

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999 (COTIF)

Conclu à Vilnius le 3 juin 1999

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 14 décembre 2001¹

Instrument de ratification suisse déposé le 7 mai 2002

Entré en vigueur pour la Suisse le 1^{er} juillet 2006

(État le 13 novembre 2023)

En application des art. 6 et 19, par. 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires², signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée «COTIF 1980», la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des États,
- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 États en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces États, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,
- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,
- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,
- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des États membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,
- considérant que les États devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,

RO 2006 3101; FF 2001 3753

¹ RO 2006 3099

² RS 0.742.403.1

- considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l'Assemblée générale a décidé ce qui suit:

Art. 1 Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Art. 2 Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux art. 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les États membres:

- a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion;
- b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son art. 4;

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités³.

Art. 3 Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des États membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'art. 20, par. 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3 Les États membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au par. 1, ainsi que les États dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son art. 23, par. 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4 L'adhésion d'un État à la COTIF 1980 conformément à son art. 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son

³ RS 0.111

entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Art. 4 Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux États membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'art. 20, par. 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme États membres au sens de cet art. 20, par. 2 les États, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des États membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'art. 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Art. 5 Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'art. 42, par. 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Art. 6 Dispositions transitoires

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin:

- a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (art. 14, par. 2, let. b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction;
- b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (art. 14, par. 2, let. e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et
- c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (art. 14, par. 2, let. c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'art. 6, par. 2, let. b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (art. 14, par. 2, let. b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'art. 7, par. 2, let. d) de la COTIF 1980. À

partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des art. 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne:

- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation;
- b) la fixation des contributions définitives des États membres aux dépenses de l'Organisation;
- c) le paiement des contributions;
- d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les let. a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

§ 6 Les contributions définitives des États membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'art. 11, par. 1 de la COTIF 1980.

§ 7 Sur demande de l'État membre dont la contribution calculée en vertu de l'art. 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet État pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants:

- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'art. 26, par. 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;
- b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'art. 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux États membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les États membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Art. 7 Textes du Protocole

§ 1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des États membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux États membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des États membres concernés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des États membres.

(Suivent les signatures)

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

(COTIF)

du 9 mai 1980
dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titre I Généralités

Art. 1 Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'États membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l'Organisation».

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des États membres.

§ 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des États membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5 Les relations entre l'Organisation et l'État du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Art. 2 But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

- a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants:
 1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat,
 2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire,

3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire,
 4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
- b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des États;
 - c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;
 - d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
 - e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;
 - f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux let. a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 L'Organisation peut

- a) dans le cadre des buts visés au par. 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;
- b) constituer un cadre dans lequel les États membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Art. 3 Coopération internationale

§ 1 Les États membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux art. 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les États membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du par. 1 pour les États membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou États parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou États parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Art. 4 Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'art. 2, les attributions, ressources et obligations

qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un État membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'État membre concerné.

Art. 5 Obligations particulières des États membres

§ 1 Les États membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. À cet effet, chaque État membre s'engage, dans la mesure du possible, à:

- a) éliminer toute procédure inutile;
- b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées;
- c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les États membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les États membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Art. 6 Règles uniformes

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase, par:

- a) les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;
- b) les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention;
- c) le «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», formant l'Appendice C à la Convention;
- d) les «Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)», formant l'Appendice D à la Convention;
- e) les «Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)», formant l'Appendice E à la Convention;

- f) les «Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)», formant l'Appendice F à la Convention;
- g) les «Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)», formant l'Appendice G à la Convention;
- h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'art. 2, par. 2, let. a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au par. 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Art. 7 Définition de la notion «Convention»

Dans les dispositions qui suivent, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'art. 1, par. 4, et les Appendices visés à l'art. 6, y compris leurs Annexes.

Titre II Dispositions communes

Art. 8 Droit national

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 À défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3 On entend par droit national le droit de l'État où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Art. 9⁴ Unité de compte

§ 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International⁵.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du par. 2.

⁴ Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision du 10 déc. 2009, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} déc. 2010 (RO 2011 5075).

⁵ Voir RS 0.979.1

§ 4 Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au par. 3. Ce dernier notifie ces informations aux États membres.

§ 5 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'État du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Art. 10 Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs États membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au par. 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque État. Les dispositions complémentaires des États et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres États membres.

Art. 11 Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Art. 12 Exécution de jugements. Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres États membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'État où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le par. 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même État membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'État membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État. Le terme «détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III Structure et fonctionnement

Art. 13 Organes

§ 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

- a) l'Assemblée générale;
- b) le Comité administratif;
- c) la Commission de révision;
- d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID);
- e) la Commission de la facilitation ferroviaire;
- f) la Commission d'experts techniques;
- g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du *quorum* à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au par. 1, let. c) à f), les États membres qui n'ont pas le droit de vote (art. 14, par. 5, art. 26, par. 7 ou art. 40, par. 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'États membres différents.

Art. 14 Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les États membres.

§ 2 L'Assemblée générale:

- a) établit son règlement intérieur;
- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'État membre qui en assurera la Présidence (art. 15, par. 1 à 3);
- c) élit le Secrétaire général (art. 21, par. 2);
- d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

- e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (art. 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (art. 1, par. 2);
- g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (art. 1, par. 6);
- h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (art. 4, par. 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (art. 4, par. 2);
- i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (art. 13, par. 2);
- j) examine si l'attitude d'un État doit être considérée comme une dénonciation tacite (art. 26, par. 7);
- k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre État membre que l'État de siège (art. 27, par. 1);
- l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (art. 33, par. 2 et 3);
- m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (art. 37, par. 4);
- n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (art. 38, par. 1);
- o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (art. 39, par. 1);
- p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (art. 43);
- q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des États membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'art. 33, par. 2 et 3 et à l'art. 37, par. 4. Il adresse aux États membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au par. 2, let. a).

§ 4 À l'Assemblée générale, le *quorum* (art. 13, par. 3) est atteint lorsque la majorité des États membres y sont représentés. Un État membre peut se faire représenter par un autre État membre; toutefois, un État ne peut représenter plus d'un autre État.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les États membres qui ont fait, conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des États membres représentés lors du vote sauf dans les cas du par. 2, let. e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'art. 34, par. 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du par. 2, let. l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des art. 9 et 27, par. 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'art. 1, par. 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des États membres,

- a) des États non membres de l'Organisation;
- b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour;

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Art. 15 Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des États membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'État membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au par. 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au par. 3, aucun État membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le statut du personnel de l'Organisation;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;
- e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;
- f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;
- g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les États membres conformément à l'art. 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les États membres conformément à l'art. 26, par. 5, pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;
- h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les États membres ou seulement quelques-uns des États membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces États membres (art. 26, par. 4);

- i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (art. 26, par. 11);
- j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (art. 27, par. 1);
- k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (art. 4, par. 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'État membre concerné;
- l) communique aux États membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;
- m) établit et communique aux États membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (art. 14, par. 2, let. b));
- n) contrôle la gestion du Secrétaire général;
- o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;
- p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un État membre ou par le Secrétaire général;
- q) tranche les différends entre un État membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (art. 36, par. 2);
- r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (art. 40).

§ 6 Au Comité, le *quorum* est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les États membres.

§ 9 Le président du Comité:

- a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) signe l'accord de siège prévu au par. 5, let. b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Art. 16 Commissions

§ 1 Les Commissions visées à l'art. 13, par. 1, let. c) à f) et par. 2 se composent en principe de tous les États membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les États membres qui ont fait, conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq États membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux États membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un État membre peut se faire représenter par un autre État membre; toutefois, un État ne peut représenter plus de deux autres États.

§ 4 Chaque État membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) au moins égal au tiers du nombre des États membres représentés lors du vote, et
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des États membres,

- a) des États non membres de l'Organisation;
- b) des États membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées;
- c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour;

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les États membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Art. 17 Commission de révision

§ 1 La Commission de révision:

- a) décide, conformément à l'art. 33, par. 4, des propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'art. 33, par. 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 À la Commission de révision, le *quorum* (art. 13, par. 3) est atteint lorsque la majorité des États membres y sont représentés.

Art. 18 Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'art. 33, par. 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 À la Commission d'experts du RID, le *quorum* (art. 13, par. 3) est atteint lorsqu'un tiers des États membres y sont représentés.

Art. 19 Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire:

- a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;
- b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2 À la Commission de la facilitation ferroviaire, le *quorum* (art. 13, par. 3) est atteint lorsqu'un tiers des États membres y sont représentés.

Art. 20 Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

- a) décide, conformément à l'art. 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- b) décide, conformément à l'art. 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux art. 5 et 6 des Règles uniformes APTU;
- d) décide, conformément à l'art. 33, par. 6, des propositions tendant à modifier la Convention;

- e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 À la Commission d'experts techniques, le *quorum* (art. 13, par. 3) est atteint lorsque la moitié des États membres au sens de l'art. 16, par. 1, y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les États membres qui ont formulé une objection, conformément à l'art. 35, par. 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'art. 9, par. 1, des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Art. 21 Secrétaire général

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment:

- a) assumer les fonctions de dépositaire (art. 36);
- b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux États membres (art. 34, par. 1, art. 35, par. 1);
- d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) instruire les propositions des États membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (art. 14, par. 3, art. 16, par. 2);
- g) adresser, en temps opportun, aux États membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
- h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (art. 25);
- i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;

- m) recevoir les communications faites par les États membres, les organisations et associations internationales visées à l'art. 16, par. 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres États membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;
- n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;
- o) informer, en temps utile, les États membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;
- p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'art. 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Art. 22 Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'art. 15, par. 5, let. c).

Art. 23 Bulletin

§ 1 L'Organisation édit un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Art. 24 Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes:

- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV;
- b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un État membre ayant émis une réserve conformément à l'art. 1, par. 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'art. 1, par. 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve:

- a) la liste des lignes ferroviaires CIV;
- b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les États membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux par. 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au par. 1, dans la mesure où elles relient des États membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces États; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces États suffit.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les États membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au par. 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au par. 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV Finances

Art. 25 Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Art. 26 Financement des dépenses

§ 1 Sous réserve des par. 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les États membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'art. 24, par. 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un État membre a émis une réserve conformément à l'art. 1, par. 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'art. 1, par. 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au par. 1 s'applique comme suit:

- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet État membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'art. 24, par. 2;
- b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'art. 24, par. 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet État membre et celle des lignes inscrites conformément à l'art. 24, par. 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 %.

§ 3 Chaque État membre supporte au moins 0,25 % et au plus 15 % des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent:

- a) tous les États membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les États membres selon la formule visée au par. 1;
- b) seulement quelques-uns des États membres et les dépenses qui sont supportées par ces États membres selon la même formule.

Le par. 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'art. 4, par. 3.

§ 5 Les contributions des États membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux États membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au par. 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un État membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. À l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet État doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du par. 7 ou de l'art. 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'art. 40, par. 4, let. b).

§ 9 Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10 L'État membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau État membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'art. 21, par. 3, let. j) à l). Dans les cas prévus à l'art. 21, par. 3, let. j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'art. 21, par. 3, let. l), l'art. 31, par. 3, est applicable.

Art. 27⁶ Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'art. 14, par. 2, let. k), la vérification des comptes est effectuée par l'État de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (art. 15, par. 5, let. e).

⁶ Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision des 25/26 juin 2014, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} juil. 2015 (RO 2015 2131).

§ 2 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 3 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 4 Le mandat de vérification des comptes est défini dans le règlement concernant les finances et la comptabilité et par le mandat additionnel annexé à ce dernier.

Titre V Arbitrage

Art. 28 Compétence

§ 1 Les litiges entre États membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre États membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2 Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'art. 2, par. 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les art. 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque État peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des par. 1 et 2.

§ 4 L'État qui a émis une réserve en vertu du par. 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux États membres.

Art. 29 Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) l'objet du différend;
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Art. 30 Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque État membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au par. 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. 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; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

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

Art. 31 Procédure. Frais

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

- a) il instruit et juge les causes d'après 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 ce qui est demandé dans 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 le Secrétaire général;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Art. 32 Prescription. Force exécutoire

§ 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des États membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'État où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI Modification de la Convention

Art. 33 Compétence

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des États membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les États membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les par. 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'art. 14, par. 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux par. 4 à 6, deuxième phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le par. 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les:

- a) art. 9 et 27, par. 2 à 10;
- b) règles uniformes CIV, à l'exception des art. 1, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;
- c) règles uniformes CIM, à l'exception des art. 1, 5, 6, par. 1 et 2, des art. 8, 12, 13, par. 2, des art. 14, 15, par. 2 et 3, de l'art. 19, par. 6 et 7, ainsi que des art. 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;
- d) règles uniformes CUV, à l'exception des art. 1, 4, 5 et 7 à 12;
- e) règles uniformes CUI, à l'exception des art. 1, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;
- f) règles uniformes APTU, à l'exception des art. 1, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;
- g) règles uniformes ATMF, à l'exception des art. 1, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux let. a) à g), un tiers des États représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des États représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des États représentés dans la

Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Art. 34 Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux États membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des États membres, pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des États n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase, pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase.

§ 4 Les États membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres États membres.

§ 5 Le délai visé aux par. 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout État membre qui aura fait une déclaration visée au par. 2 ou au par. 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être État membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les États membres qui se sont opposés, conformément au par. 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux États membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres États membres la levée de l'opposition.

Art. 35 Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux États membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les États membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États

membres. Les États membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des États membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un État membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les États membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les États membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres.

§ 4 Les États membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au par. 3. En cas d'objection formulée par un quart des États membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les États membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les États membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les États membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les États membres des suspensions visées au par. 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres États membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux par. 2 et 4, ne sont pas pris en compte les États membres qui:

- a) n'ont pas le droit de vote (art. 14, par. 5, art. 26, par. 7 ou art. 40, par. 4);
- b) ne sont pas membres de la Commission concernée (art. 16, par. 1, deuxième phrase);
- c) ont fait une déclaration conformément à l'art. 9, par. 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII Dispositions finales

Art. 36 Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités⁷.

⁷ RS 0.111

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un État membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'État membre concerné doit porter la question à l'attention des autres États membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Art. 37 Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque État sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un État qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux États membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au par. 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq États membres. Le dépositaire en avise sans délai l'État demandeur ainsi que les États membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq États membres dans le délai prévu au par. 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'art. 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Art. 38 Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs États membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux États membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'art. 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'art. 35, par. 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également États membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au par. 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'art. 41 s'applique par analogie.

Art. 39 Membres associés

§ 1 Tout État sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'art. 37, par. 2 à 5, s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'art. 13, par. 1, let. a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 % des contributions (art. 26, par. 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'art. 41 s'applique par analogie.

Art. 40 Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un État membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet État membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux États membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'État membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres États membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence:

- a) d'exonérer l'État membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'art. 34, par. 2 et 3, et de l'art. 35, par. 2 et 4.

Art. 41 Dénonciation de la Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout État membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Art. 42 Déclarations et réserves à la Convention

§ 1 Chaque État membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'État concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les États membres.

Art. 43 Dissolution de l'Organisation

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux États membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du par. 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Art. 44 Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'art. 34, par. 7, à l'art. 35, par. 4, à l'art. 41, par. 1 et à l'art. 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Art. 45 Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des États concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux États membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des États membres concernés.

**Protocole
sur les privilèges et immunités de l'Organisation
intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires**

(OTIF)

Art. 1 Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
- b) en cas d'action civile intentée par un tiers;
- c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
- d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Art. 2 Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Art. 3 Exonération d'impôts

§ 1 Chaque État membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les États membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au par. 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'État membre qui a accordé les exonérations.

Art. 4 Exonération de droits et taxes

§ 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3 L'art. 3, par. 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au par. 1.

Art. 5 Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'art. 2 de la Convention.

Art. 6 Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Art. 7 Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque État membre aux autres organisations internationales comparables.

Art. 8 Privilèges et immunités des représentants des États

Les représentants des États membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque État membre:

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un État ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;

- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Art. 9 Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque État membre:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les États membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les États membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;
- e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;
- f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Art. 10 Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Art. 11 But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du par. 1 sont:

- a) les États membres, pour leurs représentants;
- b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;
- c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Art. 12 Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque État membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des États membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des États membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Art. 13 Traitement des propres ressortissants

Aucun État membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés:

- a) à l'art. 8, à l'exception de la let. d);
- b) à l'art. 9, à l'exception des let. a), b) et d);
- c) à l'art. 10, à l'exception des let. a) et b);

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet État.

Art. 14 Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs États membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet État membre ou ces États membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

*Appendice A à la Convention***Règles uniformes
concernant le contrat de transport
international ferroviaire des voyageurs****(CIV)**

Titre I Généralités**Art. 1 Champ d'application**

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux États membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un État membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'art. 24, par. 1, de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'États limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États.

§ 6 Chaque État, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Lorsqu'un État a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée, ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux États membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'État qui a fait une déclaration conformément au par. 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les États membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au par. 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet État.

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

§ 1 Chaque État peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet État.

§ 2 L'État qui a fait une déclaration conformément au par. 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux États membres.

Art. 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) «transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la let. a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque État membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) «véhicule» désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Art. 4 Dérogations

§ 1 Les États membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux États membres, transitant par un État non membre, les États concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs États membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces États.

§ 4 Les accords visés aux par. 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les États membres et les entreprises intéressées.

Art. 5 Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport

Art. 6 Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'art. 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Art. 7 Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Art. 8 Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Art. 9 Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs;
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Art. 10 Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

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

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III**Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules****Chapitre I Dispositions communes****Art. 12** Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Art. 13 Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'État où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Art. 14 Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister

à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque État.

Chapitre II Colis à main et animaux

Art. 15 Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III Bagages

Art. 16 Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'art. 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Art. 17 Bulletin de bagages

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'art. 7, par. 5, s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Art. 18 Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Art. 19 Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Art. 20 Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse;
- b) le lieu de destination.

Art. 21 Droit de disposer des bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Art. 22 Livraison

§ 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 À défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au par. 3.

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV Véhicules

Art. 23 Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Art. 24 Bulletin de transport

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'art. 7, par. 5, s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Art. 25 Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV Responsabilité du transporteur

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

Art. 26 Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
- c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au par. 2, let. c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au par. 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué,

les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Art. 27 Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'art. 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Art. 28 Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Art. 29 Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux art. 27 et 28.

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

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'art. 27, par. 2 et à l'art. 28, let. b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'art. 27, par. 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du par. 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Art. 31 Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du par. 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'art. 26, par. 1 et à l'art. 33, par. 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire**Art. 32** Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) une faute du voyageur, ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au par. 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'art. 44.

Chapitre III

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

Section 1 Colis à main et animaux

Art. 33 Responsabilité

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'art. 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'art. 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres art. du Titre IV, à l'exception de l'art. 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

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

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'art. 33, par. 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Art. 35 Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2 Bagages

Art. 36 Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;

- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Art. 37 Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'art. 36, par. 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'art. 36, par. 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Art. 38 Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Art. 39 Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les art. 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent art. ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Art. 40 Présomption de perte

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'art. 22, par. 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au par. 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'art. 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au par. 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Art. 41 Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Art. 42 Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Art. 43 Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au par. 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'art. 41.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au par. 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au par. 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'art. 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au par. 1 avec celles prévues aux art. 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3 Véhicules

Art. 44 Indemnité en cas de retard

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Art. 45 Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'exède pas 8000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Art. 46 Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'exède pas 1400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au par. 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Art. 47 Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV Dispositions communes**Art. 48** Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Art. 49 Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'art. 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des art. 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Art. 50 Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Art. 51 Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Art. 52 Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 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'art. 51.

Titre V Responsabilité du voyageur

Art. 53 Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu:
 1. des art. 10, 14 et 20,
 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
 3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incombier au transporteur en vertu des art. 26 et 33, par. 1.

Titre VI Exercice des droits

Art. 54 Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'État où la constatation a lieu.

Art. 55 Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'État de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'art. 56, par. 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Art. 56 Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'art. 26, par. 5.

§ 2 Sous réserve du par. 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au par. 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux par. 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Art. 57 For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du par. 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'État où la nouvelle action est intentée.

Art. 58 Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'art. 55, par. 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

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

- a) dans le délai prévu au par. 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'art. 55, par. 1;
- b) dans le délai prévu au par. 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Art. 59 Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

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

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'art. 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit,
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'art. 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci:
 1. demande la constatation conformément à l'art. 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
- c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'art. 56, par. 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Art. 60 Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au par. 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'art. 22, par. 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

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

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'art. 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII Rapports des transporteurs entre eux**Art. 61** Partage du prix de transport

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'art. 6, par. 3, l'art. 16, par. 3 et l'art. 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Art. 62 Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la let. c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Art. 63 Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'art. 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 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'établissement 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 par. 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.

Art. 64 Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux art. 61 et 62.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

(CIM)

Titre I Généralités

Art. 1 Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un État membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'art. 24, par. 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'États limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États.

§ 6 Chaque État, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de

⁸ Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision du 10 déc. 2009 (RO 2011 5075). Mis à jour par la D de la Commission de révision du 20 avr. 2015, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} mai 2016 (RO 2019 2973).

l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Lorsqu'un État a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée, ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux États membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'État qui a fait une déclaration conformément au par. 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les États membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au par. 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet État.

Art. 2 Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Art. 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) «transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la let. a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque État membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;
- d) «unité de transport intermodal» désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Art. 4 Dérogations

§ 1 Les États membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre

deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux États membres, transitant par un État non membre, les États concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux par. 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les États membres et les entreprises intéressées.

Art. 5 Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport

Art. 6 Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles unifiés de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Art. 7 Teneur 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 qui a conclu le contrat de transport;
- d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la let. c);
- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la

livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;

- p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

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

- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- f) l'itinéraire convenu;
- g) une liste des documents non cités au par. 1, let. n) remis au transporteur;
- h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

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

Art. 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

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

- a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles, ou
- b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'art. 7, par. 1, let. p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Art. 9 Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la

rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Art. 10 Paiement des frais

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'art. 17, par. 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'art. 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Art. 11 Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

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

Art. 12 Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la

lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au par. 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Art. 13 Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. À défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Art. 14 Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Art. 15 Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas

obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'art. 18, par. 3, peut demander:

- a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
- b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent;
- c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'État où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

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

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au par. 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Art. 16 Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. À défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des par. 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des par. 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:

- a) pour les wagons complets

– délai d'expédition	12 heures
– délai de transport, par fraction indivisible de 400 km	24 heures

- b) pour les envois de détail
 - délai d'expédition 24 heures
 - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

- a) envois empruntant:
 - des lignes dont l'écartement des rails est différent,
 - la mer ou une voie de navigation intérieure,
 - une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
- b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Art. 17 Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'art. 29, par. 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

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

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

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 18 Droit de disposer de la marchandise

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'art. 17, par. 3;
- d) est autorisé, conformément au par. 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'art. 17, par. 3;
- d) a prescrit conformément au par. 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'art. 17, par. 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Art. 19 Exercice du droit de disposition

§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'art. 18, par. 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'art. 18, par. 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au par. 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Art. 20 Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Art. 21 Empêchements à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'art. 18, par. 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Art. 22 Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:

- a) sa demande d'instructions;
- b) l'exécution des instructions reçues;
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps;
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'art. 20, par. 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'art. 20, par. 2 et à l'art. 21, par. 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

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

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux par. 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III Responsabilité

Art. 23 Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

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

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;
- d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
- e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;
- f) transport d'animaux vivants;
- g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Art. 24 Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Art. 25 Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'art. 23, par. 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'art. 23, par. 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 La présomption selon le par. 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'art. 23, par. 3, let. a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Art. 26 Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Art. 27 Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les art. 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des

droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renoncements qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Art. 28 Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Art. 29 Présomption de perte de la marchandise

§ 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 30 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 sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis visé au par. 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux art. 33 et 35.

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

Art. 30 Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Art. 31 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 transporteur ne répond 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 par. 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée 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 de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux art. 23 et 25.

Art. 32 Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'art. 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

- a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;
- 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.

§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au par. 1, les frais prévus à l'art. 30, par. 4.

Art. 33 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au par. 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'art. 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au par. 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au par. 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'art. 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au par. 1 avec celles prévues aux art. 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'art. 16, par. 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au par. 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'art. 16, par. 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux par. 1 à 5.

Art. 34 Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'art. 30, par. 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Art. 35 Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux art. 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Art. 36 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'art. 15, par. 3, à l'art. 19, par. 6 et 7 et aux art. 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Art. 37 Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5 % l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'art. 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Art. 38 Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'art. 24, par. 1 de la Convention, chaque État membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'art. 23:

- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

- c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au par. 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au par. 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'art. 24, par. 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs États membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces États.

§ 5 Les mesures prises en conformité des par. 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de 30 jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres États membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Art. 39 Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Art. 40 Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Art. 41 Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 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'art. 40.

Titre IV Exercice des droits

Art. 42 Procès-verbal de constatation

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

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'État où la constatation a lieu.

Art. 43 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'actionner le transporteur.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

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

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile 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, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Art. 44 Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des par. 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:

- a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:
 1. retiré la lettre de voiture,
 2. accepté la marchandise, ou
 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'art. 17, par. 3 ou de l'art. 18, par. 3;

- b) au destinataire à partir du moment où il a :
1. retiré la lettre de voiture,
 2. accepté la marchandise, ou
 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'art. 17, par. 3 ou de l'art. 18, par. 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'art. 18, par. 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'art. 17, par. 3.

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

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Art. 45 Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des par. 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au par. 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux par. 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également

si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Art. 46 For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État sur le territoire duquel:

- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
- b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du par. 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'État où la nouvelle action est intentée.

Art. 47 Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

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

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'art. 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit,
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'art. 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci:
 1. demande la constatation conformément à l'art. 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;
- c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les 60 jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'art. 45, par. 1;

- d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'art. 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Art. 48 Prescription

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

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;
- d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'art. 28.

§ 2 La prescription court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'art. 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V Rapports des transporteurs entre eux

Art. 49 Décompte

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

§ 2 L'art. 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Art. 50 Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la let. c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Art. 51 Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'art. 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 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 par. 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.

Art. 52 Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux art. 49 et 50.

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

(RID)

Art. 1 Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique:

- a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des États parties au RID;
- b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport;

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Art. 1^{bis} Définitions

Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme «État partie au RID» désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement.

Art. 2 Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Art. 3 Restrictions

Chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

⁹ Nouvelle teneur selon les D de la Commission d'experts du RID des 20 nov. 2009 et 20 mai 2010, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2011 (RO 2011 2345).

Art. 4 Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Art. 5 Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages enregistrés ou à bord des véhicules

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:

- a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules au sens de l'art. 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Les marchandises dangereuses ne peuvent être emportées comme colis à main ou être expédiées ou transportées en tant que bagages enregistrés ou à bord des véhicules que lorsqu'elles répondent aux conditions particulières de l'Annexe.

Art. 6 Annexe¹⁰

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'art. 19, par. 4 de cette Convention.

¹⁰ L'Annexe et ses modifications ne sont publiés ni dans le RO ni dans le RS. Des tirés à part du RID incluant l'Annexe sont disponibles sur le site de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF): www.otif.org

*Appendice D à la Convention¹¹***Règles uniformes
concernant les contrats d'utilisation de véhicules
en trafic international ferroviaire****(CUV)****Art. 1** Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Art. 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

- a) «entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) «véhicule» désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) «détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport;
- d) «gare d'attache» désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Art. 3 Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'art. 1, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

- a) l'indication du détenteur;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;

¹¹ Mis à jour selon la D de la Commission de révision des 25/26 juin 2014, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} juil. 2015 (RO 2015 2131).

- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au par. 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Art. 4 Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 À moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux par. 1 à 4.

Art. 5 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'art. 4, par. 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Art. 6 Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis,

sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au par. 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux par. 1 à 3.

Art. 7 Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'art. 1, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au par. 1.

Art. 8 Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire:

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Art. 9 Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les par. 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'art. 8.

Art. 10 Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le par. 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'art. 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Art. 11 For

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'État membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un État membre, la juridiction compétente est celle de l'État membre où le dommage s'est produit.

Art. 12 Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les art. 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court:

- a) pour les actions fondées sur l'art. 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'art. 6, par. 1 ou par. 4;
- b) pour les actions fondées sur l'art. 7, du jour où le dommage s'est produit.

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire

(CUI)

Titre I Généralités

Art. 1 Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'art. 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment:

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Art. 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1 Chaque État peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet État.

§ 2 L'État qui a fait une déclaration conformément au par. 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux États membres.

¹² Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision du 10 déc. 2009 (RO 2011 5075). Mis à jour selon la D de la Commission de révision des 25/26 juin 2014, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} juil. 2015 (RO 2015 2131).

Art. 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) «infrastructure ferroviaire» désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) «gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) «transporteur» désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'État dans lequel la personne exerce cette activité;
- d) «auxiliaire» désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourt pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) «tiers» désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;
- f) «licence» désigne l'autorisation délivrée par un État à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet État, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
- g) «certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur:
 - l'organisation interne de l'entreprise, ainsi que
 - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure;répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Art. 4 Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II Contrat d'utilisation

Art. 5 Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au par. 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Art. 5^{bis} Droit non affecté

§ 1 Les dispositions de l'art. 5 tout comme celles des art. 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

§ 2 Les dispositions des art. 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3 Les dispositions des par. 1 et 2 concernent en particulier:

- a) les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure;
- b) l'octroi des licences;
- c) la certification en matière de sécurité;
- d) l'assurance;
- e) la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire;
- f) les mesures d'indemnisation en faveur des clients, et
- g) le règlement des litiges.

Art. 6 Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux art. 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Art. 7 Fin du contrat

§ 1 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir:
 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois, ou
 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'art. 6, par. 2 et 3.

§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 3 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 4 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du par. 1, let. c) et d) et du par. 4.

Titre III Responsabilité

Art. 8 Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers);
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM;

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV:
 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au par. 2, let. a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Art. 9 Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers);

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) en cas de dommages corporels:
 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
 2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au par. 2, let. a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Art. 10 Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des art. 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 Le par. 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3 En cas de dommages visés à l'art. 9, le par. 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Art. 11 Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'art. 12.

§ 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Art. 12 Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Art. 13 Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux art. 11 et 12.

Art. 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'art. 11, par. 2 et à l'art. 12, let. b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'art. 11, par. 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du par. 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Art. 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Art. 16 Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5 % l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Art. 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Art. 18 Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Art. 19 Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'art. 18.

Art. 20 Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV Actions des auxiliaires

Art. 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titre V Exercice des droits

Art. 22 Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Art. 23 Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Art. 24 For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'État membre où le gestionnaire a son siège.

Art. 25 Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au par. 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui

exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international

(APTU)

Art. 1 Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Art. 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'art. 2 des ATMF, le terme:

- a) «voiture» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe les fourgons à bagages destinés à être transportés dans un train de voyageurs;
- b) «projet à un stade avancé de développement» désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;
- c) «substitution dans le cadre de la maintenance» désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;
- d) «prescription technique» désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;
- e) «norme technique» désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;

¹³ Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision du 10 déc. 2009 (RO 2011 5075). Mis à jour selon les D de la Commission de révision des 25/26 juin 2014 (RO 2015 2131), des 27/28 févr. 2018, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} mars 2019 (RO 2019 951) et l'erratum du 22 juillet 2019 (RO 2019 2975).

- f) «véhicule de traction» désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;
- g) «wagon» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.

Art. 3 But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible:

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Art. 4 Élaboration de normes techniques et de PTU

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'art. 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

Art. 5 Validation de normes techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux art. 16, 20 et 33, par. 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'art. 35, par. 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'art. 2, let. x) des ATMF;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'art. 3, par. 2, est pris en compte;

- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 4 L'application de normes techniques validées est volontaire; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

Art. 6 Adoption de PTU

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux art. 16, 20 et 33, par. 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'art. 35, par. 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le par. 1:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'art. 2, let. x) des ATMF;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Art. 7 Forme des demandes

Les demandes visées aux art. 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'art. 1, par. 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Art. 7a Évaluation des conséquences

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Art. 8 PTU

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Par. 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé. Cette application doit être conforme à la stratégie de migration visée au par. 4, let. f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'art. 35, par. 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation:

- a) la PTU adoptée et notifiée;
- b) la date de son entrée en vigueur;
- c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;
- d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'art. 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum:

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de nœuds et/ou de véhicules;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;
- e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au par. 8;
- f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses;
- g) préciser, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU;

- h) indiquer les dispositions applicables aux sous-systèmes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle admission;
- i) indiquer les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de «cas spécifiques» applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au par. 4, let. c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme «points ouverts».

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de l'Union européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Union européenne) dans la colonne de droite. Tout à fait à droite, la référence de la STI est indiquée.

Art. 8a Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, et notamment:

- a) décide si les PTU concernées devraient être modifiées conformément aux art. 6 et 8;

b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Art. 9 Déclarations

§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au par. 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'art. 35, par. 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au par. 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Art. 10 Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938¹⁴, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'art. 6, par. 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

Art. 11 Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'art. 6, par. 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'art. 6, par. 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques:

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC);
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

¹⁴ Non publié au RO

Art. 12 Spécifications techniques nationales

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'art. 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au par. 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux «points ouverts» des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du ou des «points ouverts» et/ou du ou des «cas spécifiques» de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Art. 13 Tableau d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'art. 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes

des PTU et des STI correspondantes (art. 8, par. 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au par. 3 ci-dessus.

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

1. Liste des paramètres

1.1 *Documentation générale*

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 *Structure et parties mécaniques*

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

1.3 *Interactions véhicule/voie et gabarit*

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

1.4 *Équipements de freinage*

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)

1.5 *Dispositifs associés aux voyageurs*

Les installations à l'usage des voyageurs et l'environnement des voyageurs (y compris les vitres et les portes des voitures de voyageurs, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)

1.6 *Conditions environnementales et effets aérodynamiques*

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie «sol» du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)

1.7 *Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel*

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train

- 1.8 *Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord*
La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique
- 1.9 *Installations pour le personnel, interfaces et environnement*
Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)
- 1.10 *Protection contre l'incendie et évacuation*
- 1.11 *Maintenance*
Installations à bord et interfaces de la maintenance
- 1.12 *Contrôle-commande et signalisation à bord*
L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie «sol» du système ferroviaire
- 1.13 *Besoins opérationnels spécifiques*
Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)
- 1.14 *Dispositifs associés au fret*
Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)
Les explications et exemples *en italiques* ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. Classification des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend:

- les normes internationales;
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres;
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international

(ATMF)

Art. 1 Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Art. 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes APTU (PTU), les définitions suivantes s'appliquent:

- a) «accident» désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en marche, incendies et autres;
- ab) «accréditation» désigne une attestation délivrée par un organisme d'accréditation national garantissant qu'un organisme d'évaluation de la conformité remplit les conditions fixées par les normes européennes harmonisées ou les normes internationales applicables et, s'il y a lieu, toute autre exigence, y compris celles énoncées dans les programmes sectoriels pertinents, pour mener une activité spécifique d'évaluation de la conformité;
- ac) «organisme d'accréditation» désigne le seul organisme d'un État partie qui procède à des accréditations en vertu d'un pouvoir qui lui est conféré par l'État;
- b) «admission de type de construction» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule comme base

¹⁵ Nouvelle teneur selon la D de la Commission de révision des 25/26 juin 2014 (RO 2015 2131). Mis à jour selon l'erratum du 15 sept. 2015 (RO 2015 3149), la D de la Commission de révision des 27/28 févr. 2018 (RO 2019 951), l'erratum du 22 juillet 2019 (RO 2019 2975) et la D de la Commission de révision du 28 oct. 2022, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} nov. 2023 (RO 2024 4).

- d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception;
- c) «admission à l'exploitation» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation;
 - ca) «certificat d'exploitation» désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission à l'exploitation, avec les conditions d'admission;
 - cb) «certificat de vérification» désigne l'attestation délivrée par l'organisme d'évaluation garantissant que la vérification a eu lieu avec succès;
 - d) «Commission d'experts techniques» désigne la Commission prévue à l'art. 13, par. 1, let. f) de la Convention;
 - da) «entité adjudicatrice» désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;
 - e) «État partie» désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'art. 42, par. 1, première phrase de la Convention;
 - f) «certificat de type de conception» désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'un type de construction, avec les conditions d'admission;
 - g) «élément de construction» ou «constituant d'interopérabilité» désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels;
 - h) [réservé]
 - i) «exigences essentielles» désignent toutes les conditions définies dans les PTU applicables qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
 - j) «incident» désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;
 - k) «gestionnaire d'infrastructure» désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
 - l) «trafic international» désigne la circulation des véhicules sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties;
 - m) «enquête» désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou

l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

- n) «détenteur» désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'art. 13;
- o) «dossier de maintenance» désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'art. 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p);
- p) «fichier de relevé de maintenance» désigne la documentation relative à un véhicule admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;
- q) «réseau» désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;
- r) «points ouverts» désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été traités dans une PTU et y sont explicitement mentionnés comme tels;
- s) [réservé]
- t) «entreprise de transport ferroviaire» ou «entreprise ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée ou titulaire d'une licence en vertu du droit applicable pour fournir des services pour le transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- u) «infrastructure ferroviaire» (ou juste «infrastructure») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules;
- v) «matériel ferroviaire» désigne les véhicules et les infrastructures ferroviaires;
- w) «véhicule» désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle;
- wa) «reconnaissance» désigne:
 1. la reconnaissance par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation que l'entité remplit les conditions applicables, ou
 2. l'acceptation par une autorité compétente des certificats, des documents de procédure ou des résultats des essais, délivrés par une entité d'un autre États partie;

- x) «organisation régionale» désigne une organisation telle que définie à l’art. 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties;
- y) «renouvellement» désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;
- z) «accident grave» désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d’importants dommages au matériel roulant, à l’infrastructure ou à l’environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; «importants dommages» désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l’organisme d’enquête à un total d’au moins 1,8 million de DTS;
- aa) «cas spécifique» désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d’environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l’écartement ou l’entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;
- bb) «sous-système» désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- cc) «admission technique» désigne la procédure conduite par l’autorité compétente pour admettre un véhicule à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction;
- dd) [réservé];
- ee) «dossier technique» désigne la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques, y compris un manuel d’utilisation et les caractéristiques nécessaires à l’identification du ou des objets concernés, comme le décrit la PTU applicable;
- ee1) «train» désigne une formation avec traction, constituée d’un ou plusieurs véhicules et préparée pour l’exploitation;
- eea) «STI» désignent les spécifications techniques d’interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE ou 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l’interopérabilité du système ferroviaire;
- ff) «type de construction» désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule telles que couvertes par un certificat d’examen de type ou un certificat d’examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d’évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D;

- gg) «réaménagement» désigne les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique relatif au sous-système, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système;
- hh) «domaine d'utilisation d'un véhicule» désigne les réseaux situés dans deux États parties ou plus sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.

Art. 3 Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU;
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID;
- c) conditions particulières d'admission selon l'art. 7a.

§ 3 Les par. 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Art. 3a Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules mis en service ou sur le marché conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties conformément aux présentes Règles uniformes:

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes;
- b) à condition que les STI applicables en vertu desquelles le véhicule a été autorisé couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule;
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure;
- d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation;
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service ou de mise sur le marché.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule est régi par l'art. 6, par. 4.

§ 2 Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires, les véhicules ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes sont considérés comme admis à la mise sur le marché dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne:

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes;
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables en vertu desquelles le véhicule a été autorisé couvre l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule;
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure;
- d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation;
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service ou de mise sur le marché.

Avant d'être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, les véhicules admis à l'exploitation en application du présent paragraphe font l'objet de l'art. 23 de la directive (UE) 2016/797¹⁶.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3 L'autorisation de mise sur le marché, la circulation et la maintenance des véhicules destinés à n'être utilisés que dans les États membres de l'Union européenne sont régies par les législations nationale et de l'Union européenne applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci. Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 4 Les par. 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorizations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de l'entretien (ECE)¹⁷ observant les dispositions de l'art. 15, par. 2, est réputée se conformer à la législation de l'Union européenne correspondante, et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre les règles applicables au sein de l'Union européenne et les règles de la COTIF visées à l'art. 15, par. 2.

La Commission d'experts techniques est compétente pour déclarer l'équivalence entre les règles applicables au sein de l'Union européenne et les règles de la COTIF visées à l'art. 15, par. 2.

¹⁶ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

¹⁷ Les exigences relatives à l'entité chargée de l'entretien sont énoncées à l'art. 15.

Art. 4 Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné;
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant:
 - l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure de confirmation de l'appartenance à ce type.

Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en même temps.

§ 2 Tout véhicule ou élément de construction est évalué en vue de sa conformité aux dispositions des PTU et aux spécifications techniques nationales applicables. Les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU sont énoncés dans les PTU concernées.

La Commission d'experts techniques est compétente pour amender et révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU.

Les évaluations de la conformité d'un véhicule aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en différentes parties ou contrôlées à certaines étapes par l'organisme d'évaluation, chacune attestée par une attestation de contrôle intermédiaire.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie en question.

Art. 5 Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie, ci-après dénommée «autorité compétente».

§ 2 Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants.

Le transfert de compétence à:

- a) une entreprise de transport ferroviaire;
- b) un gestionnaire d'infrastructure;
- c) un détenteur;
- d) une entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'art. 15;
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires;

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus ou accrédités comme organismes d'évaluation mentionnés au par. 2, les organismes doivent remplir les conditions suivantes:

- a) L'organisme d'évaluation doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés.
- b) En particulier, l'organisme d'évaluation et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- c) L'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.

§ 4 Les dispositions du par. 3 s'appliquent par analogie à l'autorité compétente pour les tâches mentionnées au par. 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.

§ 5 Tout État partie veille, par notification, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'art. 2, lettre wa), ch. 1, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.

Les notifications peuvent être faites par les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF au nom des États parties qui en sont membres.

§ 6 Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes d'évaluation mentionnés au par. 2 et retire sa compétence à tout organisme d'évaluation ne remplissant plus les critères prévus au par. 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères énoncés au par. 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question.

Art. 6 Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques, au sens de l'art. 11, délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation des véhicules couverts par ces certificats sur le territoire de ces autres États sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule dans son domaine d'utilisation, à savoir uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'art. 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables est valable sur le territoire d'autres États parties à condition que:

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU;
- b) le véhicule ne soit pas sujet à:
 - un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné,
 - des points ouverts dans les PTU relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui:

- soit est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation,
- soit n'est pas conforme à toutes les PTU concernant le véhicule et à toutes autres dispositions pertinentes;

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

le domaine d'utilisation pour la première admission est limité à l'État ou aux États la délivrant. La ou les autorités compétentes des autres États peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes ou organismes d'évaluation conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'art. 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect:

- de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes;
- de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné;
- de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les par. 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Art. 6a Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les États parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'art. 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Art. 6b Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Art. 7 Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule doit répondre:

- a) aux PTU applicables;
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID;
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 1a Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'art. 8, par. 2a, et à l'art. 8, par. 4, let. f), des Règles uniformes APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'art. 7a. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

La Commission d'experts techniques examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement des véhicules.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'art. 12 des Règles uniformes APTU, dans l'État dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur:

- a) les dispositions contenues dans les PTU;
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID;
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'art. 12 des Règles uniformes APTU.

Art. 7a Dérogations

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux PTU structurelles et fonctionnelles.

Ces directives et dispositions sont énoncées à l'annexe B des présentes Règles uniformes.

Art. 8 Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

§ 1 L'infrastructure ferroviaire doit répondre:

- a) aux dispositions contenues dans les PTU;
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID;
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les art. 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Art. 9 Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les États parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.

Art. 10 Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ou au véhicule proprement dit.

§ 2 [réservé]

§ 3 La demande de certificat technique peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie.

§ 3a La demande d'évaluation et de délivrance des certificats et déclarations PTU correspondants peut être déposée auprès de tout organisme d'évaluation auquel une autorité compétente a transféré tout ou partie de ses compétences pour la réalisation des évaluations en vertu de l'art. 5, par. 2.

§ 4 Si l'art. 6, par. 4, s'applique au véhicule, le demandeur indique le domaine d'utilisation définissant les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités compétentes et les organismes d'évaluation doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

Si l'art. 6, par. 3, s'applique au véhicule, le domaine d'utilisation couvre tous les États parties.

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation, il met à jour le dossier du véhicule au sujet du domaine d'utilisation supplémentaire et suit la procédure décrite à l'art. 6, par. 4.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission à l'exploitation est octroyée. L'octroi d'admissions à l'exploitation par l'autorité compétente dans un but lucratif est prohibé.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un dossier technique contenant les informations requises dans les PTU applicables. L'organisme d'évaluation établit le dossier technique.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'organisme d'évaluation dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Le demandeur d'un certificat d'exploitation utilisant la procédure d'admission technique énoncée à l'art. 4, par. 1, lettre b) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'art. 11, par. 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

Pour les nouveaux véhicules, un certificat de vérification PTU délivré par un organisme d'évaluation conformément à la PTU applicable constitue un moyen de preuve adéquat.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'art. 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et si les PTU ou spécifications techniques nationales valides selon l'art. 12 des APTU ne définissent pas de dispositions provisoires pertinentes, l'État partie dans lequel le certificat de

type de conception a été délivré décide, après consultation des autres États dans lesquels le certificat est valide conformément à l'art. 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé pour l'admission de nouveaux véhicules selon ce type. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées à des véhicules sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants, une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire si:

- a) en raison des modifications apportées, les valeurs limites des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales valides conformément à l'art. 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ne sont pas respectées;
- b) les modifications diminuent le niveau global de sécurité du sous-système concerné;
- c) elle est requise par les PTU concernées.

Si une nouvelle admission est nécessaire, le demandeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU concernées doivent être appliquées au projet.

L'État partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, le véhicule est soumis à une nouvelle admission aux conditions de l'art. 6, par. 4, et l'État partie notifie au Secrétaire général:

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée;
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU;
- c) les organismes responsables de l'évaluation des caractéristiques techniques visées à la lettre b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12 Le par. 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Art. 10a Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:

- a) lorsque le véhicule n'est plus conforme aux:

- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l’art. 12 des Règles uniformes APTU,
 - conditions particulières de son admission selon l’art. 7a,
 - prescriptions de construction et d’équipement contenues dans le RID;
- b) si le détenteur ne répond pas à l’injonction de l’autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d’une admission restreinte selon l’art. 10, par. 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3 Seule l’autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d’exploitation peut le retirer.

§ 4 Le certificat d’exploitation est suspendu:

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l’entretien du véhicule prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d’admission prévues à l’art. 7a ou dans les prescriptions de construction et d’équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);
- b) si, en cas d’avarie grave causée à un véhicule, l’ordre de présentation du véhicule émanant de l’autorité compétente n’est pas suivi d’effet;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;
- d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l’art. 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l’art. 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour le ou les États parties concernés.

§ 5 Le certificat d’exploitation devient caduc lorsque le véhicule est retiré du service. Le retrait du service est notifié conformément à l’art. 13, par. 4.

§ 6 Les par. 1 à 4 s’appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Art. 10b Règles relatives aux évaluations et procédures

La Commission d’experts techniques est compétente pour l’adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d’admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.

Art. 11 Certificats techniques

§ 1 L’admission de type de construction et l’admission à l’exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: «Certificat de type de conception» et «Certificat d’exploitation».

§ 2 Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule;
- b) contient le dossier technique en pièce jointe;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule et pour les véhicules répondant à ce type de construction;
- d) contient le ou les rapports d'évaluation en pièce(s) jointe(s);
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité;
- h) comporte en pièces jointes, pour les véhicules soumis à l'art. 6, par. 4, des copies des admissions nationales supplémentaires s'il y en a.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend:

- a) toutes les informations indiquées au par. 2;
- b) le domaine d'utilisation du véhicule;
- c) les valeurs des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales aux termes de l'art. 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation;
- d) la conformité du véhicule avec les PTU et les ensembles de spécifications nationales aux termes de l'art. 12 des APTU correspondants, au regard des paramètres visés à la lettre c);
- e) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions;
- f) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat;
- g) des informations sur le détenteur du ou des véhicules couverts par le certificat à la date de sa délivrance;
- h) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au par. 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le dossier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le dossier technique contient les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'art. 1^{er}, par. 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats visés aux par. 2 et 3 sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le dossier technique), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de maintenance, et met à disposition toutes les instructions concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le par. 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'art. 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au dossier technique et au dossier de maintenance.

Art. 12 Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'art. 11 et du rapport d'évaluation conformément à l'art. 10, par. 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques et publiés sur le site Web de l'Organisation.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'art. 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Art. 13 Registres

§ 1 Les registres des véhicules sont établis sous forme d'une ou plusieurs banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules admis conformément à l'art. 19; il peut englober des véhicules admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres:

- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques;
- b) sont tenus à jour;
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

§ 1a L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE.

§ 1b L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes de marquage du détenteur de véhicule.

§ 2 [réservé]

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans une banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que les types de conception, des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue), les informations nécessaires pour déterminer s'il y a compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les lieux, les entreprises de transport

§ 4 La Commission d'experts techniques est compétente pour décider des modifications, de la fusion ou du retrait des registres et bases de données visées dans le présent article. La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle des registres spécifiés dans le présent article et peut également préciser les données à inclure, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECE, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai par le titulaire de l'enregistrement à l'entité tenant le registre.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les États parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les États parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données conformément au par. 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs.

Art. 14 Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules admis à la circulation doivent porter les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un numéro unique du véhicule.

L'autorité compétente octroyant la (première) admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le RNV de cet État.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut fixer un signe établissant que le véhicule qui le porte a été admis à l'exploitation en trafic international en vertu des présentes Règles uniformes.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon les par. 1 et 2.

Art. 15 Maintenance des véhicules

§ 1 Les véhicules doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées à l'art. 7. L'état des véhicules ne doit compromettre en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne doit pas nuire à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.

§ 2 Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'art. 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des règles de certification et d'audit des ECM et des fonctions de maintenance, y compris les exigences incombant aux parties concernées. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

Toutes les ECE doivent se conformer aux exigences et critères d'évaluation définis à l'annexe A aux présentes Règles uniformes.

Les ECE pour les wagons de marchandises doivent être certifiées.

Les ECE des véhicules autres que les wagons de marchandises doivent être certifiées, sauf exceptions permises à l'annexe A aux présentes Règles uniformes.

Les certificats ECE sont délivrés par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

§ 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

L'ECE doit garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire.

L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée.

§ 4 L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. L'ECE informe le détenteur des mises à jour au fichier de relevé de maintenance. Les fichiers sont tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

Art. 15a Composition et exploitation des trains

§ 1 L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et:

- a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre, ce qui inclut les contrôles effectués avant le départ;
- b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation;
- c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation;
- d) respecte les prescriptions relatives à l'exploitation en trafic international, telles que celles prévues dans les PTU applicables;
- e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribué une ECE et, au besoin, que l'ECE dispose d'un certificat valide.

§ 2 Les règles énoncées au par. 1 s'appliquent par analogie aux entités autres que les entreprises de transport ferroviaire, qui exploitent les trains sous leur propre responsabilité.

§ 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le détenteur met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation ainsi que l'entretien et la surveillance continue ou périodique.

§ 4 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule sur son réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.

Art. 16 Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECE, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenues:

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique;
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au par. 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'État en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'État partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de 72 heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent les autorités concernées et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules contenues dans les PTU et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrés concernés.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs et nombres prévus au par. 2 et à l'art. 2, let. ff).

Art. 17 Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas empêcher la circulation de véhicules sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID sont respectées.

Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'art. 15a.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du par. 1; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de 24 heures.

§ 3 Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'art. 5, par. 7, ou à l'art. 16, par. 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le ou les véhicules en question.

Art. 18 Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du par. 2 et de l'art. 10a, par. 4, let. c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Art. 19 Dispositions transitoires

§ 1 [réservé]

§ 2 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1er janvier 2011 aux véhicules existants au 1er janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.

§ 3 Sans préjudice du par. 5, l'admission originale conformément au par. 2 est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'art. 10, par. 11.

§ 4 Les inscriptions et signes mentionnés à l'art. 14 ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'art. 13, par. 1, sont considérés comme preuves suffisantes de l'admission. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que, pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application du par. 2 peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'art. 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter des dispositions transitoires supplémentaires.

Art. 20 Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules destinés à être utilisés en trafic international peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Art. 21 Annexes et recommandations

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux art. 16, 20 et 33, par. 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'art. 35, par. 3 et 4, de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale au sens de l'art. 2, let. x), des ATMF;
- c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le par. 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail *ad hoc* et du Secrétaire général.

§ 4 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.

Champ d'application 13 novembre 2023¹⁸

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur
Afghanistan ^a	7 novembre 2018 A	1 ^{er} mai 2019
Albanie*	28 septembre 2000 A	1 ^{er} juillet 2006
Algérie	4 février 2003	1 ^{er} juillet 2006
Allemagne	5 septembre 2003	1 ^{er} juillet 2006
Arménie ^a	30 décembre 2010 A	1 ^{er} juillet 2011
Autriche*	22 janvier 2004	1 ^{er} juillet 2006
Azerbaïdjan* ^a	12 mai 2015 A	1 ^{er} novembre 2015
Belgique	14 août 2007	14 août 2007
Bosnie et Herzégovine	16 mai 2006	1 ^{er} juillet 2006
Bulgarie	29 novembre 2004	1 ^{er} juillet 2006
Croatie	9 mars 2001	1 ^{er} juillet 2006
Danemark	29 septembre 2004	1 ^{er} juillet 2006
Espagne ^b	18 juin 2002	1 ^{er} juillet 2006
Estonie ^a	20 août 2008 A	1 ^{er} janvier 2009
Finlande	4 août 2004	1 ^{er} juillet 2006
France	29 mai 2006	1 ^{er} juillet 2006
Géorgie* ^a	24 octobre 2011 A	1 ^{er} mai 2012
Grèce	2 juin 2008	2 juin 2008
Hongrie	15 avril 2004	1 ^{er} juillet 2006
Iran ^b	15 juin 2004 A	1 ^{er} juillet 2006
Irlande ^b	14 avril 2016 A	14 avril 2016
Italie	5 février 2015	5 février 2015
Lettonie* ^c	2 avril 2004 A	1 ^{er} juillet 2006
Liechtenstein	13 mai 2003	1 ^{er} juillet 2006
Lituanie	10 novembre 2003	1 ^{er} juillet 2006
Luxembourg	29 juin 2006	1 ^{er} juillet 2006
Macédoine du Nord ^b	26 février 2001 A	1 ^{er} juillet 2006
Maroc	28 avril 2011	28 avril 2011
Monaco ^b	11 juillet 2000 A	1 ^{er} juillet 2006
Monténégro ^a	21 décembre 2009 A	1 ^{er} juillet 2010
Norvège ^b	27 janvier 2005	1 ^{er} juillet 2006
Pakistan* ^b	21 février 2013 A	1 ^{er} septembre 2013
Pays-Bas	11 septembre 2002	1 ^{er} juillet 2006
Pologne	3 mars 2003	1 ^{er} juillet 2006
Portugal*	7 avril 2005	1 ^{er} juillet 2006
République tchèque*	22 décembre 2003	1 ^{er} juillet 2006
Roumanie*	8 mars 2002	1 ^{er} juillet 2006
Royaume-Uni*	29 juin 2006	1 ^{er} juillet 2006

¹⁸ RO 2006 3101; 2007 4405; 2009 73; 2011 1933, 3615; 2013 2195; 2015 1617, 5987; 2017 3983; 2023 649. Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur la plateforme de publication du droit «Fedlex» à l'adresse suivante: www.fedlex.admin.ch/fr/treaty.

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur		
Russie* a	21 août	2009 A	1 ^{er} février	2010
Serbie b	24 janvier	2001 A	1 ^{er} juillet	2006
Slovaquie* h	11 juin	2004	1 ^{er} juillet	2006
Slovénie	10 février	2004	1 ^{er} juillet	2006
Suède	12 juin	2015	12 juin	2015
Suisse*	7 mai	2002	1 ^{er} juillet	2006
Syrie	4 juillet	2005	1 ^{er} juillet	2006
Tunisie	31 août	2000	1 ^{er} juillet	2006
Turquie	3 avril	2006	1 ^{er} juillet	2006
Ukraine* b	26 octobre	2007 A	1 ^{er} novembre	2007
Union européenne	23 juin	2011 A	1 ^{er} juillet	2011

* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations, à l'exception de celles de la Suisse, ne sont pas publiées au RO. Les textes en français et en anglais peuvent être consultés à l'adresse du site Internet de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires: www.otif.org > Français > L'OTIF > Convention, ou obtenus auprès de la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne

a Adhésion à la convention après le 1^{er} juillet 2006.

b Adhésion au Protocole de 1999.

c Adhésion à la convention entre le 3 juin 1999 et l'entrée en vigueur du Protocole 1999.

Réserves et déclarations

Déclaration de la Confédération suisse en relation avec l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF¹⁹

Déposée le 23 juin 2011

Entrée en vigueur pour la Suisse le 1^{er} juillet 2011

Lors de la décision concernant l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, prise par la 10^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) le 23 juin 2011, la Suisse a déposé la déclaration suivante:

«Conformément à l'art. 42 de la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires²⁰ telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (COTIF) et à l'art. 11 de l'Accord relatif à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF du 23 juin 2011, la Confédération suisse déclare qu'elle n'appliquera pas, dans ses relations mutuelles avec l'Union européenne et ses États membres et les États membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), les dispositions de la COTIF qui s'avèreraient en contradiction avec:

¹⁹ RO 2011 3615

²⁰ RS 0.742.403.1

- les droits et obligations découlant de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageur par rail et par route²¹;
- les droits et obligations de l'annexe P à la Convention du 4 janvier 1960 instituant l'AELE telle qu'amendée le 21 juin 2001²², correspondant à l'accord susmentionné;

sans préjudice de l'objet et de la finalité de la COTIF, mais aussi de sa pleine application à d'autres Parties contractantes à cette Convention non membres de l'Union européenne ou de l'AELE».

²¹ RS 0.740.72
²² RS 0.632.31

