



# Conseil économique et social

Distr. générale  
16 décembre 2014  
Français  
Original: anglais

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Soixante-septième session

Genève, 24-26 février 2015

Point 5 e) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions stratégiques à caractère modal et thématique:

#### Transport ferroviaire

## Uniformisation du droit ferroviaire

### Note du secrétariat

#### Résumé

La présente note donne un bref aperçu des activités menées en 2014 par le Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Elle résume le concept juridique du premier pas sur la voie d'un régime ferroviaire unique qui a été adopté lors des sessions du groupe, résume les progrès réalisés dans ce domaine et reproduit intégralement en annexe le projet de nouvel instrument juridique qui inclut toutes les dispositions examinées et adoptées.

Le Comité souhaitera peut-être noter qu'à sa session de novembre 2014, le Bureau avait envisagé de prolonger le mandat du Groupe d'experts qui devait arriver à son terme à la fin 2014. Compte tenu de la nécessité d'organiser des réunions entre la fin du mandat du Groupe d'experts et la soixante-dix-septième session du Comité, le Bureau avait décidé à titre exceptionnel de soumettre directement la demande au Comité exécutif – sans attendre la décision du Comité en février – afin qu'il puisse approuver la prolongation du mandat du Groupe d'experts et ainsi assurer la continuité de ses travaux.

Le Comité souhaitera peut-être prendre note de cette prolongation du mandat du Groupe d'experts, examiner le projet et envisager de prendre d'autres mesures en fonction de la situation au moment de la session ainsi que donner des orientations au Groupe d'experts pour faciliter l'accomplissement de ses tâches.



## I. Mandat

1. À l'occasion de la soixante-quinzième session commémorative du Comité des transports intérieurs (CTI), 37 ministres des transports et autres représentants de haut niveau ont signé le 26 février 2013 une Déclaration commune ouvrant la voie à la négociation d'un droit ferroviaire unifié destiné à rendre le transport de marchandises par rail plus facile, plus rapide et moins coûteux entre l'Europe et l'Asie, puis plus tard dans le monde entier. Le Turkménistan a rejoint en 2014 les pays signataires de cette Déclaration et le Kazakhstan s'est récemment dit intéressé à se joindre à la Déclaration et à la signer rétroactivement. Cette Déclaration vise à contribuer à établir pour les transports ferroviaires des conditions juridiques comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrents tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime.

2. La Déclaration met en avant une stratégie comprenant deux processus parallèles:

a) Les entreprises ferroviaires, les organisations ferroviaires internationales et les autres parties prenantes intéressées (telles que les expéditeurs et les transporteurs) ont été invitées à établir des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie sur la base des dispositions en vigueur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS) (Conditions générales de transport EurAsia – GTC EurAsia);

b) Les gouvernements des régions de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), sous les auspices du Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire et du Groupe de travail du transport par chemin de fer (SC.2), doivent élaborer le cadre juridique régissant le transport par rail dans tous les pays concernés.

3. En outre, conformément à la Déclaration commune, le Groupe d'experts doit mettre en œuvre la stratégie (feuille de route ferroviaire) visant à établir pour les transports ferroviaires des conditions juridiques comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrents que sont les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime.

4. La stratégie prévue se compose des quatre éléments suivants:

a) Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles ainsi que de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui soient susceptibles de faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit;

b) Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transports ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes afin d'identifier les dispositions et les procédures importantes pour l'établissement d'un droit ferroviaire unifié;

c) Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique;

d) Sur la base d'un futur consensus matériel sur le droit ferroviaire unifié, identification d'un système de gestion approprié inspiré de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et autres) ainsi que d'autres organisations internationales en charge d'autres modes de transport;

e) Appui à l'utilisation la plus large possible de documents électroniques et de systèmes de transport intelligents.

## **II. Progrès réalisés sur la voie de l'uniformisation du droit ferroviaire en 2014**

5. Le Groupe d'experts a tenu ses septième, huitième et neuvième sessions les 3 et 4 avril, 10 et 11 juillet et 30 et 31 octobre 2014, respectivement. En outre, une réunion informelle des «amis du Président» du Groupe d'experts s'est tenue le 29 septembre 2014.

6. Il est à relever qu'un travail considérable d'analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes a été mené à bien. Le Groupe d'experts a passé en revue les accords internationaux et les instruments juridiques visant tous les modes de transport sur la base d'un document détaillé communiqué par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4) dans le but de déterminer les éléments et les mécanismes ainsi que les meilleures pratiques à prendre en considération pour établir un régime ferroviaire unifié.

7. Le secrétariat a également établi un document qui a servi de base de discussion pour toutes les sessions du Groupe d'experts. Ce document contenait une comparaison entre les dispositions de la COTIF/CIM et celles de la SMGS. Ces dispositions légales ont également fait l'objet d'une évaluation rapide dans le contexte d'autres instruments juridiques internationaux tels que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et la Convention de Montréal. On trouvait aussi dans ce document un projet de formulation des dispositions juridiques approuvées (colonne 4) ainsi que d'autres éléments susceptibles de faire partie d'un instrument juridique portant sur le transport de fret entre l'Europe et l'Asie. Les experts ont examiné et modifié ce document afin que les dispositions qu'il contient couvrent les besoins de toutes les parties prenantes participantes.

8. Le projet complet de dispositions applicables dans un régime ferroviaire unifié figure en annexe. Afin de finaliser les dispositions de ce nouvel instrument juridique, trois tâches principales restent à accomplir: 1) affiner la terminologie sur le fond et résoudre toutes les questions en suspens; 2) affiner la terminologie sur la forme dans les trois langues (anglais, français et russe); et 3) parvenir à une décision concernant un système de gestion approprié pour le régime ferroviaire unifié.

9. Lors de la soixante-huitième session du SC.2, le groupe d'experts a fait le point sur ces questions en suspens et sollicité une prolongation de son mandat. Le Groupe de travail a convenu que le Groupe d'experts avait besoin d'un an de plus pour s'acquitter des tâches qu'il lui restait à accomplir. De plus, compte tenu de la nécessité pour le Groupe d'experts d'organiser des réunions entre la fin de son mandat et la soixante-dix-septième session du Comité, le Groupe de travail a décidé – sans attendre l'approbation du Comité des transports intérieurs – de demander à titre exceptionnel l'appui du Bureau à la prolongation du mandat du Groupe d'experts et prié le secrétariat de soumettre une demande de prolongation d'un an à l'approbation du Comité exécutif pour éviter de perdre l'élan qui avait été donné.

### III. Le premier pas sur la voie d'un régime ferroviaire unifié

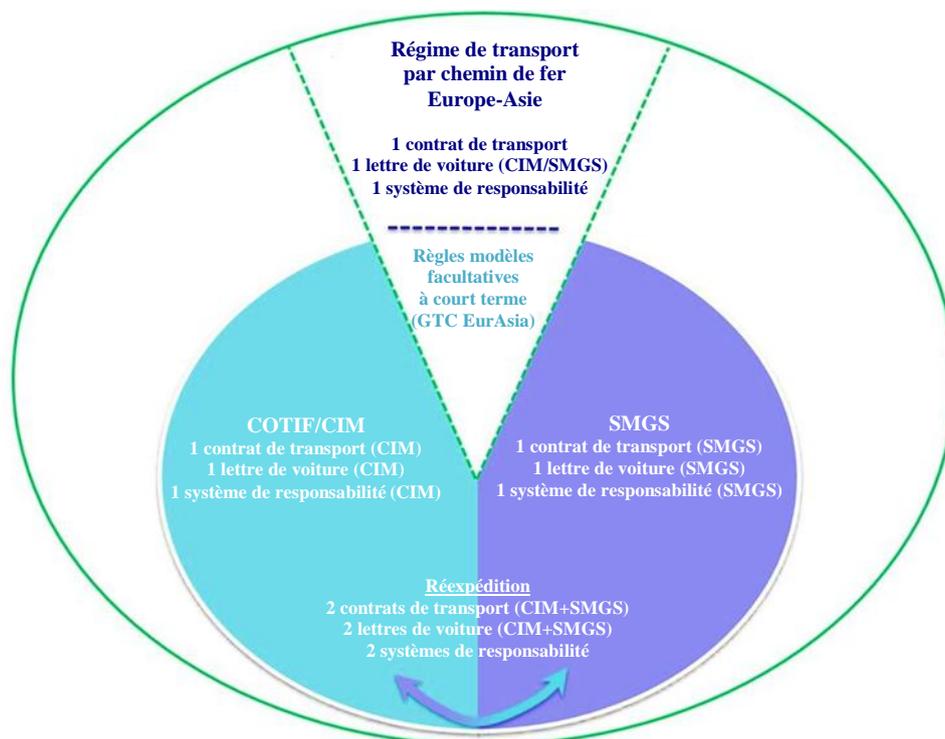
10. Un consensus s'est dégagé entre les experts pour considérer qu'il convenait d'éviter de créer une troisième couche de droit ferroviaire qui s'ajouterait aux accords COTIF/CIM et SMGS, ne serait-ce que pour éviter des conflits entre conventions. De même, la création d'un nouveau régime ferroviaire international remplaçant les régimes COTIF/CIM et SMGS dans leur intégralité serait compliquée et prendrait beaucoup de temps en raison des longues périodes de transition qu'exigeraient son entrée en vigueur et la dénonciation des accords COTIF/CIM et SMGS.

11. Le secrétariat a donc présenté un autre concept de régime ferroviaire international qui, sans toucher aux deux régimes actuels, comblerait les lacunes que laissent subsister les accords COTIF/CIM et la convention SMGS en ce qui concerne l'utilisation d'un contrat de transport ferroviaire unique, d'une lettre de voiture unique et d'un système de responsabilité unique pour le transport par chemin de fer Europe-Asie. Un tel régime permettrait que le transport par rail de l'Atlantique au Pacifique repose sur un fondement juridique comparable à celui d'autres modes de transport.

12. Le concept proposé prévoit une unification par étapes du droit ferroviaire international.

Figure 1

#### Première étape vers l'unification du droit ferroviaire: concept général



Source: CEE.

13. Ce nouveau régime juridique ferroviaire, conçu sur le modèle de la loi type, reposerait sur les principaux éléments suivants:

a) Le nouveau régime juridique ferroviaire ne serait applicable – en ce qui concerne cette première étape – que lorsque le transport international de marchandises par chemin de fer sort du cadre d'application des régimes COTIF/CIM ou SMGS actuels;

Exemples:

- Le transport ferroviaire international entre la République populaire de Chine et la Fédération de Russie continuerait à relever du régime SMGS. De même, le transport de marchandises par chemin de fer entre l'Allemagne et la Turquie continuerait à relever du régime COTIF/CIM;
- Le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne pourrait aussi continuer à être fondé à la fois, comme c'est le cas actuellement, sur les lois nationales et sur les accords COTIF/CIM et SMGS, à condition que deux contrats de transport séparés soient conclus: l'un concernant le transport des marchandises à l'intérieur du territoire des États parties à la convention SMGS et l'autre concernant leur transport à l'intérieur des États parties à l'accord COTIF/CIM. Cela entraînerait cependant des procédures de réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS;
- Le nouveau régime juridique ferroviaire pourrait faciliter le transport de marchandises par chemin de fer entre la Chine ou la Fédération de Russie et l'Allemagne sans réexpédition aux frontières entre les régimes COTIF/CIM et SMGS grâce à un contrat de transport unique. De la même manière, le transport ferroviaire entre l'Europe et la Turquie vers le Moyen-Orient ou le Pakistan et l'Inde pourrait se faire à l'avenir dans le cadre du nouveau régime juridique ferroviaire;

b) L'application du nouveau régime juridique ferroviaire par le secteur ferroviaire se ferait à titre volontaire. Il ne s'appliquerait que si les parties au contrat de transport ferroviaire, c'est-à-dire l'expéditeur et l'entreprise ferroviaire agissant en tant que transporteur qui ont conclu le contrat de transport, en décident ainsi d'un commun accord («opting-in»). C'est par conséquent le marché qui décidera de l'efficacité et de la réussite de ce nouvel instrument juridique. Cependant, une fois que les parties au contrat de transport ont convenu d'appliquer le nouveau régime ferroviaire et l'indiquent dans le contrat de transport, ses dispositions prennent force obligatoire:

- Les entreprises ferroviaires et les expéditeurs seraient donc libres de décider s'ils souhaitent continuer à appliquer une loi nationale spécifique pour le transport ferroviaire Europe-Asie et au-delà ou s'ils préfèrent appliquer les dispositions uniformes et transparentes du nouveau régime juridique ferroviaire international;

c) Lors de cette première étape, l'accent sera mis sur le contrat de transport et en particulier sur les droits et obligations des Parties contractantes, les documents de transport, la responsabilité, les réclamations et les relations entre transporteurs. D'autres questions tout aussi importantes, telles que les spécifications techniques, l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant ainsi que la sécurité et la sûreté devraient faire l'objet d'une deuxième étape, à condition que le nouvel instrument juridique soit utilisé avec succès par la majorité des pays intéressés;

d) Les règles unifiées régissant le transport ferroviaire devraient s'appliquer à la région de la CEE ainsi qu'aux pays intéressés le long des corridors eurasiatiques, comme l'Inde, la Chine le Pakistan et la Mongolie. Toutefois, l'objectif principal est de créer un régime ferroviaire international que tous les pays intéressés puissent appliquer;

e) Le nouveau régime ferroviaire ne devait concerner que le transport des marchandises. Le transport international ferroviaire des voyageurs sera pris en considération ultérieurement;

f) Le contrat de transport doit être confirmé par une lettre de voiture. Les associations internationales compétentes dans le secteur des chemins de fer peuvent établir un modèle de la lettre de voiture, en prenant également en compte les questions douanières;

g) La lettre de voiture peut être établie ou utilisée sous forme de communication électronique. Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture doit être considéré comme équivalent à la lettre de voiture, à condition que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement soient assurées en tout temps (lettre de voiture électronique).

14. Ce nouveau régime ferroviaire international serait fondé sur les dispositions pertinentes des Règles CIM de la COTIF et sur la dernière version de la nouvelle SMGS. Une telle démarche faisant appel à des dispositions juridiques, des normes et des procédures connues et ayant fait leurs preuves devrait permettre une mise en œuvre efficace et sans heurts du nouveau régime dans les pays adhérents.

15. Conformément aux dispositions de la Déclaration commune, l'identification d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié sera examinée sur la base d'un futur consensus matériel en ce qui concerne les principales dispositions du nouveau régime juridique ferroviaire.

#### **IV. Orientations données par le Comité**

16. Le Comité souhaitera sans doute prendre note des activités menées par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sous la présidence de M. A. Druzhinin (Fédération de Russie) et la vice-présidence de M<sup>me</sup> N. Kaygisiz (Turquie).

17. Le Comité souhaitera peut-être noter que, lors de sa session de novembre 2014, le Bureau a examiné, sur la base d'une demande émanant du SC.2, la prolongation du mandat du Groupe d'experts, qui devait arriver à son terme à la fin 2014. Compte tenu de la nécessité d'organiser des réunions entre la fin du mandat du groupe d'experts et la soixante-septième session du Comité, le Bureau a décidé à titre exceptionnel – sans attendre l'approbation du Comité – d'appuyer la prolongation pour un an du mandat du groupe d'experts, afin de ne pas perdre l'élan donné, et de soumettre la demande de prolongation à l'approbation du Comité exécutif en décembre 2014.

18. Le Comité souhaitera sans doute prendre note de ce fait nouveau concernant la prolongation du mandat du Groupe d'experts.

<sup>19</sup>. Le Comité souhaitera peut-être aussi échanger des informations concernant le projet à disposition et examiner la situation prévalant au moment de la session, ainsi que donner au Groupe d'experts des orientations destinées à faciliter l'accomplissement de sa mission.

## V. Annexe

### Régime ferroviaire unifié

---

#### Article 1

##### Champ d'application

§ 1 Le présent régime juridique s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux,

1. lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour sa livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes audit régime, et
2. si les parties au contrat de transport conviennent que ledit contrat est soumis à ce même régime, et
3. si les prescriptions de la CIM et/ou de la SMGS ou les accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent pas au contrat couvrant la totalité du voyage.

§ 2 Les Parties au contrat de transport peuvent aussi convenir d'appliquer ce régime juridique à des opérations de transport effectuées par d'autres modes de transport en complément au transport ferroviaire transfrontalier,

1. si un tel accord ne contredit aucune convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire, et
2. à moins que l'État contractant dont le droit est applicable à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'il n'appliquera pas ce régime juridique aux contrats de transport multimodal.

§ 3 Deux ou plusieurs États contractants peuvent conclure des accords qui déclarent ce régime juridique applicable aux contrats de transport par chemin de fer entre leurs pays dans d'autres cas que ceux qui sont réglementés aux paragraphes 1 et 2.

#### Article 2

##### Droit contraignant

§ 1 Sauf disposition contraire dans le présent régime juridique, toute stipulation convenue par les parties au contrat de transport qui dérogerait audit régime doit être considérée comme nulle et non avenue. La nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport.

§ 2 Nonobstant, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime ferroviaire.

#### Article 3

##### Prescriptions de droit public

Ce régime juridique ne régit que les droits et obligations des parties au contrat de transport découlant de ce contrat. Les transports auxquels s'applique le présent régime restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions de droit public régulant

1. la sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que d'autres questions de sécurité,
2. les formalités douanières, et
3. la protection des animaux.

**Article 4****Contrat de transport**

§ 1 Au titre du contrat de transport, le transporteur est tenu de transporter la marchandise à destination et de la remettre au destinataire. Sous réserve de l'article 7, l'expéditeur est tenu de payer les frais afférents au transport.

§ 2 Le contrat de transport doit être confirmé par une lettre de voiture. Les associations internationales compétentes dans le secteur des chemins de fer peuvent établir un modèle de la lettre de voiture, en prenant également en compte les questions douanières.

Pour l'ensemble des marchandises (l'envoi) à transporter selon le contrat de transport, une seule lettre de voiture est établie même si l'ensemble des marchandises comprend plusieurs sous-ensembles ou est transporté dans plusieurs wagons.

La perte ou l'absence, pour quelque raison que ce soit, ou l'irrégularité de la lettre de voiture n'affectera ni l'existence ni la validité du contrat qui restera soumis au présent régime ferroviaire.

§ 3 La lettre de voiture doit être signée par l'expéditeur et par le transporteur. On peut utiliser comme signature une empreinte, un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre marque appropriée.

Le transporteur doit certifier sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et il doit remettre un exemplaire de la lettre de voiture à l'expéditeur.

§ 4 La lettre de voiture, peut être établie ou utilisée sous forme de communication électronique. Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture doit être considéré comme équivalent à la lettre de voiture, à condition que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement soient assurées en tout temps (lettre de voiture électronique).

**Article 5****Contenu de la lettre de voiture**

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

- a) Le lieu et la date de son établissement;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) Le nom et l'adresse du transporteur contractuel;
- d) Le nom et l'adresse de la personne à qui la marchandise a été effectivement remise s'il ne s'agit pas du transporteur contractuel;
- e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) Le lieu désigné pour la livraison;
- g) Le nom et l'adresse du destinataire;
- h) La dénomination de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue;
  - i) Le nombre de colis et leurs marques particulières et leurs numéros;
  - j) Le numéro du ou des wagons, dans lesquels l'envoi est transporté;
  - k) Dans le cas d'une unité de transport intermodal, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à son identification;
    - l) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
    - m) Une liste détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
    - n) Les coûts liés aux frais de transport et autres frais de transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

- a) Les coûts liés aux frais de transport et autres frais de transport que l'expéditeur prend à sa charge;
- b) Le délai de livraison convenu;
- c) L'itinéraire convenu à suivre;
- d) Une liste des documents non cités au paragraphe 1, lettre m) remis au transporteur;
- e) Les informations données par l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

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

#### **Article 6**

##### **Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture**

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:

- a) De l'inscription de mentions incorrectes sur la lettre de voiture, par ou pour le compte de l'expéditeur; ou
- b) De l'omission par l'expéditeur de divulguer la nature dangereuse des marchandises.

§ 2 Si l'expéditeur a omis de divulguer la nature dangereuse des marchandises, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive. Dans ce cas, le transporteur peut réclamer le remboursement des frais ou des dépenses occasionnées par les mesures prises et il n'est pas tenu de payer une compensation pour la valeur de ces marchandises dangereuses, sauf s'il a eu connaissance de leur dangerosité lors de leur prise en charge.

#### **Article 7**

##### **Paiement des frais**

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) doivent être payés par l'expéditeur. Sauf accord contraire, le transporteur a le droit d'exiger le paiement des frais de transport avant le début du transport.

§ 2 Lorsqu'en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur les frais sont à la charge du destinataire, l'expéditeur est tenu de s'en acquitter si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ne s'est pas présenté pour prendre livraison de l'envoi et n'a ni fait valoir ses droits conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 14 ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 15.

#### **Article 8**

##### **Paiement du prix de transport**

§ 1 Les frais de transport sont calculés sur la base des tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport et dans la monnaie définie selon les tarifs appliqués pour le transport international. Les frais de transport sont calculés séparément par chaque transporteur participant selon son segment du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

§ 2 Sauf accord contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais de transport doivent être payés

- par l'expéditeur aux transporteurs participants pour le transport qu'ils effectuent, à l'exception du transporteur qui livre les marchandises,
- par le destinataire au transporteur qui livre les marchandises pour le transport qu'il a effectué.

§ 3 Le transporteur doit être indemnisé pour toutes les dépenses liées au transport qui ne sont pas prévues dans les tarifs appliqués et qui ont été engendrées par des circonstances échappant à la sphère des risques qui sont à sa charge. Ces frais sont fixés à la date de leur apparition séparément pour chaque envoi et sont confirmés par les documents pertinents. La compensation des surcoûts s'effectue conformément au paragraphe 2 du présent article.

§ 4 Dans le cas d'un rechargement des marchandises dans une gare ayant des gabarits différents, d'un wagon à deux ou plusieurs wagons d'un autre gabarit, le transporteur a le droit de facturer le paiement pour les marchandises transbordées dans un autre wagon comme un envoi séparé.

## **Article 9**

### **Vérification**

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi correspond aux inscriptions portées par l'expéditeur sur la lettre de voiture. Lorsque la vérification concerne le contenu de l'envoi, elle doit se faire dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; si ce n'est pas possible, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants, sauf si d'autres dispositions sont prévues par les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne correspond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si des prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur la lettre de voiture. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage, ainsi que de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute de la marchandise ou sa quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est tenu de procéder à la vérification que s'il dispose des moyens appropriés pour le faire. Il peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications doit être consigné sur la lettre de voiture.

## **Article 10**

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

§ 1 La lettre de voiture signée par l'expéditeur et le transporteur selon l'article 4 doit faire foi (jusqu'à preuve du contraire) de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Si la lettre de voiture signée par l'expéditeur et le transporteur selon l'article 4 ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est entendu, jusqu'à preuve du contraire, que les marchandises et leur conditionnement étaient en bon état apparent et aptes à être transportées au moment de la prise en charge par le transporteur.

§ 3 Si le transporteur a chargé la marchandise ou l'a vérifiée conformément à l'article 9, la lettre de voiture doit faire foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage qui y est indiqué, ou à défaut de telles indications, de leur bon état apparent et de leur aptitude au transport au moment de la prise en charge par le transporteur, ainsi que de l'exactitude des indications concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute de la marchandise ou sa quantité autrement indiquée.

Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi, jusqu'à preuve du contraire, dans le cas où elle comporte une réserve motivée.

**Article 11****Conditionnement et chargement**

§ 1 L'expéditeur est responsable à l'égard du transporteur de tous les dommages et des frais qui pourraient être engendrés par la défectuosité de l'emballage ou de l'étiquetage de la marchandise ou encore du marquage, à moins que cette défectuosité ait été apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge et qu'il n'ait pas émis de réserves à son sujet.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et il est notamment tenu de réparer tout dommage subi de ce fait par le transporteur. Si la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, on devra considérer qu'il a été effectué par l'expéditeur.

§ 3 En cas de défectuosité apparente ou connue de l'emballage, de l'étiquetage ou du chargement de la marchandise, le transporteur peut accepter de la prendre en charge dans des conditions contractuelles particulières.

**Article 12****Accomplissement des formalités administratives**

§ 1 Aux fins des formalités douanières ou autres qui doivent être remplies avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre les documents nécessaires à la lettre de voiture ou les mettre à la disposition du transporteur et lui fournir tous les renseignements dont il a besoin.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu de vérifier si ces documents et renseignements sont exacts et suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages dus à l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de dommage imputable à une faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable de tous les dommages causés par la perte ou l'utilisation irrégulière des documents qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou l'utilisation irrégulière de ces documents ait eu pour cause des circonstances qu'un transporteur diligent ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévoir les conséquences. L'éventuelle indemnité ne doit pas excéder celle qui est prévue en cas de perte de la marchandise.

**Article 13****Délai de livraison**

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport. Si aucun délai de livraison n'a été convenu, la livraison doit se faire dans le délai qui serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage.

**Article 14****Livraison**

§ 1 Au lieu de livraison, le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, contre décharge et paiement de toutes les créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise est endommagée ou livrée en retard, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits ou recours que lui confère le contrat de transport.

§ 3 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux exigences en vigueur au lieu de livraison.

§ 4 Le présent régime juridique ne porte pas atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable peut accorder au transporteur en garantie de sa créance.

**Article 15****Droit de disposer de la marchandise**

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier le contrat de transport par des ordres ultérieurs, notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport de la marchandise, de ne pas la livrer, de la renvoyer à l'endroit où il l'a prise en charge, de modifier le lieu de livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui qui figure sur la lettre de voiture.

§ 2 L'expéditeur cède au destinataire le droit de disposer de la marchandise au moment qu'il a lui-même fixé dans la lettre de voiture. Sauf disposition contraire de l'expéditeur, ce droit revient au destinataire dès que la marchandise arrive dans le pays de destination. Si le destinataire est investi de ce droit, c'est à lui seul que doit obéir le transporteur.

§ 3 Si, en exerçant son droit de disposer de la marchandise, le destinataire ordonne de la livrer à une autre personne, cette autre personne ne peut pas désigner d'autres destinataires.

§ 4 Le droit de disposer de la marchandise s'éteint lorsque le destinataire ou un autre ayant droit a pris possession de la lettre de voiture du transporteur et accepté la marchandise ou fait valoir ses droits en vertu du paragraphe 2 de l'article 14.

**Article 16****Exercice du droit de disposition**

§ 1 Si la personne qui exerce le droit de disposition veut modifier le contrat de transport, elle doit donner les instructions nécessaires au transporteur. L'expéditeur dans ce cas doit présenter au transporteur son exemplaire de la lettre de voiture sur laquelle doivent être portées les nouvelles instructions.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'exécuter les instructions, sauf si elles sont possibles, licites et raisonnablement exigibles. Elles ne doivent notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois. Aucune instruction ne doit avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 3 Lorsqu'en raison des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

§ 4 Le transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions données dans les conditions prévues au présent article est responsable envers la personne qui est autorisée à demander réparation pour la perte ou le dommage qui en résulte, pour autant que le transporteur soit fautif. Si le transporteur effectue les instructions de l'expéditeur sans demander que lui soit présenté l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur, il est responsable envers le destinataire de toute perte ou dommage qui pourrait en résulter, si l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur a été transmis au destinataire. L'éventuelle indemnité ne peut excéder le montant prévu en cas de perte de la marchandise.

§ 5 Le transporteur a le droit d'exiger le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de la mise en œuvre des instructions données, à moins qu'il soit en faute.

**Article 17****Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise**

§ 1 S'il s'avère, une fois que la marchandise a été prise en charge par le transporteur, que le transport ou la livraison ne peuvent être effectués conformément au contrat, le transporteur doit demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise ou, si des circonstances empêchent la livraison, à l'expéditeur.

§ 2 Si le destinataire, conformément au paragraphe 3 de l'article 16, a donné pour instruction de livrer la marchandise à une autre personne, le paragraphe 1 de cet article s'applique comme si le destinataire était l'expéditeur et que l'autre personne était le destinataire.

§ 3 Si les obstacles au transport peuvent être évités en modifiant l'itinéraire, le transporteur doit décider s'il convient de faire cette modification ou s'il est dans l'intérêt de l'ayant droit de lui demander des instructions.

§ 4 Si l'obstacle à la livraison est levé avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise doit être livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

## **Article 18**

### **Conséquences des obstacles au transport et à la livraison**

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais engendrés par sa demande d'instructions, par l'exécution des instructions reçues ou par une décision prise conformément au paragraphe 3 de l'article 17, à moins que ces frais soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment recouvrer le montant du prix du transport applicable à l'itinéraire emprunté et doit disposer du délai de livraison correspondant à cet itinéraire.

§ 2 Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable, obtenir des instructions licites et raisonnables, il doit prendre les mesures qui lui semblent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou la décharger pour le compte de l'ayant droit, auquel cas le transport est considéré comme terminé. Le transporteur doit alors assumer la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois la confier à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce dernier. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous les autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise, sans attendre d'instructions de l'ayant droit, lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut aussi faire procéder à la vente lorsque, dans un délai imparté, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée, auquel cas il peut détruire la partie inutilisable de la marchandise.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

§ 6 L'article 3 n'est pas affecté.

## **Article 19**

### **Fondement de la responsabilité**

§ 1 Le transporteur qui a conclu le contrat de transport (transporteur contractuel) est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise survenue entre sa prise en charge et sa livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

§ 2 Lorsqu'un transport régi par un contrat unique est exécuté par plusieurs transporteurs successifs, chaque transporteur non contractuel, du fait même qu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans un tel cas, la responsabilité de tous les transporteurs est conjointe et solidaire.

§ 3 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué qui ne reprend pas la lettre de voiture, ce sont les articles 26 et 27, paragraphe 2, qui s'appliquent.

§ 4 Le transporteur peut être déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison résulte d'une faute de l'ayant droit ou d'un ordre qu'il a donné mais pas d'une faute commise par le transporteur, ou encore d'un vice inhérent à la marchandise, ou de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévenir les conséquences.

**Article 20****Présomption de perte de la marchandise**

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue lorsqu'elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

§ 2 L'ayant droit peut, dès réception de l'indemnité pour la marchandise manquante, demander par écrit à être avisé immédiatement au cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année suivant le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. L'ayant droit conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 25.

§ 4 À défaut, soit de la demande visée au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

§ 5 Toute obligation du destinataire d'accepter les marchandises récupérées doit être soumise aux lois en vigueur dans l'État où le lieu prévu pour la livraison est situé.

**Article 21****Indemnité en cas de perte**

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise le jour et à l'endroit où elle a été prise en charge. Si une partie de la marchandise a été livrée, sa valeur qui reste acquise à l'ayant droit doit être déduite du montant de l'indemnité.

§ 2 La valeur de la marchandise doit être fixée d'après le prix du marché à l'endroit où elle a été prise en charge pour le transport ou, à défaut, d'après le prix courant d'une marchandise de même nature et de même qualité. Si la marchandise a été vendue juste avant d'être prise en charge, le prix d'achat consigné sur la facture du vendeur, diminué du coût du transport qu'il contient, est présumé être le prix du marché.

§ 3 L'indemnité ne doit cependant pas dépasser ... unités de compte par kilogramme de poids brut manquant, sauf si les parties au contrat de transport sont d'accord sur un montant plus élevé en fonction de la valeur de la marchandise.

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère, la conversion doit se faire au taux de change en vigueur le jour et à l'endroit où le paiement de l'indemnité est effectué.

§ 4 Le transporteur doit en outre rembourser le prix du transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise. Si une partie de la marchandise a été livrée, c'est la seconde phrase du paragraphe 1 qui s'applique par analogie.

§ 5 En cas de perte d'une unité de transport intermodale ou de ses pièces, l'indemnité doit être limitée à la valeur usuelle de l'unité ou de ses pièces le jour et à l'endroit de la perte. S'il est impossible de définir précisément le jour ou l'endroit de la perte, l'indemnité doit être limitée à la valeur usuelle le jour et à l'endroit de la prise en charge par le transporteur.

§ 6 Aucune autre indemnité n'est due.

**Article 22****Unité de compte**

L'unité de compte visée à l'article 21 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné dans l'article 20 doit être converti dans la monnaie nationale d'un État en fonction de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties.

La valeur en droits de tirage spéciaux de la monnaie nationale d'un État contractant membre du Fonds monétaire international doit être calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en droits de tirage spéciaux de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international doit être calculée de la façon déterminée par cet État.

**Article 23****Responsabilité en cas de déchet pendant le transport**

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet par le seul fait du transport, le transporteur ne doit répondre que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

- a) 2 % de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
- b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances, que la perte ne résulte pas de causes justifiant cette tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet pendant le transport doit être calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte d'un colis, il ne doit être fait aucune déduction pour déchet pendant le transport lors du calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas au paragraphe 4 de l'article 19.

**Article 24****Indemnité en cas d'avarie**

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant doit être calculé sur la base d'une expertise ou en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément au paragraphe 2 de l'article 21 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Le coût de la remise en état est censé correspondre au montant de la dépréciation.

§ 2 Le transporteur doit en outre rembourser, dans la proportion fixée au paragraphe 1 du présent article, les frais prévus à l'article 21, paragraphe 3.

§ 3 L'indemnité ne doit pas excéder:

- a) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si l'envoi est totalement déprécié par l'avarie;
- b) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 4 En cas d'avarie d'une unité de transport intermodale ou de ses pièces, l'indemnité doit être limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 s'applique par analogie.

§ 5 Aucune autre indemnité n'est due.

**Article 25****Indemnité en cas de retard de livraison**

§ 1 En cas de retard de livraison, si l'ayant droit apporte la preuve que le dommage, en est la conséquence, le transporteur doit payer une indemnité ne dépassant pas la moitié du prix du transport.

§ 2 Si la marchandise est perdue ou a perdu de sa valeur en cas de perte partielle ou de dommage, aucune indemnité de retard n'est due.

§ 3 En aucun cas la somme de l'indemnité pour retard et de celle versée pour une perte partielle ou une avarie de la marchandise ne doit dépasser l'indemnité qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 4 Si le délai de livraison a été établi par convention, elle peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 13 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle qui est prévue dans le présent article.

**Article 26****Personnes dont répond le transporteur**

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport, lorsque ces agents et autres personnes agissent dans le cadre de leurs fonctions. Les entreprises ou organismes qui exploitent l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport doivent être considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

**Article 27****Autres actions**

§ 1 Dans tous les cas où le présent régime juridique s'applique, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limites fixées dans le présent régime juridique.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 26.

**Article 28****Déclaration de dommage**

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est manifeste et que le destinataire ou l'expéditeur ne la déclare pas au plus tard au moment de la livraison de la marchandise, cette marchandise est réputée avoir été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat. La déclaration doit préciser le dommage de façon suffisamment claire.

§ 2 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie n'est pas manifeste, la présomption mentionnée au paragraphe 1 vaut aussi si l'avarie n'est pas déclarée dans les sept jours suivant la livraison.

§ 3 Les réclamations pour retard deviennent caduques si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison dans un délai de 60 jours après la livraison de la marchandise.

§ 4 Lorsque la perte, l'avarie ou le retard est déclaré à la livraison, il suffit d'aviser la personne qui livre la marchandise. Après livraison, la déclaration de dommage doit être adressée au transporteur sous forme de texte (par exemple courrier électronique). L'envoi pendant la période de notification prévue suffit.

**Article 29****Réclamations**

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'introduire une action contre le transporteur. La nécessité de présenter une réclamation avant de se retourner contre le transporteur reste soumise aux lois en vigueur dans l'État où l'action judiciaire est exercée.

§ 3 Pour présenter la réclamation, l'expéditeur doit produire l'exemplaire de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que la destinataire a refusé la marchandise. Au besoin, il doit prouver l'absence ou la perte de l'exemplaire de la lettre de voiture.

§ 4 Pour présenter la réclamation, le destinataire doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 La lettre de voiture, l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur et les autres pièces que l'ayant droit juge utiles de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture ou de l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur en vue d'y porter la constatation du règlement.

§ 7 L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité à partir de la date à laquelle la demande a été adressée par écrit au transporteur ou, si aucune réclamation n'a été faite, à partir du jour où la procédure judiciaire a été intentée.

### **Article 30**

#### **Droit d'intenter une action contre le transporteur**

§ 1 L'expéditeur peut intenter une action contre le transporteur aussi longtemps qu'il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15 ou si des obstacles s'opposent à la livraison.

§ 2 Le destinataire peut se retourner contre le transporteur aussi longtemps qu'il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15.

§ 3 Une action en recouvrement d'une somme versée en vertu du contrat de transport ne peut être intentée que par la personne qui a effectué le paiement.

### **Article 31**

#### **Transporteurs contre lesquels une action peut être intentée**

§ 1 Des actions en justice fondées sur le contrat de transport peuvent être intentées contre le transporteur mentionné dans le contrat, contre le transporteur qui a livré la marchandise ou encore contre le transporteur qui a exécuté la partie du transport pendant laquelle s'est produit le fait qui a donné lieu à l'action en justice.

§ 2 Une action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être intentée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre le transporteur au profit duquel elle a été perçue.

§ 3 Une action en justice peut être intentée contre un autre transporteur 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.

§ 4 Si le plaignant a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'eux.

### **Article 32**

#### **Apurement des comptes**

Tout transporteur qui a encaissé ou qui aurait dû encaisser, soit au départ soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

### **Article 33**

#### **Droit de recours**

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu du présent régime juridique a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) Le transporteur qui a causé la perte ou le dommage en est seul responsable;
- b) Lorsque la perte ou le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond de la perte ou du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité doit être répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) Si l'on ne peut prouver lequel des transporteurs a causé la perte ou le dommage, l'indemnité doit être répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que la perte ou le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition doit se faire proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 En cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part qui lui incombe et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

### **Article 34**

#### **Procédure de recours**

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 33 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

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

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

### **Article 35**

#### **Accords concernant les recours**

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 32 et 33.

---