. à;
- 4° exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec
ma participation
la participation de mon mandataire M.;
- 5° l'expédier en grande vitesse à M. à
petite
gare du chemin de fer de

A, le 19..
(Signature)

A la gare de du chemin de fer de

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'art. 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° / à notre communication téléphonique du

A, le 19...

Le Chef de gare :

†) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer

Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a. Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b. Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a. Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b. La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c. Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d. Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e. Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f. Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — a. Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b. Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c. Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d. Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est

de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent pour compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres *d* à *f*, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6

Disposition transitoire

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Annexe VI

(Article 67, §§ 3 et 4)

Statut relatif à la Commission de révision et aux Commissions d'experts**Article premier**

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a. D'Etats non contractants,
- b. D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,

- c. D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a. Ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b. Elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Annexe VII
(Article 59, § 1)

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

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Annexe VIII
(Article 59, § 2)

**Règlement international concernant le transport des containers
(RiCo)**

(Texte soumis à une procédure de révision spéciale)

Règlement international concernant le transport des colis express (RIEx)

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que pour autant que ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue à l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes :

- a. La désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b. Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c. Le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d. La désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

Règlement d'arbitrage

Article premier

Nombre des arbitres

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2

Choix des arbitres

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3

Compromis

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a. L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b. La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c. Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4

Procédure

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a. Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b. Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c. La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d. Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

ÉTATS SIGNATAIRES

de la CIM et du Protocole additionnel du 25 octobre 1952, du document « Règlement de l'Office central » et du Protocole additionnel du 11 avril 1953:

Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Liban, Liechtenstein, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie et Yougoslavie.

En ce qui concerne l'*Allemagne*, partie contractante à la CIM du 23 novembre 1933, voir les Protocoles additionnels du 25 octobre 1952, sous 1^o b, et du 11 avril 1953, sous 1^o et 2^o.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)

du 25 octobre 1952

Les Plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

Titre premier

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. — Les transports dont la gare ⁽¹⁾ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'Etat de départ:

a. Lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

- b. Même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

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

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

- a. Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- b. Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c. Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doive excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 3. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Titre II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Transport des voyageurs

Article 4

Droit au transport

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5

Billets

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ .

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets :

- a. L'indication des gares de départ et de destination;
- b. L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c. La catégorie de train et la classe de voiture;
- d. Le prix de transport;
- e. Le jour où commence la validité;
- f. La durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets) constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6

Réduction de prix pour les enfants

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

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

§ 3. — Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux §§ 1 et 2.

Article 7

Durée de validité des billets

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples:

par fraction indivisible de 100 km 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours.

Billet d'aller et retour:

par fraction indivisible de 50 km 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 8

Attribution et location des places

§ 1. — Le voyageur peut marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place, sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

Article 9

Arrêts aux gares intermédiaires

§ 1. — Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Article 10

Changement de classe ou de train

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 11

Voyageur sans billet valable

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 12

Personnes exclues du train ou admises sous condition

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

- a. Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;
- b. Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13

Objets exclus des voitures

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1.

Article 14

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

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. — Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents États ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15

Trains. Horaires

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 16

Correspondances manquées. Suppressions de trains

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II

Transport des bagages

Article 17

Définition des bagages

§ 1. — Sont considérés comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont en outre admis au transport comme bagages, même sans emballage si l'usage est de les transporter à nu :

- a. Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;
- b. Les voitures d'enfants;
- c. Les malles d'échantillons de marchandises;
- d. Les instruments de musique portatifs;
- e. Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;
- f. Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;
- g. Les instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;
- h. Les engins de sport;
- i. Les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. — Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. — Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux §§ 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Article 18

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des

marchandises par chemins de fer (CIM) et de son Annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'Annexe I à la CIM, ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Article 19

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages:

- a. A raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);
- b. A raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

Article 20

Emballage et conditionnement des bagages

§ 1. — Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le chemin de fer aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le

bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 21

Enregistrement et transport des bagages. Bulletin de bagages

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

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

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Le bulletin de bagages doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

- a. L'indication des gares de départ et de destination ;
- b. L'itinéraire ;
- c. Le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise ;
- d. Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet ;
- e. Le nombre et le poids des colis ;
- f. Le montant du prix de transport et des autres frais éventuels ;
- g. S'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour l'enregistrement des cycles, engins de sport, fauteuils pour malades et voitures d'enfants.

§ 8. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

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

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 22

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21, § 5, lettre g.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Article 23

Livraison

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7. — Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

Article 24

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport

et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

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

§ 4. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les lois et règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 26

Restitutions et paiements supplémentaires

§ 1. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé, pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est, pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous :

§ 2. — Sont expressément visés les cas suivants :

a. Le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur ;

- b.* Le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;
- c.* Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;
- d.* Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;
- e.* Le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;
- f.* Le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au § 2, lettres *b* et *e*.

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

§ 4. — Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

§ 5. — Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au § 2, lettres *a*, *b*, *d* et *e*, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au § 2, lettre *f*, le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 6. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets.

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10 pour cent avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est toutefois pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au § 2, lettres *b* et *e*.

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au § 2:

- s'il s'agit des lettres *a* et *b*, le prix payé,
- s'il s'agit des lettres *c*, *d* et *e*, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal,
- s'il s'agit de la lettre *f*, la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 7. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après:

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 0 fr. 50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 10. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. — Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 pour chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

§ 12. — Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

Article 27

Contestations

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les gares par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

Titre III

RESPONSABILITÉ. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

Article 28

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 14, § 3, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Article 29

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des

avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 31, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31

Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 32

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de

livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 33

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé :

- a. Si le montant du dommage est prouvé :
une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant ;
- b. Si le montant du dommage n'est pas prouvé :
une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Article 34

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

Article 35

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

§ 1. — En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 36

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 33, 34 et 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 33, 34, 35 et 36.

Article 38

Intérêts de l'indemnité

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs pour chaque bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment.

Article 40

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

CHAPITRE II

Réclamations administratives. Actions judiciaires.

Procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport

Article 41

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Article 42

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 43

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée.

Compétence

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

§ 2. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

§ 3. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 4. — L'action judiciaire ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 44

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

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

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

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 45

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages

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

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

- a. Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b. En cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- c. En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:
 - 1^o Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;
 - 2^o Si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 44, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d. En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:
 - 1^o Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;
 - 2^o Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 46

Prescription de l'action née du contrat de transport

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

- a. De l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b. De l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. — La prescription court:

- a. Pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;
- b. Pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;
- c. Pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
- d. Pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;

- e. Pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

Article 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

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

Article 48

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

- a. Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
- b. Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est

impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c;

- c. S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 50

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51

Compétence pour les recours

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

Titre IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 53

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55

Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-

intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57

Office central des transports internationaux par chemins de fer

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé:

- a. De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

- b. De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- c. De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;
- d. De tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- e. D'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;
- f. De collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;
- g. D'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 66, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 59

Dispositions complémentaires

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 60

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie :

- a. Sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1^o des litiges entre Etats contractants,
 - 2^o des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3^o des litiges entre Etats non contractants,
 pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b. Des litiges entre entreprises de transport;
- c. Des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d. Des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

Titre V

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 61

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a. Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- b. Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages ;
- c. Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés ;
- d. Périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables ;
- e. Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

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

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

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Titre VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 62

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 63

Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64

Adhésion à la Convention

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 65

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 66

Révision de la Convention

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a. D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b. D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Article 67

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Formulaire du bulletin de bagages

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

N°		Transport international de bagages				
(Nom de l'administration du chemin de fer)						
Souche du bulletin de bagages						
de à via						
Date	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
19.....				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	sans franchise de bagages pour kg avec franchise de bagages pour kg	
Train N°				*)		
	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison		
	Frais accessoires					
	Total de taxe					

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

N°	Transport international de bagages				
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Feuille de route					
de à via					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19				Calcul de la } sans franchise de bagages pour kg taxe par } unité de 10 kg } avec franchise de bagages pour kg	
Train N°				*)	
	en chiffres	en lettres			
	Frais accessoires		Intérêt à la livraison		
	Total de taxe				

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

N°		Transport international de bagages			
..... (Nom de l'administration du chemin de fer)					
Bulletin de bagages					
de à via					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19.....				Calcul de la } sans franchise de bagages pour kg taxe par } unité de 10 kg } avec franchise de bagages pour kg	
Train N°				*)	
	en chiffres en lettres 			Intérêt à la livraison	
	Frais accessoires				
Total de taxe					

Voir au verso

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer

Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

- a. Veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;
- b. Donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a. Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b. La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c. Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d. Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e. Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f. Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — a. Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b. Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c. Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d. Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80

au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit

accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres *d* à *f*, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6

Disposition transitoire

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Statut relatif à la Commission de révision

Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

- a. D'Etats non contractants,
- b. D'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c. D'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a. Ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b. Elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Annexe IV

(Article 60)

Règlement d'arbitrage

Article premier**Nombre des arbitres**

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2**Choix des arbitres**

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3

Compromis

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a. L'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b. La composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c. Le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4

Procédure

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a. Le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b. Il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c. La sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;
- d. Sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

PROTCOLE ADDITIONNEL

(du 25 octobre 1952)

**aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV),
signées à Berne le 25 octobre 1952**

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de révision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), la Conférence a pris les décisions suivantes:

1° La Conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue:

- a. D'élaborer un nouveau Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau Règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;
- b. De rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la CIM et qu'il est impossible de les modifier en temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XI^e session, tenue en décembre 1951, la Commission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la CIM a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les pres-

criptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, et qu'elle a institué une Sous-commission — dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté — chargée de l'élaboration de cet appendice, qui sera soumis à la dite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure,

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM et de la CIV, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

3^o Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des révisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67, § 4, de la CIM, soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4^o La Conférence prend acte de la déclaration suivante:

« Les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire de Pologne, de la République Populaire Roumaine et de la République Tchécoslovaque signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60, § 2 et § 3, lettre a, de la CIM et de la CIV »

et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

(du 11 avril 1953)

aux Conventions internationales du 25 octobre 1952, concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés

sont convenus des dispositions ci-après:

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants:

- a. Les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.
- b. Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.
- c. Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix. Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

4° Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 65 de la CIM et de l'article 64 de la CIV de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.

ÉTATS SIGNATAIRES

de la CIV et du Protocole additionnel du 25 octobre 1952, du document « Règlement de l'Office central » et du Protocole additionnel du 11 avril 1953:

Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Liban, Liechtenstein, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie et Yougoslavie.

En ce qui concerne l'Allemagne, partie contractante à la CIV du 23 novembre 1933, voir les Protocoles additionnels du 25 octobre 1952, sous 1^o b, et du 11 avril 1953, sous 1^o et 2^o.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des conventions internationales sur le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemins de fer (Du 6 novembre 1953)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1953
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6546
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.02.1953
Date	
Data	
Seite	493-646
Page	
Pagina	
Ref. No	10 093 312

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.