

TRACECA - Railways
Inter-State Tariff and
Timetable Structure
TNREG9501

Legal Matters
February 1998

Published February 1998

Copyright © 1998 by TACIS services DG IA, European Commission.

Enquiries concerning reproduction should be sent to
the Tacis Information Office,
European Commission, Aarlenstraat 88 1/06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels

This report has been prepared by S.I.S.I.E.. The findings, conclusions and interpretations expressed in this document are those of S.I.S.I.E. alone and should in no way be taken to reflect the policies or opinions of the European Commission.

| | |
|---|-----------|
| <u>RELATIONS AVEC LES ETATS</u> | 3 |
| 1.- ACTES ORGANIQUES | 3 |
| 2.- INDEPENDANCE DES RESEAUX FERROVIAIRES | 5 |
| 3.- SEPARATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'EXPLOITATION | 6 |
| 4.- ACCES A L'INFRASTRUCTURE | 6 |
| <u>LES PRIX DE TRANSPORT FERROVIAIRE ACCORDS TARIFAIRES - PRINCIPAUX ACTEURS</u> | 7 |
| 1.- TARIFS INTERNATIONAUX DE TRANSIT - ETT ET MTT | 7 |
| 2.- ACCORD DE SARAX | 9 |
| 3.- LES SOCIETES D'EXPEDITION | 12 |
| <u>LES CONVENTIONNEMENTS LES DEUX SYSTEMES DE TARIFICATION CORRESPONDANT AUX CONVENTIONS</u> | 19 |
| 1. LA TARIFICATION EN EUROPE DE L'OUEST (REGIME C.I.M.) | 20 |
| 2. LA TARIFICATION C.E.I. | 22 |
| 3. COMPARAISON ENTRE LES DEUX SYSTEMES DE TARIFICATION | 25 |
| CONCLUSION | 26 |
| <u>L'OPERATEUR COMMUN</u> | 28 |
| 1.- LE CHOIX DU DROIT APPLICABLE A L'OPERATEUR COMMUN - OC | 28 |
| 2.- LE GEIE : UN DROIT EUROPEEN DE PLEIN EFFET | 29 |
| 3.- L'OBJET DU GEIE CONTIENT CELUI DU PROJET D'OPERATEUR COMMUN - OC | 29 |
| 4.- UNE GRANDE LIBERTE CONTRACTUELLE | 30 |
| 5.- LA RESPONSABILITE PERSONNELLE DES MEMBRES DU GEIE | 31 |
| 6.- ETAPE INTERMEDIAIRE | 32 |
| <u>UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER</u> | 33 |
| 1.- LES NOUVELLES ADHESIONS A L'UIC | 33 |
| 2.- OBJET DE L'UIC | 34 |
| 3.- DETERMINATION DU SEUIL DU VOLUME DES ACTIVITES FERROVIAIRES REQUIS POUR ETRE MEMBRE ACTIF | 34 |
| <u>ANNEXES</u> | 35 |

RELATIONS AVEC LES ETATS

1.- Actes organiques

En décembre 1991, lors de la création de la Communauté des Etats Indépendants – CEI - les gouvernements de chacun des nouveaux pays ont décidé de se doter d'un réseau ferré indépendant et donc, de ne plus faire partie, comme du temps de l'URSS, d'un réseau ferré unique : les SZD.

C'est ainsi que sont nés les Chemins de fer d'Arménie, d'Azerbaïdjan, de Biélorussie, de Géorgie, du Kazakhstan, du Kirghizistan, de Moldavie, d'Ukraine, d'Ouzbékistan, du Turkménistan.

De la même façon et au même moment, mais en dehors de la CEI, chacun des trois pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) ont mis en place leur propre réseau ferré.

Dans le cadre des lois organiques qui ont présidé à la création de la CEI et des pays baltes indépendants, tous les équipements ferroviaires et les matériels roulants des SZD ont été intégrés pour partie à chacun des nouveaux réseaux en partage avec les dix neuf réseaux ferroviaires qui constituent désormais les Chemins de fer de la Fédération russe.

Les études qui suivent se rapportent aux réseaux ferrés des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Turkménistan.

- Le fret et les matériels après les SZD

Au Kazakhstan, trois Chemins de fer constituent le réseau :

- le Chemin de fer d'Almaty (Alma-Ata)
- le Chemin de fer de l'Ouest (Akmola)
- le Chemin de fer de Tselinnaya (Tselinograd)

Dans les autres pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale, chaque réseau est composé d'un seul Chemin de fer.

Le premier problème rencontré par ces nouveaux réseaux fut, et demeure dans une large mesure, celui du matériel. D'abord en ce qui concerne sa répartition initiale :

- au total, une formidable redistribution qui s'est achevée fin 1993 et qui a porté sur 1.823.830 wagons de marchandises et 1.313.600 conteneurs des ex-SZD.

Ce sont ensuite les difficultés liées à l'entretien et au renouvellement de ce matériel attribué " en l'état " aux nouveaux réseaux qui sont apparus et ont nécessité des mesures spécifiques :

- le 12 septembre 1994, les chefs des gouvernements de la CEI ont signé un accord prévoyant la modernisation du parc de locomotives et wagons. Depuis 1991, date à laquelle se sont constitués les nouveaux Etats, le parc de wagons de tous les réseaux n'a cessé de diminuer du fait que beaucoup de wagons ont été ferrailés sans que de nouveaux véhicules viennent les remplacer. C'est particulièrement le cas en Géorgie.

Pour mener à bien cette politique de modernisation et, plus généralement, face à la nécessité de coordonner les activités ferroviaires et d'harmoniser les normes techniques, un Comité ferroviaire des pays de la CEI a été constitué au niveau gouvernemental en février 1992.

C'est sous l'égide de ce Comité ferroviaire qu'un premier accord a été signé entre les Etats de la CEI le 1er mai 1994 pour mettre en place des procédures d'exploitation et des tarifs communs aux réseaux ferrés qui, outre tous les problèmes tarifaires classiques, doivent prendre en compte une complication commune à tous les réseaux :

- la chute dramatique des recettes du trafic marchandises consécutive à l'éclatement des SZD et à la diminution très sensible des productions nationales qui persiste dans la plupart des pays de la CEI.

- Les lois ferroviaires après les SZD

Dans chacun des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale, les Chemins de fer sont actuellement dans la situation organique indiquée sur le tableau joint en annexe No 1 (degré d'autonomie des entreprises ferroviaires) et qui fait apparaître un degré de dépendance étatique maximum.

Tous les réseaux sont :

- soit d'Etat, c'est à dire dans une situation d'Administration publique directement reliée au gouvernement via la tutelle d'un Ministre

- soit des services publics fonctionnant dans le cadre d'une entreprise à majorité étatique

Dans tous les cas, les textes régissant le statut et les activités de ces réseaux sont des lois nationales directement reprises, au mot près, de la loi ferroviaire d'URSS et dont le " petit livre vert " demeure encore aujourd'hui la référence permanente et identique dans tous les pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale, même si des projets de loi sont actuellement en cours d'élaboration pour adapter nationalement ces textes à la nouvelle situation économique. Ci-joint en annexe No 2 le projet de loi sur le transport qui était déposé au Parlement de Géorgie lors de notre séjour de mars 1997.

On y trouve notamment définis :

- les principes et les conditions d'exécution du service public

- les relations entre le Chemin de fer, l'Etat et les autres collectivités

- les principes financiers et comptables

- le cadre juridique des transports et les principes de la responsabilité du Chemin de fer

- la sécurité et la police des Chemins de fer

2.- Indépendance des réseaux ferroviaires

Le degré d'autonomie à l'égard des pouvoirs publics dont jouissent les réseaux (ou entreprises) ferroviaires pour mener leurs activités selon des principes commerciaux peut se définir à partir de trois critères :

- Leur forme juridique

Par rapport aux différentes formules pratiquées dans les pays de l'Union Européenne, on distingue entre six grandes formes juridiques qui vont de la plus libérale à la plus étatique :

1. société par actions à participation privée majoritaire
2. société par actions à participation publique majoritaire
3. société par actions à 100% publique
4. société publique indépendante à vocation commerciale
5. entreprise indépendante de service public
6. réseau (entreprise) d'Etat

A noter, mais ces nuances sont de peu d'intérêt pratique dans notre étude, que la forme juridique n'est pas la seule composante de l'indépendance et que, de ce point de vue, notre classification peut paraître arbitraire. En effet, il arrive que des entreprises entrant dans la catégorie " société publique à vocation commerciale " jouissent d'une plus grande liberté commerciale que des sociétés par actions à 100% publiques, mais la structure de la société par actions offre davantage de souplesse parce qu'elle ménage un avenir aux capitaux privés.

- Obligations de service public - OSP

Dans le même ordre décroissant d'indépendance que ci-dessus, les mécanismes qui régissent les obligations de services publics - OSP - peuvent se définir comme suit :

1. négociation commerciale de contrats de service public entre le gouvernement et les entreprises ferroviaires
2. spécification des OSP et de la compensation correspondante dans un cahier des charges annuel ou pluri-annuel établi après consultation des entreprises
3. imposition de facto des OSP par la fixation des tarifs

- Tarifs

Exception faite des services visés par les OSP et qui impliquent nécessairement une intervention tarifaire de l'Etat, il existe trois grandes conceptions de la réglementation des tarifs d'utilisation finale, c'est à dire des tarifs de vente aux usagers.

On peut les présenter dans l'ordre croissant d'interventionnisme suivant :

1. autonomie par rapport au gouvernement
2. accords pluri-annuels entre gouvernement et usagers (industriels et commerçants) sur l'évolution des tarifs maximums
3. contrôle de toutes les modifications tarifaires par le gouvernement

Les trois critères sus-mentionnés de l'indépendance des réseaux par rapport à l'Etat sont repris, pays par pays, sous forme d'un tableau intitulé " degré d'autonomie des entreprises ferroviaires " et qui est joint en annexe No 1.

3.- Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation

Même si cela n'est encore réalisé nulle part, la plupart des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale travaillent sur des hypothèses de séparation comptable de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire

En revanche, nous n'avons eu connaissance d'aucun projet en ce qui concerne la séparation organique de l'infrastructure et de l'exploitation, ce qui est normal puisque le principal intérêt de cette séparation organique réside dans la possibilité qu'elle ménage d'un accès non discriminatoire aux infrastructures. Or l'éventualité d'une concurrence de cette nature n'est évidemment pas d'actualité dans les pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale.

4.- Accès à l'infrastructure

Contrairement à ce qui a été initié en Europe avec la Directive CEE/91/440, la CEI ne connaît à l'heure actuelle aucune possibilité juridique d'accès non discriminatoire à l'infrastructure permettant aux Chemins de fer nationaux d'intervenir sur le réseau d'un autre territoire pour y effectuer des prestations de transport de marchandises.

Aucun projet de cette nature n'est à l'ordre du jour des Etats, mais le débat sur l'accès, et celui préalable de la séparation organique des infrastructures et de l'exploitation, s'inscrit d'une certaine façon dans l'avenir de l'opérateur commun dont le présent rapport recommande la création.

LES PRIX DE TRANSPORT FERROVIAIRE ACCORDS TARIFAIRES - PRINCIPAUX ACTEURS

Chacun des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale fixe nationalement des tarifs de transport ferroviaire en trafic intérieur. Ce sont des tarifs réglementaires établis par l'Administration publique en accord avec les réseaux.

Il convient de souligner que dans tous les pays de la zone TRACECA, il y a une parfaite adéquation entre l'Administration (le Ministère des transports) et le réseau ferroviaire qui en est traditionnellement la principale composante et qui figure lui-même une personne publique (Administration ferroviaire ou société publique de Chemin de fer).

Ce tarif réglementaire est d'application obligatoire. Il couvre le prix de la prestation de transport vendue au client en même temps que le prix des obligations de service public dont la définition est extrêmement variable dans la mesure où les Chemins de fer de ces pays "exploitent" encore aujourd'hui des hôpitaux ou des élevages de bétails, certes en voie de disparition.

Mais même dans les cas, de plus en plus fréquents, où les OSP ne sont prises tarifairement en compte que dans leur stricte définition "transport", le tarif ferroviaire de trafic intérieur des pays TRACECA n'a pas de signification économique incontestable. C'est un héritage soviétique dont les effets perdurent d'au moins trois façons :

- les modalités de calcul des coûts ainsi que la structure des tarifs demeurent exactement les mêmes que du temps de l'URSS
- les normes d'entretien, et pratiquement toutes les autres normes techniques, sont encore celles fixées par le MPS (Administration russe)
- la plupart des informations statistiques nécessaires à l'établissement et au suivi des tarifs sont centralisées puis rediffusées depuis Moscou

Aussi, faut-il bien admettre qu'au delà de son caractère réglementaire et obligatoire, ce tarif public et officiel qui dépend de l'Administration est renégocié en permanence par l'Administration avec les principaux usagers du Chemin de fer.

1.- Tarifs internationaux de transit - ETT et MTT

Outre ce tarif réglementaire pour le trafic intérieur, chacun des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale négocie annuellement deux tarifs internationaux de transit - ETT et MTT - dans le cadre d'un Comité ferroviaire (voir plus haut "le fret et les matériels après les SZD") qui regroupe les douze pays de la CEI et les trois pays baltes, c'est à dire la totalité des Etats indépendants issus de l'URSS.

Il s'agit :

- d'un tarif international de transit intérieur - ETT - qui s'applique uniformément à toutes les opérations de transport ferroviaire effectuées au départ et à destination de deux pays différents du Comité ferroviaire (CEI + pays baltes)

- d'un tarif international de transit extérieur - MTT - qui s'applique uniformément à toutes les opérations de transport ferroviaire effectuées ,

. soit au départ d'un pays du Comité ferroviaire et à destination d'un pays tiers, avec un parcours qui emprunte le réseau d'au moins deux pays adhérents au Comité ferroviaire

. soit au départ d'un pays tiers et à destination d'un pays du Comité ferroviaire, avec un parcours qui emprunte le réseau d'au moins deux pays adhérents au Comité ferroviaire

. soit au départ et à destination d'un pays tiers avec un parcours qui emprunte le réseau d'au moins deux pays adhérents au Comité ferroviaire

Au jour de la rédaction du présent rapport, le dernier accord tarifaire international de transit en vigueur entre les pays adhérents au Comité ferroviaire est celui conclu à BAKOU le 1er avril 1997 pour toute l'année 1997 et dont le texte est joint en annexe No 3.

Il comporte les principales dispositions suivantes :

- Champs d'application

Sur l'ensemble des opérations de transport ferroviaire décrites ci-dessus en termes de limites géographiques, seuls les réseaux ferroviaires eux-mêmes ou bien les sociétés d'expédition qu'ils mandatent spécialement à cet effet ont la possibilité de vendre ce tarif aux clients.

Nous verrons plus loin ce qu'il faut exactement entendre par " société d'expédition " et de quel type d'accord tarifaire elles peuvent se prévaloir dans leurs relations avec la clientèle.

La tarification internationale de transit détermine des maximums obligatoires, mais elle laisse libre la négociation bilatérale ou multilatérale des ristournes et autres formes de diminution temporaires ou permanentes des prix de vente. Ceci entre dans la logique du Comité ferroviaire créé, comme nous l'avons déjà précisé plus haut, en février 1992, au sortir de l'URSS, avec pour objet de coordonner les activités ferroviaires des Etats nouvellement indépendants et d'harmoniser les normes techniques.

En fait, il convient essentiellement, à cette époque de grande transition, d'éviter les contre-coups de la séparation " techniquement " artificielle des réseaux dont la longue vie commune était jusque là très centralisée.

Dans ce contexte d'urgence dominé par les très rapides évolutions politiques, ce sont les objectifs de sécurité qui priment tout. L'impératif tarifaire est alors moins pour ces Etats nouvellement indépendants de situer leur réseau respectif dans sa vérité économique que de protéger les débouchés de leur territoire contre les abus de tarif du type " rackets au péage ".

Les tarifs ETT et MTT sont établis hors taxes et n'incluent par conséquent pas de TVA ou autres impositions indirectes.

- Durée

Conclu pour une année, l'accord est révisable unilatéralement au gré de chacune des Administrations ferroviaires sous deux conditions :

- pourvu qu'il n'y ait pas plus de deux révisions par an et par pays
- pourvu que soit respecté un préavis de deux mois

- Monnaies de conversion et de paiement

Les prix des tarifs ETT et MTT sont exprimés en Francs suisses. - FS. Ils sont payables dans n'importe quelle monnaie convertible, mais l'accord mentionne expressément la possibilité de payer en Dollars américains - USD. L'accord précise même que la conversion du FS en USD est réalisée automatiquement sur les données de l'agence REUTERS des trois mois précédents la déclaration du réseau créditeur.

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut dans le "champs d'application", les tarifs internationaux de transit convenus entre elles par les Administrations ferroviaires des pays adhérents au Comité ferroviaire sont dits "à plafond", mais pas "à plancher". Ces tarifs peuvent donc toujours faire l'objet d'accords dérogatoires dans le sens d'une diminution, qu'il s'agisse d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

- Fonctionnement et application du tarif

Le détail du fonctionnement de ces tarifs est développé dans le chapitre suivant, intitulé "Les conventionnements - Les deux systèmes de tarification correspondant aux conventions".

2.- Accord de SARAX

C'est précisément le cas dans la zone TRACECA où un accord multilatéral "sur la coopération dans le domaine du transit" a été conclu à SARAX le 13 mai 1996 entre quatre pays du Caucase et de l'Asie Centrale :

- l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Ouzbékistan et le Turkménistan.

Dans cet accord régional dit de "SARAX", nous ne sommes plus dans la logique protectionniste des tarifs ETT et MTT du Comité ferroviaire nés en raison de la fin de l'URSS plus qu'à l'appui des indépendances nouvelles.

Avec l'accord de SARAX, il s'agit au contraire pour les quatre pays du Caucase et de l'Asie Centrale de prendre en compte la nécessité d'un développement solidaire des réseaux ferroviaires que la géographie a désigné pour travailler ensemble sur le même axe de communication international.

Dans ce sens, l'accord de SARAX est un acte fondateur du corridor TRACECA. Son texte figure aux présentes en annexe No 4.

Il comporte les principales dispositions suivantes :

- Forme et nature de l'accord

Tout d'abord, il convient de préciser qu'il y a deux accords de SARAX. Le premier, qui est un acte politique signé par les Chefs d'Etat ou de gouvernement, institue entre les quatre pays signataires une zone de libre transit caractérisée par les avantages habituels en la matière :

. exonération de toutes taxes et imposition sur les biens et marchandises en transit même en cas de changement de moyen de transport avec manutention de chargement et déchargement, ou en cas d'entreposage temporaire

. mise en place de procédures douanières simplifiées aux points frontières afin de faciliter les opérations de contrôle sur les biens et les marchandises en transit

. adoption d'une clause dite de "la nation la plus favorisée" en vertu de laquelle toute préférence tarifaire sur les services (notamment de transport) accordée à l'un des pays signataires doit être étendue à tous les autres

A ce niveau politique de négociation, le premier accord de SARAX a la valeur d'une Convention Internationale revêtue des signatures étatiques ou gouvernementales suivantes :

| | |
|------------------------|----------------------|
| Pour l'Azerbaïdjan : | Heydar ALIEV |
| Pour la Géorgie : | Edouard CHEVARDNADZE |
| Pour l'Ouzbékistan : | Islam KARIMOV |
| Pour le Turkménistan : | Saparmourat NIAZOV |

Rédigé dans la langue de chacun des pays signataires et dans la langue russe, l'accord de SARAX a été confié au Turkménistan qui en est le pays dépositaire.

Il est conclu pour une durée initiale de dix années reconductible pour de mêmes durées décennales sauf dénonciation six mois avant une échéance. Il reste ouvert à l'adhésion de tout autre pays riverain d'un des quatre pays signataires et entretenant avec lui une relation technique de réseau de transport à réseau de transport.

Le deuxième accord de SARAX doit être considéré comme un texte d'application du premier puisqu'il intervient à la même date entre les chefs d'Administration ferroviaire des quatre pays signataires pour prendre sur les prix de transport les décisions qui sont appelées à entraîner la conséquence pratique la plus importante :

- forger par les prix un réseau ferroviaire international dans le corridor TRACECA en le dotant d'un régime tarifaire attractif dans les relations entre les pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale.

Le premier accord de SARAX constitue par conséquent la base politique du second qu'on doit qualifier de technique.

- Le déplafonnement des tarifs ETT et MTT

la base de l'accord ferroviaire de SARAX consiste à établir entre les quatre pays signataires une préférence tarifaire très significative et très attractive : le nouveau prix maximum des tarifs internationaux de transit - ETT et MTT - sont établis à 50% au dessous du niveau général annuellement fixé par le Comité ferroviaire.

Ce qui revient à dire, mais ce n'est quand même pas exactement la même chose, qu'une ristourne automatique de 50% est obligatoirement consentie sur ces tarifs dans les relations entre les quatre pays signataires. L'accord ferroviaire de SARAX n'institue en effet pas à proprement parler une ristourne sur les tarifs internationaux de transit ETT et MTT puisque, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, ces tarifs "à plafond" sont par définition ouverts en permanence à toutes ristournes contractuelles.

L'accord ferroviaire de SARAX va beaucoup plus loin en intervenant directement sur le "plafond" du tarif pour le réduire de 50%. L'accord ferroviaire de SARAX, dans la droite ligne du premier accord du même nom à caractère politique, est à part entière un accord international dérogeant à celui du Comité ferroviaire mais par référence à celui-ci qui n'est évidemment pas remis en cause.

- Les autres aménagements techniques

L'accord ferroviaire de SARAX décline également toute une série d'aménagements tarifaires secondaires concernant par exemple les services dans les gares ferroviaires et dans les installations portuaires multi-modales.

Dans le cadre de la simplification des procédures douanières, sont mentionnés les points frontières choisis pour effectuer les opérations de contrôle.

- Les organes de l'accord

Reprises du premier accord de SARAX qui le prévoyait déjà, des dispositions de l'accord ferroviaire précisant :

. que les chefs d'Administration ferroviaire des quatre pays signataires se rencontreront à chaque fois que nécessaire, et au moins une fois par an, pour faire le bilan de l'application de l'accord et lister les difficultés apparues dans sa mise en œuvre

. que des accords bilatéraux pourront être conclus entre réseaux ferroviaires pour faciliter l'application de l'accord

. qu'en dehors des procédures de concertation déjà en usage dans le cadre du Comité ferroviaire de la CEI et des pays baltes, les services des quatre Administrations ferroviaires de SARAX devront coopérer, notamment en ce qui concerne les échanges de matériels

Enfin, et ce n'est pas la moindre des conséquences de l'accord ferroviaire sur le marché des transports de la Région, que toute " société d'expédition " agréée par une Administration ferroviaire nationale sera automatiquement, et du seul fait de cet agrément initial, agréée par les trois autres Administrations

Les accords de SARAX sont déposés et enregistrés à l'OCCHF (OSShD) à VARSOVIE ainsi qu'au Comité ferroviaire CEI/pays baltes à MOSCOU.

3.- Les sociétés d'expédition

Bien qu'il en ait toujours la possibilité, le Chemin de fer des pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale ne traite pas, ou peu, directement le prix du fret avec les chargeurs en trafic international. Il mandate un professionnel spécialisé pour le faire à sa place : la société d'expédition, qui, outre son rôle essentiel de représentation ou d'entremise tarifaire pour le compte du Chemin de fer, réserve aux clients chargeurs un certain nombre d'interventions personnelles et contribue ainsi à la mise en œuvre du transport ferroviaire.

- Les principales caractéristiques de la société d'expédition

Dans chacun des pays de la zone TRACECA, c'est le même modèle de société d'expédition qui a été mis en place.

Il s'agit de sociétés de capitaux de droit privé dans lesquelles sont associés des personnes physiques généralement issues des Chemins de fer ou de l'Administration des transports, mais quelque fois aussi d'origine commerçante (notamment les fruits et légumes comme en Géorgie, par exemple). Dans certains cas observés dans plusieurs pays, ces personnes physiques sont passées, préalablement à l'installation de leur société d'expédition, par l'emploi formateur d'un transitaire étranger implanté dans le pays.

Ces sociétés d'expédition, comme toutes les autres sociétés commerciales, sont inscrites au Registre du Commerce et des Sociétés (1) ou plutôt dans l'Administration qui en tient lieu :

- soit les Municipalités (Géorgie)
- soit le Ministère de l'industrie (Ouzbékistan)
- soit le Ministère de la justice (Kazakhstan)

Elles n'ont pas besoin d'autorisation administrative spécifique pour exercer leur profession de spécialiste du transport comme c'est le cas, par exemple, dans le secteur de la banque ou de l'assurance; mais les sociétés d'expédition ne peuvent vendre du " tarif " ferroviaire que si elles sont liées à l'Administration ferroviaire par un contrat de mandat qui leur délègue ce pouvoir.

C'est d'ailleurs ce qui est expressément prévu dans les tarifs ETT et MTT conclus annuellement au niveau gouvernemental du Comité ferroviaire, ainsi que nous l'avons déjà indiqué plus haut.

Ce sont des contrats annuels, reconductibles et révocables au gré de chacune des parties. Autant dire qu'il s'agit de contrats qui dépendent essentiellement de la (bonne) volonté de l'Administration ferroviaire, et que de ce point de vue, ils s'apparentent en définitive à des agréments administratifs sans en avoir le nom. Nous joignons en annexes No 5 et 6 deux contrats établis entre les Chemins de fer de Géorgie et des société d'expédition de ce pays.

Dans tous les autres pays de la zone TRACECA, nous avons pu constaté que les contrats liant le Chemin de fer et les sociétés d'expédition était rédigé sur le même modèle que ceux figurant en annexe pour la Géorgie.

Selon l'importance du pays considéré, on recense entre 10 et 80 sociétés d'expédition nationalement liées à une Administration ferroviaire par un contrat de mandat tarifaire.

A côté de ces sociétés de capitaux de droit privé, il existe toujours - c'est vrai dans tous les pays de la zone TRACECA - une société mixte ayant les mêmes pouvoirs et les mêmes attributions que n'importe quelle autre société d'expédition, mais avec la participation directe de l'Etat représenté par des dirigeants de l'Administration ferroviaire.

Dans chaque pays de la zone TRACECA, la société mixte d'expédition est unique dans son genre et, seule de son côté, elle cohabite en concurrence avec les nombreuses sociétés privées d'expédition. Quand on en discute avec ses dirigeants, la société mixte d'expédition, quelque soit sa nationalité, justifie son existence dans les mêmes termes suivants :

(1) A noter que dans chacun des pays visités, nous avons pu trouver un texte du droit des sociétés qui organise la publicité des actes de société. Mais seule la Géorgie joue effectivement le jeu en ménageant à tout tiers qui en fait la demande le libre accès à l'information. Tout en admettant que cette même publicité existe, l'Ouzbékistan et le Kazakstan se retranche derrière le secret des affaires et conserve les dossiers à l'usage exclusif de l'Administration.

- à travers la société mixte d'expédition, l'Etat, qui laisse par ailleurs proliférer les sociétés privées d'expédition, se donne les moyens d'intervenir en cas de besoin sur l'organisation de ce marché stratégique pour le développement du Chemin de fer

- la société mixte d'expédition ne fait que de la représentation tarifaire ferroviaire et travaille donc dans l'intérêt exclusif du Chemin de fer, alors que les sociétés privées d'expédition ont vocation à travailler aussi bien pour la route que pour le Chemin de fer (2)

- avant l'accord de SARAX, il n'y avait pas possibilité pour les sociétés privées d'expédition liées à leur Administration nationale de traiter en direct avec les Administrations ferroviaires des autres pays CEI du Caucase et de l'Asie Centrale qui passaient donc quasi obligatoirement par la société mixte considérée comme leur seul représentant autorisé

La plus représentative des sociétés mixtes d'expédition est incontestablement la société SHOSHTRANS qui pèse très lourd sur le marché du transit international de l'Ouzbékistan.

- L'entremise tarifaire de la société d'expédition

La fonction principale de la société d'expédition et la première raison de son existence consiste à vendre aux chargeurs du "tarif" ferroviaire en transport international de transit (ETT et MTT).

L'Administration ferroviaire s'en remet aux sociétés d'expédition pour conclure avec les chargeurs des contrats de transport dans le respect des prix maximums décrétés par le Comité ferroviaire et modifiés par l'accord de SARAX.

A noter que l'importance du rôle joué par les sociétés d'expédition dans la vente et l'application du tarif ferroviaire, est régulièrement consacrée par la participation des représentants de la profession à la négociation annuelle des tarifs ETT et MTT. Mais il est vrai que cette participation n'est qu'indirecte dans la mesure où elle prend la forme d'une réunion parallèle au cours de laquelle la profession des sociétés d'expédition est seulement invitée à donner son avis sur la politique tarifaire des Chemins de fer.

Au titre de son entremise tarifaire, la société d'expédition remplit les fonctions suivantes :

- la fonction commerciale du vendeur

- la fonction administrative du rédacteur des documents ferroviaires d'expédition

(2) Il faut certainement nuancer cette affirmation qui méconnaît la logique du développement concurrentiel. Acteur à part entière sur le marché de "l'expédition", la société mixte suivra naturellement les mêmes évolutions que ses challengers privés. Et même, il n'est pas exclu de voir ici ou là, la société mixte d'expédition anticiper l'évolution intermodale dans la mesure où c'est elle qui a souvent les dimensions d'entreprise internationale qui manquent souvent aux petites sociétés privées.

- la fonction juridique du responsable qui conclut le contrat de transport ferroviaire pour le compte du chargeur, mais en son nom propre, et qui répond par conséquent de la bonne fin de l'opération. Cette fonction juridique trouve quelquefois son prolongement dans l'assurance que peut fournir la société d'expédition à son client le chargeur.

De l'autre côté des responsabilités, il résulte de cette même fonction juridique que la société d'expédition avance au Chemin de fer le prix du transport dont il demeure de toute façon "Ducroire".

En rémunération de l'ensemble de ces fonctions, la société d'expédition perçoit :

- d'une part la commission payée par le Chemin de fer sous forme d'une ristourne (de 15 à 25%) consentie sur les maximums officiellement pratiqués en vertu des tarifs internationaux de transit

- d'autre part le prix que lui paye directement le client sur les prestations supplémentaires que la société d'expédition est en mesure de lui vendre dans les gares et dans les ports, ou encore le prix de l'assurance des marchandises

- Les autres fonctions de la société d'expédition

Au delà des trois fonctions - commerciale, administrative, juridique - qui forment le contenu de leur entremise tarifaire, les sociétés d'expédition ont vocation à devenir de véritables transitaires/organiseurs de transport à l'instar de leurs homologues européens.

C'est déjà le cas des plus importantes d'entre elles qui sont physiquement installées dans les ports et les gares ferroviaires où elles interviennent surtout sur les deux points noirs du trafic ferroviaire :

- la sécurité des cargaisons qu'il faut spécialement assurer partout où il y a arrêt, triage, transbordement, passage et contrôle en douane, etc

- le délai de ces mêmes opérations qui peut faire perdre énormément de temps en l'absence d'une surveillance professionnelle

En revanche, les sociétés d'expédition interviennent encore peu dans l'accomplissement des formalités en douane qui demeurent assez généralement des opérations réservées à l'Administration

L'élargissement des fonctions de la société d'expédition se fera sans doute au travers de deux développements simultanés qu'on voit déjà se dessiner au fil de l'étude :

- un développement international au delà des frontières de la CEI qui sera impulsé et accompagné par l'opérateur commun dont il est question par ailleurs

- un développement intermodal dans lequel la société d'expédition opérera sur tous les modes de transport à la fois

C'est en tous cas dans cette voie de la diversification et de l'élargissement de leurs fonctions que se jouera essentiellement la concurrence entre sociétés d'expédition, privées ou mixtes. L'étroitesse de leur marge de négociation sur les prix de transport qui leur sont délégués, et la notion même d'entremise tarifaire, ne leur permet pas en effet de se situer facilement les unes par rapport aux autres sur le seul terrain de la représentation des tarifs du Chemin de fer.

- Responsabilités des sociétés d'expédition

Intermédiaire entre le Chemin de fer dont elle est le mandataire et le client chargeur pour le compte duquel elle conclut le contrat de transport ferroviaire, la société d'expédition (qu'elle soit privée ou mixte) expose une double responsabilité : une responsabilité du fait personnel et une responsabilité de bonne fin.

- Responsabilité du fait personnel :

La société d'expédition est d'abord responsable des fautes qu'elle peut commettre elle-même dans les obligations qui sont les siennes vis à vis du Chemin de fer et vis à vis du client.

. Vis à vis du Chemin de fer

- obligation de payer le prix du transport
- obligation de respecter les tarifs ETT et MTT
- obligation d'établir les documents d'expédition

. Vis à vis du client

- obligation de répercuter sur le Chemin de fer les ordres et informations du client : la déclaration d'expédition
- obligation de veiller à la conformité des documents ferroviaires
- obligation de souscrire plus généralement pour le compte du client à toutes les obligations qui sont celles de l'expéditeur d'un transport ferroviaire international (3)

(3) Depuis le 1er mai 1997, ce n'est plus l'ancienne Loi intérieure de l'URSS qui régit les contrats de transport internationaux par Chemin de fer exécutés sur deux ou plusieurs Etats de la CEI, mais la Convention Internationale SMGS, comme cela est normal s'agissant de relations ferroviaires entre des Etats indépendants non adhérents à la Convention Internationale Européenne CIM. Cette régularisation était attendue depuis plusieurs années. En fait depuis 1992, quand se sont construits les Etats indépendants de la CEI qui, en matière de transports internationaux intra CEI, n'avaient conservé la Loi interne d'URSS que pour la commodité des procédures administratives soviétiques qui continuaient de réguler les contentieux de responsabilité inter-réseaux. Sur le fonds le passage du texte URSS au texte SMGS n'a pas changé grand chose aux responsabilités ferroviaires qui restent les mêmes. En revanche, les délais de réclamation et de prescription sont modifiés dans le sens d'un allongement dû à l'application de la SMGS.

Les obligations de l'expéditeur à un contrat de transport ferroviaire international, de même que celles du destinataire ou du transporteur sont définies dans la Convention Internationale SMGS jointe en annexe No 7.

- Responsabilité de bonne fin

A l'égard de son client le chargeur, la société d'expédition prend la position d'un véritable organisateur de transport puisqu'elle conclut le contrat ferroviaire pour le compte de ce dernier, mais en son nom propre. La société d'expédition s'engage par conséquent sur le résultat de l'opération de transport et devient, en quelque sorte, garante du Chemin de fer.

Juridiquement, cela signifie qu'en cas de perte de marchandises, d'avaries ou de retard à la livraison qui seraient de la responsabilité du Chemin de fer, c'est la société d'expédition qui ferait l'objet de la réclamation du client et devrait, le cas échéant, indemniser celui-ci à hauteur du préjudice subi.

Charge ensuite à la société d'expédition de se retourner contre le Chemin de fer responsable et se faire rembourser les indemnités versées au client en réparation de la perte, de l'avarie ou du retard à la livraison.

Dans tous les pays visités, nous avons pu vérifier en étudiant plusieurs dossiers " litige " que les réclamations fonctionnaient bien selon ce schéma :

1. Le client constate un manquement - perte, avarie, retard - et adresse une réclamation à la seule personne qui est directement en relation contractuelle avec lui : la société d'expédition.
2. La société d'expédition, qui n'est de toute façon pas outillée pour gérer juridiquement les contentieux de transport, répercute la réclamation au Chemin de fer dont les services spécialisés (le bureau " litige " du service juridique) vont instruire le dossier sur la base de la Convention Internationale SMGS.
3. Dans la quasi totalité des cas, le réseau ferroviaire sur qui la société d'expédition a répercuté la réclamation, est celui de la gare de destination (4) qui, en vertu de la SMGS, doit en effet indemniser les dommages si la responsabilité du Chemin de fer est engagée, et ceci quelque soit le réseau en cause : réseau d'expédition, de transit ou de destination. Le réseau saisi de la réclamation prend donc une première décision en acceptant ou en refusant l'indemnisation réclamée.

- 1ère hypothèse : acceptation de la réclamation

Dans cette hypothèse favorable (5), le client sera indemnisé par le Chemin de fer saisi de la réclamation. Mais celui-ci n'appartient peut-être pas au réseau effectivement responsable, ou bien partage-t-il la responsabilité du " litige " avec un ou plusieurs autres réseaux du parcours.

(4) La règle SMGS indique que trois chemin de fer peuvent être saisis de la réclamation : celui d'expédition ou de destination et celui sur le parcours duquel s'est produit le dommage.

(5) Jusqu'à présent, les Administrations ferroviaires n'ont pas manifesté une forte volonté de conciliation et ce sont les décisions de non recevoir qui sont les plus fréquentes.

Une discussion entre deux ou plusieurs réseaux est par conséquent susceptible de s'engager, qui, si elle ne peut pas régler le litige à l'amiable sur un simple échange de pièces et de correspondances, donnera lieu à une solution autoritaire du Comité "litige" de l'OCCHF (OSShD). Ce Comité statue deux fois par an sur l'ensemble des dossiers en suspens en réunion plénière, c'est à dire avec la participation des représentants de tous les réseaux.

- 2ème hypothèse : fin de non recevoir

Dans l'hypothèse d'une fin de non recevoir, la société d'expédition n'a que le recours d'un procès, lequel peut connaître trois degrés de juridiction :

- . une première instance dite "arbitrale" qui est en fait une juridiction professionnelle ou technique dans laquelle siègent des spécialistes du droit des transports souvent issus des chemins de fer, ou bien de l'Université
- . une deuxième instance d'appel qui appartient aux juridictions de droit commun et qui est constituée de magistrats de l'ordre judiciaire
- . une troisième instance qui semble être à la fois une Cour d'appel suprême et une Cour de Cassation, mais qui n'est pas une juridiction à proprement parler puisque constituée au sein du Parlement par des élus politiques

LES CONVENTIONNEMENTS LES DEUX SYSTEMES DE TARIFICATION CORRESPONDANT AUX CONVENTIONS

Avant d'aborder les détails des dispositions concernant le trafic marchandises international, il est nécessaire de présenter succinctement les conventions qui régissent le transport ferroviaire entre l'Europe de l'Ouest et la C.E.I.

Un des principaux objets du conventionnement est de permettre, moyennant un seul document de transport - lettre de voiture - valable sur tout le parcours depuis la gare expéditrice jusqu'à destination, l'expédition directe des marchandises qui doivent emprunter les lignes de plusieurs Etats.

Il convient pourtant, en l'état actuel des choses, d'établir deux lettres de voiture pour un acheminement de marchandises entre un pays de l'Europe de l'Ouest et un pays de la C.E.I. et vice versa (lettre de voiture régime C.I.M. - lettre de voiture régime S.M.G.S.).

Il existe actuellement deux systèmes de conventionnement :

- La Convention, relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF qui est en même temps une organisation dont le siège est à BERNE) complétée par les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (C.I.M.) et les Dispositions Complémentaires Uniformes (D.C.U.). Sont précisées dans ces conventions les tarifs à appliquer, les accords particuliers, les itinéraires, les règlements de frais et des litiges, etc. La C.I.M. s'applique dans le trafic entre les Etats suivants :

Albanie - Algérie - Allemagne - Autriche - France - Grèce - Hongrie - Irak - Iran - Irlande - Italie - Liban - Luxembourg - Maroc - Monaco - Norvège - Pays-Bas - Pologne - Portugal - Roumanie - Royaume Uni - Suède - Suisse - Syrie - République Tchèque - Slovénie - Tunisie - Turquie - Yougoslavie.

L'ensemble des dispositions figure dans un document affilié R.R.I.M. (Recueil des Réglementations du Trafic International Marchandises).

- L'Accord sur le transport international FRET (S.M.G.S.) et les Prescriptions de droit uniques pour le transport international FRET (TsIM), l'un ou l'autre étant appliqué par certains pays.

La S.M.G.S. s'applique dans le trafic entre et pour les Etats de la C.E.I. : Russie - Kazakhstan - Ouzbékistan - Ukraine - Biélorussie - Turkménistan - Moldavie - Tadjikistan - Arménie - Azerbaïdjan - Géorgie - Kirghizistan.

Pour un acheminement de marchandises d'un pays de l'Ouest vers un pays de l'Est et inversement, la première lettre de voiture est établie par l'expéditeur pour la gare frontière de sortie polonaise, slovaque ou hongroise ou pour la gare frontière lituanienne de SESTOKAI, dans le cas où la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie sont concernées.

Le Chef de la gare frontière de sortie premier destinataire, effectue la réexpédition vers le destinataire final. Sur la première lettre de voiture sont indiquées dans une case "Déclarations" les mentions :

"A réexpédier sur (nom de la gare destinataire définitive et du réseau destinataire définitif.)"

"Destinataire définitif (nom et adresse du destinataire définitif)".

Dans le sens Ouest → Est, l'expéditeur est tenu d'apporter dans la même case "Déclarations", les indications complémentaires suivantes si les envois doivent transiter par l'Ukraine, la Biélorussie et/ou la Russie :

"Paiement des frais en transit par (nom du réseau de transit) effectué par (nom du transitaire-payeur de frais en transit et son code)".

"Accord N° ... (Numéro de l'accord entre l'expéditeur et le transitaire)".

Lors de la réexpédition, la lettre de voiture afférente au premier contrat de transport est jointe, dans les deux sens du trafic, à la lettre de voiture de réexpédition.

D'après les informations recueillies, la S.M.G.S. serait une adoption à la législation des pays de l'Est de la C.I.M. qui résulte elle-même de la Convention de BERNE.

Chacune des conventionnements définit en outre des systèmes tarifaires spécifiques.

Il va sans dire que malgré une législation extrêmement complexe, les modalités d'application pourraient encore être assez simples, mais de nombreuses particularités existent surtout dans le domaine de la tarification. A titre d'exemple, il convient de citer :

La Pologne adhère à la C.I.M., mais participe au Tarif S.M.G.S., de même que la Slovaquie, la Bulgarie et la République Tchèque.

La Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, la Mongolie appliquent certaines dispositions particulières.

L'analyse concernant les dispositions tarifaires internationales appliquées dans les deux systèmes sera limitée aux principes généraux et aux points qui sont générateurs de différences susceptibles de rendre la mise en application pratique difficile.

1. La tarification en Europe de l'Ouest (régime C.I.M.)

Chaque pays élabore ses propres tarifs, exprimés en monnaie nationale.

Les tarifs prennent en compte les quatre critères principaux suivants :

- la distance de parcours,
- le pourcentage de remplissage du wagon par rapport à sa capacité,
- la nature des marchandises,

- le type de wagons.

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

Les tarifs doivent contenir toutes les conditions applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires, et le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Les Chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables. La publication des mesures prises n'est pas obligatoire.

Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le Chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

Concernant le règlement des comptes entre Chemins de fer, tout Chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux Chemins de fer intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par accords entre Chemins de fer. En cas de carence de paiement de l'un des Chemins de fer dûment constatée, l'Office Central de la COTIF saisie par un Chemin de fer créancier fait supporter les conséquences à tous les autres Chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix du transport.

Chaque Chemin de fer doit publier les cours de conversion et d'acceptation auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères et il accepte en paiement des monnaies étrangères.

Les tarifs applicables sont publiés en principe une fois par an par chaque Chemin de fer, l'augmentation étant généralement fixée plusieurs mois à l'avance. A titre d'exemple, il est défini fin 1997 par la SNCF que les tarifs augmenteront de 2,5 % à compter du 1er février 1998. Ces tarifs seront applicables jusqu'au 31/01/99. L'officialisation de la mise en place de l'EURO dans une partie de l'Union Européenne simplifiera les règlements ; d'ores et déjà, une partie des tarifs est déjà publiée en EURO.

Si l'on compare actuellement les tarifs pratiqués, on constate des écarts importants entre les prix imposés par chacun des Chemins de fer pour le transport d'une marchandise donnée sur une même distance.

A titre d'exemple les tarifs allemands sont plus élevés que les tarifs français qui sont supérieurs aux tarifs italiens. A contrario, les réductions applicables aux tarifs consenties par les Chemins de fer italiens sont inférieures à celles pratiquées par les Chemins de fer français qui sont plus basses que celles consenties par les Chemins de fer allemands. Finalement, le prix de transport à la tonne-kilomètre d'une marchandise donnée est peu différent d'un pays à l'autre.

Pour faciliter les transports internationaux d'un pays à l'autre, plusieurs Chemins de fer ont conclu des accords bilatéraux édités et publiés (France - Allemagne - Belgique - Suède - Finlande - Autriche - Italie - Espagne).

Parallèlement des tarifs spéciaux pour des marchandises particulières sont édités et publiés. A titre d'exemple pour le transport des automobiles entre la France et l'Italie une tarification spécifique est mise en application. Cette disposition permet de régler les problèmes résultant de l'utilisation de wagons spéciaux et de prendre en compte l'amortissement de ce matériel.

Les Chemins de fer négocient directement les prix de transport avec la clientèle et les accords bilatéraux facilitent les relations entre les Chemins de fer expéditeur et le client (un seul interlocuteur). La clause de responsabilité réciproque figure dans les accords ce qui évite le recueil d'accords préalables et simplifie considérablement les relations avec la clientèle.

L'ensemble des dispositions vise à faciliter l'interopérabilité en même temps qu'à une reprise de parts de marché du transport ferroviaire. L'extension et la modernisation des réseaux routiers a largement facilité le développement de la concurrence.

2. La Tarification C.E.I.

Le tarif international ferroviaire de transit (M.T.T.) tarif 8100 est appliqué par les participants suivants :

- Chemins de fer de Biélorussie (Btch),
- Société nationale des Chemins de fer Bulgares (BDJ),
- " anonyme des " Lituaniens (LG),
- Chemins de fer Mongols,
- " Polonais,
- " Russes,
- " Ukrainiens,
- " Slovaques,
- " Tchèques,
- " du Kazakhstan,
- " de l'Ouzbékistan,
- " du Turkménistan,
- " du Tadjikistan,
- " du Kirghizistan,
- " de l'Arménie,
- " de l'Azerbaïdjan,
- " de la Géorgie.

Ce tarif est appliqué depuis le 1er octobre 1997 avec les modifications du 1er janvier 1986. La dernière édition date de 1991.

Il est complété par le Tarif Unique de transit (E.T.T. abréviation russe) valable depuis le 1er janvier 1959 (réédité en janvier 1967). La dernière édition date de 1992.

La monnaie du tarif est le franc suisse. Les tarifs sont élaborés par un Comité tarifaire qui ne siège pas en permanence. Une réunion annuelle des représentants des pays participant au tarif est organisée en janvier pour établir les tarifs applicables du 1er avril au 31 décembre de l'année. En principe ces tarifs s'appliquent également pour le 1er trimestre de l'exercice suivant.

D'après une information recueillie, les tarifs appliqués, uniformes dans tous les pays depuis 1986 et réactualisés chaque année, résulteraient d'une moyenne des tarifs appliqués par 9 Chemins de fer européens au début des années 80. Les 9 Réseaux de Chemins de fer concernés étant l'Autriche, la Suisse, la France la Finlande, les Pays Bas, la Belgique, l'Allemagne, la Suède et la Yougoslavie.

Les tarifs sont édités en langue russe et publiés dans des éditions officielles de chacun des pays.

Pour le calcul du prix de transport, les paramètres suivants sont pris en compte :

- la nature de la marchandise,
- la distance tarifaire,
- le type d'expédition,
- la vitesse de transport,
- le poids de l'expédition,
- la catégorie des conteneurs à haute capacité éventuellement,
- les autres conditions prévues par le tarif.

La réactualisation annuelle des tarifs est élaborée par le M.P.S. à Moscou en concertation avec le Comité des Devises et Tarifs qui calcule les prix de revient. Sur la base des indices économiques de chacun des pays (prix de l'énergie, des carburants, des métaux, du niveau de l'inflation) et de la parité dollar US/Franc Suisse, le Comité tarifaire établit une proposition de tarif adressée à chacun des pays participant au Tarif, deux mois environ avant la réunion annuelle. Cette pratique est en vigueur depuis 1993. La Conférence du Comité tarifaire pour 1997 était réunie à ALMATY, la Présidence étant assurée par le pays invitant, en l'occurrence le Kazakhstan pour cet exercice.

Sur la base des tarifs ainsi établis, chaque pays décide des taux qu'il appliquera à ces tarifs en toute liberté. Chaque Chemin de fer a le droit en cours d'année d'augmenter le niveau des taux et des taxes supplémentaires au moins deux fois, en informant tous les participants au Tarif deux mois à l'avance.

De plus, chaque trimestre, une correction est apportée au Tarif, uniformément pour tous les pays en fonction de l'évolution de la parité dollar US/Franc Suisse selon les données fournies par l'Agence REUTERS. Le cours est annoncé au moins un mois avant son introduction, chaque trimestre, le 1er de chaque trimestre. Pour le Chemin de fer Ukrainien, cette correction est limitée à deux fois l'an, au 1er avril et au 1er octobre.

Selon les marchandises transportées, les types de trafic (wagons isolés, conteneurs, etc.), les pays desservis ou en transit, on peut trouver des taux variant dans une fourchette de 0,35 à 2,00.

Aux prix ainsi déterminés, s'ajoutent des taxes supplémentaires. Ainsi, dans le compte rendu de la réunion du Comité Tarifaire de janvier 97, il est précisé :

"Les taxes supplémentaires sont définies au niveau de 60 % du tarif M.T.T.

Pour les trafics de transit des pays hors CEI, aux pays hors CEI, à travers la Mongolie, la Chine, la Corée, le Vietnam, les taxes sont fixées au niveau des taux de E.T.T.

Les taxes pour les tonnes supplémentaires des wagons acheminés sur des chemins de fer des pays hors CEI pour le déchargement sur des wagons pour une voie à l'écartement de 1,520 m doivent être d'au moins 60 Francs Suisses par wagon.

Les taxes qui ne sont pas prévues par M.T.T. et E.T.T., sont calculées au niveau des règles et des tarifs internes."

En conséquence, malgré une tarification C.E.I., les Chemins de fer appliquant le tarif, disposent d'une liberté tarifaire totale. Lors d'une étude récente au niveau des Chemins de fer du Kazakhstan, il a été précisé que les prix de transport pratiqués étant les plus faibles de tous les pays de la C.E.I., il était prévu au cours des 5 prochaines années d'appliquer aux prix de transport un coefficient multiplicateur de 2,6.

Pour ce qui concerne la mise en application des taux tarifaires, il est précisé dans les dispositions générales de la politique tarifaire de trafic international de FRET des chemins de fer des Etats de la CEI en monnaie convertible que :

"Les taux tarifaires ne peuvent être appliqués que par des organismes d'expédition qui ont des contrats de trafic international de fret avec chaque administration ferroviaire".

Les Chemins de fer n'ont ainsi aucun contact avec la clientèle, ce sont les organismes d'expédition appelés aussi localement "agent FRET" qui négocient avec le client, mandatés par les Chemins de fer. Les organismes d'expédition ont essentiellement un rôle de "vendeurs de tarifs". La commission qu'ils encaissent est généralement libre. On peut d'ailleurs supposer que les réductions décidées par les Chemins de fer au cas par cas et notifiées aux "agent FRET" ne sont pas toujours répercutées sur les prix pratiqués à la clientèle.

Tout en appliquant à la base le tarif MTT 8100, chaque chemin de fer, par le biais des taux et des taxes, élabore ses propres tarifs en conservant les principes économiques de l'ex-URSS :

- les excédents de recettes du trafic fret par rapport aux dépenses doivent permettre de couvrir les déficits du trafic passagers et dégager un bénéfice suffisant pour alimenter la sphère sociale et financer des investissements,
- le bilan annuel des activités des Chemins de fer doit au moins être équilibré.

Selon les pays, depuis un à deux ans, les Chemins de fer mettent en oeuvre des restructurations dans le but d'évoluer vers une économie de marché. Certains réseaux commencent à créer des organismes commerciaux, à gérer séparément les activités. La tâche est extrêmement difficile car il faut convaincre avant de réaliser. Beaucoup de dirigeants sont encore convaincus que la seule reprise économique suffise pour redresser les chemins de fer et qu'en conséquence aucun changement ne s'impose.

D'ores et déjà, des accords tarifaires sont décidés pour le transport de marchandises données sur des itinéraires précis. A titre d'exemple on peut citer l'accord de mai 96 sur une réduction de 50 % des tarifs pour le transport du coton entre 4 pays, la Géorgie, l'Azerbaïdjan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

A contrario, dès qu'un réseau entrevoit un potentiel de transport pour une certaine nature de marchandises, il s'empresse de majorer ses tarifs. A noter que les Compagnies portuaires constituant généralement des passages obligés pratiquent la même méthode.

Lors de différentes études effectuées dans plusieurs pays de la C.E.I., il a été relevé de nombreuses et importantes créances entre des réseaux, mais aussi et surtout des créances entre des entreprises industrielles et les Chemins de fer.

3. Comparaison entre les deux systèmes de tarification

Le seul point commun entre les deux systèmes de tarification réside essentiellement sur les fondements juridiques des réglementations de bases.

Dans les deux systèmes, la tarification est complexe et nécessite une grande habitude pour la mise en application. Toutefois, la tarification C.E.I. présente dans ses principes et dans les modalités d'application des inconvénients qui ont surtout pour origine :

- le contexte économique des pays et les problèmes financiers des réseaux de Chemins de fer qui ont vu leur activité chuter considérablement dès l'éclatement de l'URSS,
- le maintien des principes de l'économie centralisée et de la tutelle du M.P.S. dans bien des domaines. Rares sont les Chemins de fer qui disposent actuellement d'une structure juridique. La dépendance vis-à-vis du M.P.S. demeure généralement très marquée,
- l'instabilité de l'économie, des régimes politiques, des monnaies,
- le maintien d'une situation de quasi monopole, la concurrence étant jusqu'alors pratiquement négligeable compte tenu du mauvais état et des faibles développements des réseaux routiers,
- un certain climat d'antagonisme qui prévaut entre certains états.

Les principaux inconvénients :

- la grande liberté tarifaire résultant des applications de taux et taxes modifiés généralement au minimum deux fois par an. A cela, il convient d'ajouter les corrections trimestrielles du M.T.T., tarif 8100 en fonction de l'évolution de la parité dollar US/Franc Suisse. A titre expérimental, il a été demandé un prix de transport le 7 décembre à un pays de la CEI. Ce prix indiqué n'était applicable que jusqu'au 31 sans pouvoir préciser l'évolution probable pour janvier. Chaque pays, pour les raisons évoquées précédemment garde toute latitude pour "jongler" avec les tarifs dans le but d'équilibrer les comptes en fin d'exercice. Ce sont d'ailleurs dans la majorité des pays les départements Economie et Finances des Chemins de fer qui maîtrisent les dispositions tarifaires. Ceci s'explique du fait que les Chemins de fer n'ont aucune concertation avec la clientèle. Les seules relations existantes sont limitées à des interrogations sur les prévisions de production annuelles des principaux produits (pétrole, charbon, métaux, minerais, engrais, etc.).
- la nécessité de passer par un organisme d'expédition mandaté par les Chemins de fer. Cet intermédiaire supplémentaire représente un coût et ne permet pas le contact avec les Chemins de fer qui se privent ainsi d'une partie de recettes. D'après les informations recueillies, le nombre des organismes d'expédition serait en forte régression.
- l'accord tarifaire pour un acheminement donné doit souvent être complété par un accord préalable d'acheminement, la désignation du transitaire payeur de frais en transit, en précisant son code.
- les importantes majorations de prix fréquemment décidées mettent en difficulté beaucoup d'entreprises, d'où la naissance de nombreuses créances.
- l'absence d'un organisme permanent identique à l'office central de la COTIF amène à régler entre les Etats les litiges, les créances et tout autre problème. A noter la difficulté résultant du fait que les organismes d'expédition "vendeurs de tarifs" n'ont aucune responsabilité en matière de transport proprement dit.
- le manque de confiance régnant entre les réseaux de chemin de fer due en grande partie à l'instabilité et aux difficultés financières ne facilite pas les accords tarifaires. Les accords tarifaires conclus ont souvent pour objectif d'attirer le trafic d'une marchandise sur un itinéraire donné sans que d'ailleurs puisse être déterminé avec certitude le prix de revient du transport dans la majeure partie des cas.

+

Dans cet esprit, il est évident que la reprise économique qui s'amorce plus ou moins dans les pays de la C.E.I. va créer de nouvelles potentialités de transport qui ne manqueront pas, selon les acheminements à envisager de générer de nouveaux différends entre les réseaux. A ce sujet, il est bon de mentionner la rivalité qui s'instaure entre les itinéraires TRACECA NORD à travers le Kazakhstan de Drujba à Aktau, et TRACECA SUD à travers le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan entre Drujba et Turkmenbachi.

Conclusion

Les inconvénients évoqués constituent certes des handicaps, mais non pas des difficultés insurmontables.

La tarification ferroviaire est dans son ensemble extrêmement complexe tout à l'Ouest qu'à l'Est, mais peut-il en être autrement ?

Au bénéfice du passage à l'économie de marché des restructurations des réseaux de chemin de fer de la C.E.I., bon nombre des inconvénients devrait disparaître à moyen terme ou dans un premier temps s'atténuer.

Le contexte économique actuel des pays de la C.E.I., les difficultés financières des réseaux de chemin de fer génèrent actuellement un climat d'instabilité qui devrait s'estomper avec la reprise de la production industrielle. Ce n'est que lorsqu'un climat de confiance sera rétabli entre les pays que pourra être révisé le système de tarification libre existant actuellement.

Le développement de la concurrence et les conditions imposées par la clientèle contribueront à développer une tarification plus stricte.

L'OPERATEUR COMMUN

Sur la recommandation des experts-consultants du projet TRACECA, les huit réseaux ferroviaires de la zone se sont mis d'accord à BRUXELLES, le 16 janvier 1998, pour constituer ensemble, sous la forme d'une société commerciale de droit privé, une filiale commune ayant pour objet de promouvoir et d'organiser leurs trafics internationaux au départ ou à destination de l'Europe.

Outre les huit réseaux qui en sont les membres fondateurs et qui en demeureront en tout état de cause les associés majoritaires, cette nouvelle société provisoirement dénommée « Opérateur Commun - OC » serait également ouverte à d'autres partenaires, qui, sans être des Chemins de fer, exercent leur activité dans le même secteur du transport ferroviaire et contribuent à la mise en œuvre de celui-ci. Par exemple des Compagnies de navigation exploitant des lignes de ferry sur la mer Caspienne ou la mer Noire.

Le protocole d'intention signé à BRUXELLES le 16 janvier 1998, et figurant en annexe No 8 des présentes, indique les objectifs et les missions de l'Opérateur Commun - OC.

L'explication détaillée de ces objectifs et missions est mentionnée dans deux documents préparatoires à la réunion de BRUXELLES du 16 janvier 1998 :

- proposition pour une convention entre les huit réseaux membres de l'OC (annexe No 9)
- accord de collaboration entre les huit réseaux membres de l'OC et l'OC lui-même (annexe No 10)

C'est en fonction de ces objectifs et de ces missions de l'OC que nous avons étudié le cadre juridique qu'il convenait de lui appliquer et que nous préconisons d'adopter la forme juridique du groupement européen d'intérêt économique – GEIE – pour l'ensemble des raisons développées ci-après.

1.- Le choix du droit applicable à l'Opérateur Commun - OC

Les inconvénients évidents qu'il y aurait à constituer la nouvelle entité commune en Russie et à opter pour le droit russe des sociétés commerciales, ou encore à choisir par préférence le droit de l'un des pays TRACECA à l'exclusion de tous les autres de la Région, conduisent naturellement à se tourner vers le droit européen, le seul droit international des sociétés en relation directe avec le projet TRACECA.

Par droit européen des sociétés, on peut entendre :

- soit le droit national d'un des pays de l'Union Européenne - UE. Ce sont alors des centaines de formules qui sont offertes à notre choix

- soit le droit international européen, c'est à dire celui, encore très réduit, qui s'applique dans les mêmes termes et sans différenciation dans chacun des pays de l'UE.

A cet égard, deux formules seulement de droit international européen existent à l'heure actuelle :

- la société anonyme de droit européen dont le projet, vieux de plus de vingt ans, n'est pas encore complètement abouti

- le groupement européen d'intérêt économique - GEIE, institué par le règlement No 2137/85 du Conseil de l'UE

Au regard du projet TRACECA d'Opérateur Commun, c'est le GEIE qui présente le plus d'avantages.

2.- Le GEIE : un droit européen de plein effet

Tant que le règlement sur la société anonyme n'est pas publié, c'est la première et pratiquement l'unique entité juridique de droit privé communautaire. Sa finalité est de faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres en leur permettant d'améliorer ou d'accroître leurs propres résultats.

Le règlement portant création du GEIE définit un droit unique et uniforme applicable dans tous les Etats membres de l'UE. Issu d'un règlement communautaire, ce droit en possède les trois caractéristiques fondamentales :

- il est directement applicable dans les Etats membres

- il produit des effets directs dans ces Etats

- il bénéficie d'une primauté sur les droits nationaux

Nous joignons en annexe No 11 le modèle d'une convention constitutive (statuts) d'un GEIE conforme aux dispositions du règlement communautaire.

3.- L'objet du GEIE contient celui du projet d'Opérateur Commun - OC

Aux termes de l'article 3, § 1 du règlement « le but du groupement est de faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité; il n'est pas de réaliser des bénéfices pour lui-même. »

De cette définition, il résulte clairement que le GEIE est un groupement de moyens au service de ses membres et qu'il ne peut donc être utilisé pour servir de cadre juridique à une activité économique qui trouverait sa fin en elle-même, indépendamment de l'activité de ses membres.

Autrement dit, l'Opérateur Commun GEIE n'est pas constitué pour devenir un transitaire ou une société d'expédition de plus avec vocation à développer sa propre clientèle. Il prend en charge, pour le compte de chacun de ses membres, une partie de la fonction commerciale et de la fonction d'exploitation que ceux-ci lui délèguent.

Ce sont les membres de l'OC GEIE qui recueillent directement les bénéfices de l'opération au travers de leur développement propre. La rémunération de l'OC GEIE finance son fonctionnement et les investissements nécessaires à l'accroissement de l'activité, lequel est fonction du besoin des membres.

D'où les particularités du régime fiscal et du régime juridique du GEIE :

- les résultats sont fiscalement transparents et, par conséquent, imposables chez les membres
- les membres du GEIE répondent indéfiniment et solidairement des dettes du groupement. Le GEIE, qui n'a pas vocation à faire des bénéfices, n'a pas non plus vocation à se constituer du passif.

4.- Une grande liberté contractuelle

Le règlement communautaire qui institue le GEIE laisse aux membres de celui-ci une marge de liberté contractuelle qui permet d'inventer des règles particulières de constitution et de fonctionnement en réponse aux problèmes spécifiques, notamment d'équilibre des forces, de l'OC TRACECA.

Par exemple sur les points suivants:

- variabilité du capital
- constitution de l'actionariat en deux catégories distinctes : les réseaux ferroviaires (catégorie A - majoritaire) et les autres partenaires (catégorie B - minoritaire)
- droit de vote inégalitaire
- contrôle des comptes
- discipline intérieure

A noter que la responsabilité personnelle des membres évoquée plus haut est aussi la contrepartie normale de cette liberté contractuelle qui caractérise le régime juridique du GEIE

par différence avec celui des sociétés commerciales généralement soumis à d'étroites et minutieuses règles légales de constitution et de fonctionnement, lesquelles laissent peu de place aux solutions particulières et au « sur mesure » dont sont demandeurs les réseaux ferroviaires en ce qui concerne leur Opérateur Commun - OC.

En revanche, lors de sa constitution, le GEIE doit respecter un minimum de contraintes relatives à son objet, à la qualité de ses membres et à la domiciliation de son siège social :

- l'objet doit être conforme à la vocation du GEIE dont l'existence et l'action sont au service du développement de ses membres

- les membres, personnes physiques ou morales de droit privé ou public, doivent exploiter une activité économique; deux d'entre elles doivent avoir la nationalité d'un des Etats membres de l'UE

- le siège social du GEIE doit être situé sur le territoire de l'un des Etats membres de l'UE. Mais il peut créer des établissements (succursales) n'importe où dans le monde.

5.- La responsabilité personnelle des membres du GEIE

Si les avantages du GEIE, brièvement rappelés ci-dessus, sont manifestes au regard du projet de l'Opérateur Commun - OC, il n'en reste pas moins que la responsabilité indéfinie et solidaire des membres sur les dettes du groupement est généralement considérée comme un inconvénient majeur et dissuasif de cette forme d'association.

Cette responsabilité n'est pourtant pas l'épouvantail « absolu » qu'on a l'habitude de mettre en avant par comparaison avec l'irresponsabilité personnelle des associés de société commerciales de capitaux. Elle doit être relativisée et s'analyser au regard de toutes les autres caractéristiques du GEIE et au regard aussi des caractéristiques propres du projet de l'OC TRACECA.

En effet, par son objet le GEIE n'a pas plus vocation à faire du passif qu'à faire des bénéfices, et, dans le cas particulier de l'OC, un passif significatif ne pourrait se constituer que dans les rapports commerciaux entre le GEIE et ses propres membres (achat de prestations de transport aux réseaux ferroviaires).

D'autre part, il n'est pas interdit à un créancier du GEIE de renoncer à la solidarité ou à l'obligation personnelle des membres, concernant un contrat spécifique.

Des renoncements systématiques pourraient être organisés dans les relations entre le GEIE et les réseaux créanciers de leur prestations de transport.

6.- Etape intermédiaire

Afin de ménager aux différents réseaux ferroviaires des pays TRACECA le temps d'intégrer dans leur propre entreprise toutes les conséquences que provoquera l'existence et le fonctionnement d'un tel Opérateur Commun - OC, il est peut être utile d'envisager un préalable plus modeste à cette opération de grande envergure :

- La constitution d'une première entité commune qui ne regrouperait que les réseaux ferroviaires et dont l'objet serait de participer, avec des partenaires spécialisés, à la création d'un ou plusieurs Opérateurs Commun - OC sur le modèle explicité plus haut.

Cette première et préalable entité pourrait rapidement voir le jour sous une forme associative commerciale ou non puisqu'elle aurait pour objet unique de détenir des titres de participation dans des sociétés ou groupement d'exploitation à vocation d'Opérateur Commun - OC.

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER

Les réseaux ferroviaires des continents européen et asiatique se partagent entre deux organisations internationales de coopération qui correspondent historiquement aux deux blocs politiques qui se sont constitués après guerre dans cette zone géographique : l'Est et l'Ouest.

Il s'agit :

- d'une part de l'Union Internationale des Chemins de Fer - UIC qui, à l'origine, regroupe tous les réseaux européens et qui recueille l'adhésion d'un nombre croissant de réseaux non européens situés en Asie et dans l'ancienne sphère d'influence soviétique. Son siège est établi à PARIS.

- d'autre part de l'OCCHF (OSShD) qui a été constitué à SOFIA en 1956 entre les réseaux de l'URSS, de ceux des pays dits de l'Est, de la Chine et de la Corée du Nord. Aujourd'hui, cette organisation internationale subsiste avec les réseaux de la CEI, des pays baltes, de la Chine et de la Corée du Nord. Son siège est établi à Varsovie.

Créées à l'origine avec des objectifs de coopération technique, ces organisations internationales jouent dans ce domaine, et notamment en matière d'harmonisation des normes techniques, un rôle déjà très important.

Mais ce rôle dépasse le cadre strictement technique que ces deux organisations assignent à leur objet, dans la mesure où elles interviennent à la fois sur le terrain tarifaire et dans la gestion des Conventions Internationales de transport ferroviaire (CIM et SMGS).

Il n'est donc pas indifférent pour le projet TRACECA, qui vise notamment à faire coopérer des réseaux ferroviaires de l'UIC avec des réseaux ferroviaires de l'OCCHF (OSShD), de savoir comment ceux-ci se déterminent par rapport aux deux organisations internationales et comment ces deux dernières se déterminent entre elles.

1.- Les nouvelles adhésions à l'UIC

A l'issue de plusieurs années de tractations qui ont souvent laissé percer des oppositions et des rivalités, on constate aujourd'hui un double mouvement de rapprochement qui est de nature à favoriser le projet TRACECA :

- il y a un fort mouvement d'adhésion à l'UIC des réseaux membres de l'OCCHF (OSShD) qui se traduit en fait par une double adhésion

- les deux organisations internationales coopèrent de plus en plus entre elles à travers des commissions d'étude et de concertation avec l'objectif, non avoué mais inscrit dans la logique de cette évolution, de fusionner à terme leurs principaux organes

Ce rapprochement dépend en fait essentiellement de l'UIC dont la force d'attraction est naturellement dominante en raison de son ancrage dans l'Union Européenne.

Dans la zone TRACECA, quatre réseaux ferroviaires viennent d'adhérer à l'UIC. Il s'agit des réseaux exploités dans les pays suivants :

- Arménie
- Azerbaïdjan
- Géorgie
- Turkménistan

Ces réseaux, nouvellement adhérents à l'UIC, ont par ailleurs maintenu leur adhésion initiale à l'OCCHF (OSShD).

L'Ouzbékistan et le Kazakhstan sont actuellement en négociation avec l'UIC pour y rallier les autres réseaux du Caucase et de l'Asie Centrale.

A noter que ces nouvelles adhésions ne sont pas plénières : les quatre réseaux nouvellement adhérents ne sont pas membres actifs de l'UIC, mais seulement membres associés pour deux raisons objectives qui ne constituent pas des réticences de leur part :

- ils ne remplissent pas la condition relative au volume d'activité pour être membres actifs
- ils ne dégagent par conséquent pas les ressources permettant de financer des cotisations de membres actifs dans les deux organisations internationales.

2.- Objet de l'UIC

Voir en annexe No 12 les statuts de l'UIC concernant son objet ainsi que toutes les autres règles relatives aux adhésions et à son fonctionnement.

3.- Détermination du seuil du volume des activités ferroviaires requis pour être membre actif

Voir en annexe No 13 l'extrait du règlement intérieur de l'UIC qui détermine ce seuil du volume d'activité. C'est la condition essentielle de l'adhésion qui est par conséquent très ouverte.

A noter en particulier que l'adhésion à l'UIC n'est soumise à aucune condition relative à la situation géographique du réseau, à sa forme juridique et à son statut privé, mixte ou public. L'adhésion n'est pas non plus conditionnée par une forme particulière d'organisation interne du réseau

ANNEXES

- Annexe No 1 : tableau sur le degré d'autonomie des entreprises ferroviaires
- Annexe No 2 : projet de loi sur les transports déposé au parlement de Géorgie en mars 1997
- Annexe No 3 : accord tarifaire ETT et MTT de BAKOU en date du 1er avril 1997
- Annexe No 4 : accord de SARAX
- Annexe No 5 : premier contrat liant le Chemin de fer à une société d'expédition
- Annexe No 6 : deuxième contrat liant le Chemin de fer à une société d'expédition
- Annexe No 7 : Convention Internationale de Transport Ferroviaire SMGS
- Annexe No 8 : protocole d'intention du 16 janvier 1998 à BRUXELLES
- Annexe No 9 : propositions pour une convention de coopération entre les huit réseaux membres de l'Opérateur Commun – OC
- Annexe No 10 : accord de collaboration entre les Chemin de fer membres de l'Opérateur Commun
- Annexe No 11 : statuts d'un GEIE
- Annexe No 12 : statuts de l'UIC
- Annexe No 13 : extrait du règlement intérieur de l'UIC

ANNEXE 1

Tableau sur le degré d'autonomie des entreprises ferroviaires

DEGRE D'AUTONOMIE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Les chiffres renvoient aux catégories décrites ci-dessus
(le chiffre 1 indique le degré le plus élevé d'autonomie)

| | Forme juridique (1-6) | Arrangements relatifs aux OSP (1-4) | Règlementation des tarifs d'utilisation finale au-delà des arrangements relatifs aux OPS (1-3) |
|--------------|--------------------------|--|---|
| ARMENIE | 1 | 1 | 1 |
| AZERBAIDJAN | 1 | 1 | 1 |
| GEORGIE | 1 | 1 | 1 |
| KAZAKHSTAN | 1 | 1 | 1 |
| KIRGHIZISTAN | 1 | 1 | 1 |
| OUZBEKISTAN | 1 | 1 | 1 |
| TURKMENISTAN | 1 | 1 | 1 |

ANNEXE 2

**Projet de loi sur les transports déposé au
Parlement de Géorgie en Mars 1997**

LOI SUR LE TRANSPORT

La présente Loi détermine la base juridique, économique et organisationnelle de l'activité du transport.

Paragraphe 1. Général.

Article 1. Les termes générales prévues par la Loi.

Le transport de l'État est un réseau du transport ferroviaire, routier, maritime, aérien et urbain, y compris le métro, enregistré sur le territoire d'une État.

Une entreprise de transport est une personnalité juridique qui effectue une activité commerciale dans le domaine du transport des cargaisons, des passagers et des bagages, de la maintenance technique et de la réhabilitation des moyens de transport, agissant dans le cadre de la législation nationale.

Un transporteur est une personnalité juridique ou physique qui possède un moyen de transport conformément au droit de propriété privée ou aux autres documents juridiques et qui effectue le transport des passagers, du bagage, des cargaisons pour un paiement et qui possède une autorisation ou licence délivrée selon la loi.

Un client (propriétaire de cargaison, destinataire, passager...) est une personnalité juridique ou physique ou un État qui utilise un moyen de transport selon un contrat conclu avec le transporteur.

Article 2. Législation sur le transport.

Les rapports dans le domaine du transport sont réglés par la présente Loi, par des codes transporteurs et par des autres documents juridiques ou normatifs.

Les conditions du transport, les règles d'utilisation des moyens de transport, l'assurance de la sécurité du transport, le respect des règles de travail et autres normes sont déterminées par des actes en vigueur dans chaque type de transport. Ces actes doivent être respectés par toutes les parties en cause.

Les organes publiques ne sont pas autorisés à intervenir dans l'activité des entreprises de transport ou à utiliser leur personnel sauf les cas prévus par la législation nationale.

Article 6. Gestion étatique du transport.

La gestion du transport est effectuée par un organe de gestion étatique créé par le Président et agissant conformément au Règlement adopté par le Gouvernement.

Les objectifs principaux de l'organe de gestion sont:

- protection des intérêts dans le domaine du transport;
- coopération inter-étatique et internationale dans le domaine du transport;
- élaboration des projets de loi, d'acte, de standard ou de norme qui déterminent les règles de fonctionnement de tout type de transport indépendamment de forme de leur propriété;
- élaboration d'un concept et des programmes étatiques nationaux du développement du transport, formation d'une politique technique et sociale, formation des cadres;
- création des conditions pour satisfaire des besoins de l'économie et de la population dans le domaine des services transporteurs;
- contrôle du respect des droits des consommateurs dans le domaine du transport;
- coordination de la gestion étatique de l'activité du transport;
- élaboration des pronostics dans le domaine du transport.

Article 7. Licence.

L'activité commerciale dans le domaine du transport est effectuée à la base d'une autorisation spéciale - une licence.

La législation prévoit des activités dans le domaine du transport qui sont soumises à la nécessité d'obtenir une licence.

Les règles de délivrance et de suspension des licences sont déterminées par le Gouvernement.

Article 8. Fonctions des organes exécutifs locaux dans le domaine du transport.

Les organes exécutifs locaux s'occupent de:

- ◇ la gestion étatique des entreprises de transport créées à la base de la propriété municipale;
- ◇ la création des conditions indispensables aux sujets des rapports dans le domaine du transport;
- ◇ l'élaboration et de la mise en place des programmes locaux du développement du transport.

Les pouvoirs des organes exécutifs locaux dans le domaine du transport sont déterminés par la législation sur les organes exécutifs locaux et par d'autres actes juridiques.

Paragraphe 3. Les règles de l'activité du transport.

Article 9. Bases de l'activité économique et commerciale.

La base des relations économiques dans le domaine du transport est formée par l'offre et la demande.

Les entreprises de transport élaborent elles-mêmes les projets, concluent des contrats selon des demandes d'un client.

Les entreprises de transport passager dont la rentabilité n'est pas assurée par des tarifs en vigueur, sont subventionnées par le budget national et local.

En cas de privilèges, y compris le transport gratuit, prévus pour une certaine catégorie de la population, les autorités et les organes de gestion déterminent une source de financement et de compensations aux entreprises de transport.

La construction des gares, des stations, des quais, des ports, des aéroports, des ponts et des tunnels est financée par le budget national et local, ainsi que par les entreprises de transport.

La maintenance des voies maritimes et fluviales ainsi que l'inspection de la sécurité de transport est financée par le budget national.

Les personnalités juridiques ou physique, y compris les étrangers, payent les taxes sur l'utilisation des ports, des voies maritimes, des aéroports, des équipements du contrôle aérien. Ces taxes sont déterminés par le Gouvernement et par les accords inter-étatiques.

Article 10. Transport des cargaisons, des passagers, du bagage, les services de transport.

1. Le transport des cargaisons, des passagers, des bagages est effectué conformément à un contrat conclu.
2. Les conditions du transport des cargaisons, des passagers, des bagages et les responsabilités des parties en cause sont déterminées par un contrat conclu si le code civil ou d'autres actes juridiques ne prévoient pas quoi que ce soit d'autre.
3. Conformément à un contrat signé, le transporteur s'engage à transporter un passager à sa destination finale. Si le passager a un bagage, le transporteur s'engage à le transporter également à la destination finale. Le passager s'engage à payer le transport ainsi que celui du bagage. Dans les cas prévus par les actes juridiques sur le transport, le contrat sur le transport du et du bagage est conclu sous forme d'un billet et un ticket de bagage.
4. Conformément à un contrat sur le transport du bagage, le transporteur s'engage à transporter le bagage qui lui est confié à sa destination finale. L'expéditeur s'engage à payer le transport selon un contrat ou un tarif. Dans les cas prévus par les actes juridiques sur le transport, le contrat sur le transport du bagage est conclu sous forme d'un ticket de bagage ou d'un autre document.

5. Conformément à un contrat sur le fret, une partie s'engage à mettre à la disposition d'une autre partie un moyen de transport pour les passagers, les bagages ou les cargaisons. Une forme d'un contrat de fret est déterminée par la législation dans le domaine du transport.
6. Le transporteur et l'expéditeur peuvent, dans la nécessité du transport régulier, conclure des contrats sur l'organisation des transports. Conformément à un contrat sur l'organisation des transports, le transporteur s'engage à recevoir, dans un délai prévu, des cargaisons. L'expéditeur s'engage à présenter, dans un délai prévu, des cargaisons à transporter. Le contrat prévoit les volumes, les délais et la qualité du transport ainsi que d'autres conditions de l'organisation du transport qui ne sont pas prévues par la législation.

Article 14. Paiement.

1. Si la législation ne prévoit pas le contraire, le contrat détermine le paiement pour le transport des passagers, des cargaisons et des bagages.
2. Le paiement est déterminé à la base des tarifs selon les actes juridiques dans le transport.
3. Les travaux et les services, exécutés à la demande des propriétaires des cargaisons et imprévus par les tarifs, sont payés selon un contrat conclu.
4. Le transporteur a le droit de garder les cargaisons qui lui sont confiées afin de s'assurer le paiement qui est dû si le contraire n'est pas prévu par les actes juridiques.

Article 15. Délai du transport d'une cargaison, d'un passager ou d'un bagage.

Le transporteur s'engage à transporter une cargaison, un passager et un bagage dans un délai prévu par les codes de transport. Si le délai n'est pas déterminé et si les parties n'ont pas précisé le délai dans le contrat, le transport doit être effectué dans un délai raisonnable.

Article 16. Droit de l'expéditeur de disposer de la cargaison.

1. L'expéditeur ou le possesseur d'un document de transport ont le droit de demander au transporteur d'arrêter le transport ou de rendre la cargaison ou de formuler une autre demande. Dans ce cas, le transporteur a le droit d'exiger un paiement pour un transport exécuté et le remboursement des frais suscités par une demande susmentionnée.
2. L'expéditeur perd les droits prévus dans le point 1 au moment de la transmission de la cargaison après son transport à sa destination finale.

Article 17. Droits des passagers.

Le passager a le droit de:

1. d'acheter un billet pour tout type de transport et selon tout trajet ouvert aux passagers;

2. d'obtenir une place selon un billet acheté;
3. de faire transporter des enfants gratuitement ou à d'autres conditions;
4. de faire transporter gratuitement le bagage dans les volumes prévues;
5. de présenter son bagage au transport selon un tarif;
6. de faire proroger la validité de son billet de 10 jours en cas d'arrêt lors du transport. Cela n'est pas prévu dans le cas du transport urbain. Le transporteur a le droit de proroger la validité du billet en cas d'arrêt lors du transport.

Le passager a le droit de rendre son billet et de récupérer le prix payé dans toute organisation du transporteur. Le montant récupéré et les modalités de sa récupération doivent être déterminés par les codes dans le transport.

Le transporteur qui a refusé d'achever le transport, est obligé de transporter le passager à sa destination finale ou de lui rembourser tous ses frais causés par la rupture du contrat.

Article 18. Le transit des cargaisons et des passagers.

Le transit des cargaisons et des passagers à travers la République... est effectué par les voies ferroviaires, aériennes, routières maritimes qui sont ouvertes aux communications inter-étatiques conformément à la législation de la République..., aux accords internationaux.

Paragraphe 4. Sécurité et responsabilité dans le transport.

Article 19. Exigences envers les moyens de transport.

1. Les moyens de transports doivent posséder un certificat et correspondre aux normes de sécurité, de travail, d'écologie déterminées par les standards internationaux et nationaux. Ils doivent également être enregistrés selon la législation.
2. Les moyens de transport non certifiés et non-enregistrés ne peuvent pas être utilisés.
3. Les modalités de de délivrance de certificat sont prévues par les actes juridiques.

Article 20. Droit de gestion des moyens de transport.

1. Le droit de gestion des moyens de transport est accordé à une personne ayant une compétence appropriée et ayant passé un contrôle médical.
2. Les exigences dans la gestion sont déterminées par le Gouvernement;
3. Les critères médicaux sont déterminés par le Ministère de la Santé.

ANNEXE 3

**Accord tarifaire ETT et MTT de Bakou en date
du 1^{er} avril 1997**

Le 20 janvier 1997.

TARIF des chemins de fer des États-membres de la CEI pour 1997.

Les tarifs indiqués ne peuvent être appliqués que par les sociétés d'expédition qui ont des accords sur le transport international avec les chemins de fer.

Le terme "Chemins de fer" signifie un réseau ferroviaire d'un État.

Le transport international signifie:

- le transit à travers les Chemins de fer vers les pays non-membres de la CEI, y compris les Pays Baltes;
- le transport des cargaisons de la CIE vers les pays tiers et vice-versa;
- le transport interne de la CEI.

En concluant des accords avec des sociétés d'expédition, les Chemins de fer se basent sur leurs intérêts et déterminent eux-mêmes les tarifs, les rouages financiers et les responsabilités.

GÉNÉRAL.

1. Les tarifs en FrSuisse sont en vigueur depuis 01.04.1997. jusqu'au 31.12.1997. Le tarifs du transport des contenaires sur la Transsibérienne qui sont calculés en USD.

Le tarif indiqué n'inclut pas le TVA.

1.1. Les administrations des Chemins de fer ont le le droit d'augmenter le tarif ou des paiements supplémentaires avec un préavis de deux mois. Les changements n'influent pas les Tarifs.

1.2. Le règlement financier peut s'effectuer en USD. Le taux d'échange FrSuisse-USD est déterminé à la base du taux indiqué par l'agence Reuter lors des derniers trois mois. Le taux est annoncé par les Ministères de la Russie une fois par semestre.

1.3. Le niveau des tarifs est toujours déterminé à la base du Tarif pour chaque chemin de fer participant au transport.

1.4. Il est possible de coordonner des tarifs particuliers pour quelques chemins de fer.

1.5. Le calcul des tarifs est effectué à la base du schéma des distances transitaires officiellement annoncés par les Chemins de fer pour le transport international. Les chemins de fer non-participant au tarif international rendent public leurs schémas lors de la Conférence de tarif.

2. Le calcul du transit à travers les Chemins de fer sauf Viêt-Nam, Chine, Corée, Mongolie, se fait à la base du Tarif International, en prenant en considération des particularités suivantes:

- le tarif du transport des cargaisons (sauf celles indiquées dans l'annexe 8.1 et 8.2) est calculé à la base du coefficient 0,9 appliqué à l'utilisation des wagons au chargement de 25 T;
- le tarif du transport spécial, y compris les citernes et les wagons frigos, est déterminé selon les règles du Tarif International sans application des coefficients indiqués dans l'annexe 3. Au cas du chargement de plus de 25 Tonnes, le coefficient 0,9 est toujours appliqué;
- le tarif du transport des cargaisons hors gabarit est calculé à la base du Tarif International avec le coefficient de 2,0.
- le tarif du transport des cargaisons dangereuses indiquées dans §§8.1 et 8.2. est déterminé à la base du Tarif International avec le coefficient 2,0.

3. Le calcul du tarif du transit vers la Chine, le Viêt-Nam, la Corée et la Mongolie, est effectué de façon suivante:

- le tarif des cargaisons dangereuses et hors gabarit indiquées dans §§ 8.1 et 8.2 est calculé à la base du Tarif Uni de transport avec les coefficients indiqués dans l'annexe 3;
- le tarif du transport des contenants (sauf des cargaisons dangereuses) est calculé à la base du Tarif International avec les coefficients indiqués dans l'annexe 3;
- le tarif du transport spécial, y compris les citernes et les wagons frigos est déterminé à la base du Tarif uni de transport sans application des coefficients indiqués dans l'annexe 3;
- le tarif du transport des cargaisons hors gabarit est déterminé à la base du Tarif Uni de transport avec le coefficient 2,0.
- le tarif du transport des cargaisons dangereuses indiquées dans §§8.1 et

8.2 est déterminé à la base du Tarif Uni de transport avec le coefficient 2,0 et dans le cas du transport dans les contenaires - selon le Tarif International de transport avec le coefficient 2,0.

- le tarif du transport par petites volumes est calculé à la base du Tarif Uni de transport prévue pour ce cas.

TARIFS DU TRANSPORT DES PAYS DE LA CEI VERS LES PAYS TIERS ET DU TRANSPORT INTERNE DE LA CEI.

4. Transport ordinaire.

4.1. Transport ordinaire sauf des cargaisons dangereuses et hors gabarit. Le tarif par wagon est calculé selon le Tarif International avec les coefficients indiqués dans l'annexe 3.

Au cas du chargement du wagon de 25 tonnes et plus, le tarif est calculé à la base des coefficients de l'annexe 2.

Au cas des métaux non-ferreux, en complément des coefficients de l'annexe 2, est appliqué le coefficient 2,0.

4.2.1. Wagons frigos.

Le tarif par wagon est déterminé:

- dans le cas du chargement de moins de 25 T - selon le Tarif International prévu pour les 25 tonnes,

- dans le cas du chargement de 25 T et plus - selon le Tarif International prévu pour ce cas.

Le tarif du transport par wagon-frigo des petites cargaisons est calculé selon le § 9.2 du présent tarif;

Si le wagon frigo est utilisé en remplacement du wagon couvert prévu et le transport est effectué sans maintien de la température, le tarif est calculé selon le transport ordinaire mais non moins de 40 T. Dans ce cas, l'expéditeur doit le mentionner dans la lettre de voiture.

Si le propriétaire de la cargaison a demandé un wagon frigo pour une cargaison qui ne demande pas un tel transport, le tarif est calculé à la base de celui prévu pour l'utilisation du wagon-frigo.

4.2.2. Wagons thermos.

Le tarif du transport dans les wagons thermos est calculé à la base de multiplication du coefficient 0,6 par le paiement pour les wagons-frigos.

4.2.3. Citernes.

Le tarif du transport par citerne est calculé à la base du Tarif International de transport pour les 25 T avec les coefficients suivants:

- pour pétrole et produits pétroliers sur une distance:

| | |
|--------------------|-----|
| jusqu'à 100 km | 1,0 |
| de 101 à 1 250 km | 0,4 |
| de 1251 à 3 000 km | 0,4 |
| de 3001 km et plus | 0,5 |

- pour les chemins de fer de Tadjikistan et de Turkménistan:

| | |
|-------------------|-----|
| de 101 à 3 000 km | 0,4 |
|-------------------|-----|

- pour les gaz:
 - pour les gaz énergétiques - 0,7
 - pour les autres - 1,0.

- pour les alcools - 0,75.
- pour les autres liquides - 0,6;

Pour les autres cargaisons - produits alimentaires et matières premières pour l'industrie de transformation, le tarif est calculé selon le présent Tarif prévu pour un transport ordinaire.

Pour définir le type de cargaison, il faut appliquer le schéma 2 de l'article 9 de 1989 en prenant en considération des amendements en vigueur.

Le tarif du transport des véhicules, des autobus etc est calculé à la base du Tarif International pour au moins 10 T.

4.3. Cargaisons de grande volume.

Le tarif du transport des cargaisons de grande volume indiquées dans la Liste des Cargaisons, au cas du chargement de 40 T, est calculé à la base des 4.1 et 4.2 avec le coefficient 0,9.

5. WAGONS PRIVÉS.

Les wagons privés sont ceux qui appartiennent aux entreprises, aux organisations et aux personnes physiques indépendamment du domaine de leur activité.

Les règles des §§ 5.1 et 5.2 sont appliquées à la location des wagons si le transport est effectué dans le cadre des chemins de fer propriétaires.

5.1. Le tarif du transport des cargaisons dans les wagons privés et dans les wagons du propriétaire de la cargaison du pays tiers, est calculé par multiplication du tarif §4 par le coefficient 0,85.

5.2. Le paiement du transport des wagons vides mentionnés dans le §5.1 est calculé de façon suivante: 0,065 FrS par 1km.

5.3. Au cas des wagons vides sauf ceux mentionnés dans le §5.2. le tarif est calculé selon le §10 du présent Tarif.

5.4. Le tarif du transport des contenaires dans les wagons privés est calculé par multiplication des tarifs du §6 par le coefficient 0,85.

Le tarif du transport des contenaires spéciaux dans les wagons privés est calculé selon le §6.3.3.

5.5. Le tarif du transport dans les citernes privées est calculé par multiplication des tarifs du §4.2.3. par le coefficient 0,7.

5.6. Dans le cas du transport du pétrole ou des produits pétroliers dans les citernes privées sur les chemins de fer de la Russie vers les pays de la CEI et ailleurs, au lieu du coefficient prévu dans le §5.1 est appliqué le coefficient 0,7 entre le 1 avril et le 30 septembre et le coefficient 0,65 entre le 1 octobre et le 31 décembre.

6. CONTENAIRES.

6.1. Contenaires universels, sauf privés.

6.1.1. Le tarif du transport des contenaires de 20 et 24 T sauf les contenaires spéciaux prévus par le §6.3 et sauf le transport prévu par le §8 du présent Tarif, est calculé selon le Tarif International de transport avec les coefficients de l'annexe 3.

6.1.2. Le tarif du transport des contenaires de 30T est calculé par multiplication du tarif des contenaires de 20 T par le coefficient 1,8.

6.1.3. Le tarif du transport des contenaires moyens est calculé par multiplication des tarifs des contenaires de 20T par les coefficients suivant, en fonction du poids:

- pour 3 T 0,2
- pour 5 T 0,4
- pour 10T 0,5.

6.1.4. Le tarif du transport des contenaires chargés des métaux non ferreux est calculé par multiplication des tarifs des §6.1.1-6.1.3. par le coefficient 2.

6.2. Contenaires privés.

Les contenaires privés sont ceux qui appartiennent aux entreprises, aux organisations et aux personnes physiques.

6.2.1. Le tarif du transport des contenaires privés est calculé par multiplication des tarifs du §6.1. par le coefficient 0,85.

6.2.2. Le tarif du transport des contenaires vides est calculé par multiplication des tarifs des contenaires chargés prévus dans le §6.1. par le coefficient 0,5.

6.3. Contenaires spécialisés.

6.3.1. Le tarif du transport des contenaires spécialisés est calculé par multiplication des tarifs des contenaires universels par le coefficient 1,4.

Le tarif du transport des contenaires spécialisés vides est calculé par multiplication des tarifs des contenaires chargés par le coefficient 0,5.

6.3.2. Le tarif des contenaires frigos chargés est calculé par multiplication des tarifs des contenaires universels par le coefficient 1,35.

Le tarif du transport de ces contenaires vides est calculés par multiplication du tarif des contenaires chargés par le coefficient 0,5.

7. CARGAISONS HORS GABARIT.

7.1. Le transport des cargaisons hors gabarit est coordonné avec le Département du transport spécial du Ministère de la Russie et des administrations des chemins de fer concernés.

Le tarif du transport des cargaisons hors gabarit est calculé de façon suivante:

7.1.1. Le tarif du transport des cargaisons du 1,2,3 niveau est calculé selon le présent Tarif pour un wagon ordinaire d'au moins de 25 T/W.

7.1.2. Le tarif des autres niveaux est calculé selon le Tarif International de transport par multiplication par le coefficient 2,0.

7.1.3. Le tarif du transport de toute cargaison sur les plates-formes à 4,6 et 8 axes est calculé selon le Tarif International de transport pour le poids d'au moins de 5 T sur chaque axe.

7.1.4. Le tarif du transport des cargaisons hors gabarit du 6 niveau sur les plates-formes à 12 axes et plus est coordonné, dans chaque cas particulier, avec les administrations des chemins de fer.

7.1.5. Le tarif du transport des cargaisons d'une grande longueur sur deux wagons et plus, est déterminé pour chaque wagon chargé. Le poids total est partagé par nombre de wagons chargés.

8. CARGAISONS DANGEREUSES.

8.1. Le tarif du transport des cargaisons dangereuses qui sont admises au transport, selon la Liste 19433-88, dans les wagons couverts ou dans les contenants, est déterminé selon le Tarif International de transport multiplié par deux.

8.2. Le tarif du transport des cargaisons dangereuses qui sont admises au transport, selon la Liste, dans les citernes est déterminé selon le présent Tarif multiplié par deux.

8.3. Le tarif du transport des cargaisons dangereuses qui ne sont pas mentionnés dans les paragraphes précédents est déterminé selon les règles générales du présent Tarif.

9. TRANSPORT DE PETITE VOLUME.

9.1. Le tarif du transport des cargaisons (sauf des cargaisons dangereuses) par petit poids est calculé à la base du Tarif International de transport avec l'application des coefficients de l'annexe 3.

9.2. Dans le cas du transport par petit poids dans les wagons frigos, le tarif est calculé à la base d'un wagon frigo.

9.3. Le tarif du transport des métaux non ferreux est calculé par multiplication des tarifs du §9.1. par le coefficient 2,0.

10. CARGAISONS MOBILES.

10.1. Le tarif du transport des cargaisons mobiles qui n'appartiennent aux chemins de fer est calculé à la base du présent Tarif par chaque wagon chargé.

Chaque wagon chargé est considéré comme un transport.

Dans le cas du transport d'un tel wagon dans le train passager, le tarif est doublé.

Dans le cas du transport d'un wagon au dépôt ou du dépôt, le tarif est calculé de façon suivante: 0,06 FrSuisse par 1 km.

11. TRANSIT

11.1. Dans le cas du transit (frontière-frontière) payé par un expéditeur, les chemins de fer appliquent le coefficient 0,9 au présent Tarif.

Le nombre des wagons et le poids sont déterminés selon le §22 des "Règlement du transport".

Le nombre des wagons ne doit pas être inférieur à 57, le poids netto - à 3 500 tonnes. Dans le cas des contenaires, export-60 contenaires minimum, import - 30 contenaires minimum.

12. TRANSPORT DES CARGAISONS MIXTES.

Le tarif du transport de différents type de cargaisons admises au transport, est calculé selon chaque type de cargaisons.

L'expéditeur doit indiqué chaque type de cargaison et son poids.

Dans le cas du transport dans un wagon universel, le tarif est calculé à la base du poids total d'un type de cargaison. S'il y a quelques cargaisons de grand poids demandant des coefficients différents, le coefficient du plus grande cargaison doit être pris pour base de calcul.

TARIFS DU TRANSPORT PRÉVOYANT CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT.

Si la cargaison destinée à un transport, est déchargée sur une station frontalière d'un wagon à l'autre et si cette opération est conditionnée par une largeur différente des voies ferrées, le tarif est calculé conformément au poids par wagon du départ.

Si la cargaison de quelques wagons est déchargé et chargé dans un wagon, le tarif est calculé selon chaque lettre de voiture mais selon un poids total.

ANNEXE 4

Accord de SARAX

ACCORD
Entre la République d'Ouzbékistan, la République d'Azerbaïdjan,
la Géorgie et le Turkménistan

Sur la coopération dans le domaine transit.

La République d'Ouzbékistan, la République d'Azerbaïdjan, la Géorgie et le Turkménistan, ci-après dénommés "les Parties",

exprimant leur aspiration de coopérer et de favoriser les relations commerciales économiques,

Sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE 1

Les Parties installent un régime de libre transit sur leurs territoires.

Conformément à la législation nationale, les Parties ne feront pas de différence basée sur un pavillon d'un moyen de transport, sur son origine, sur le point de passage de la frontière ou sur une destination finale ainsi que sur une autre condition qui soit liée à l'appartenance des marchandises ou des moyens de transport.

ARTICLE 2

Toute marchandise, bagage inclus, et les moyens de transport seront considérés comme transitaire sur le territoire d'une Partie au cas où le passage sur le territoire avec ou sans chargement/déchargement et le stockage, changement de moyen de transport, représente une partie intégrante du transit qui prend fin sur un territoire d'une autre Partie. Dans le présent Accord, cela est dénommé "Accord sur le Transit".

Le changement du moyen de transport à cause de sa panne doit être certifié par un document conforme à la législation d'une Partie sur le territoire duquel ce changement a eu lieu, et à la pratique internationale.

ARTICLE 3

Les Parties détermineront les trajets possibles du transit. Les marchandises, transitées sur ces trajets, passeront un contrôle douanier dans les points indiqués par chaque Partie. Ces points de passage seront équipés de tout moyen indispensable au transit.

ARTICLE 4

Tout impôt, national ou local, ne sera pas payé en cas de transit, sauf des frais administratifs et des services.

En vue de faciliter le transit, les douanes des Parties, à la suite des consultations réciproques, détermineront une procédure unique appliquée aux points de passage. Cette procédure doit être conforme à la législation nationale des Parties.

ARTICLE 5

Les Parties s'engagent à assurer la sécurité du personnel, celle des cargaisons et des moyens de transport.

ARTICLE 6

Chaque Partie nomme ses représentants pour veiller sur l'exécution du présent Accord. Dans la nécessité de prendre des décisions urgentes, ces représentants s'adresseront aux autorités et aux représentants d'une autre Partie. Des représentants se rencontreront selon un accord bilatéral et en cas de besoin.

ARTICLE 7

Les Parties se sont entendus que les tarifs des services seront déterminés à la base des conditions le plus préférentielles.

ARTICLE 8

Les Parties se rencontreront régulièrement afin de vérifier l'exécution du présent Accord.

ARTICLE 9

Des questions qui ne sont pas prévues par le présent Accord, seront traitées conformément aux législations nationales des Parties et conformément aux normes internationales dans le domaine du transit.

ARTICLE 10

Le présent Accord entre en vigueur à partir de la date de sa signature.

ARTICLE 11

Les Parties déclarent que le présent Accord demeure ouvert à tout État, désireux d'y adhérer, dont un réseau de transport est technologiquement lié aux réseaux des Parties.

Les document d'adhésion sont gardés par le Dépositaire du présent Accord.

Le document d'adhésion entre en vigueur trente jours après sa transmission au Dépositaire.

ARTICLE 12

Le Turkménistan qui est désigné Dépositaire du présent Accord, enverra sa copie certifiée aux Parties signataires du présent Accord.

Le Dépositaire notifie les Parties d'une adhésion des autres États à ce présent Accord.

ARTICLE 13

Le présent Accord est conclu pour une délai initial de 10 ans et restera en vigueur après ce terme, à moins qu'une des Parties ne le dénonce par écrit avec un préavis de six mois.

La durée de validité de 10 ans sera automatiquement prorogée de 10 ans si les Parties ne déclare le contraire.

Les engagements des Parties restent en vigueur jusqu'à leur exécution même en cas de la suspense du présent Accord.

Fait à Sarax le 13 mai 1996 en un exemplaire en langue ouzbeque, en langue géorgienne, en langue azérie, en langue turkmène et en langue russe, tous les textes ayant également foi.

Pour la République d'Ouzbékistan

Islam KARIMOV

Pour la Géorgie

Edouard CHEVARDNADZE

Pour la République d'Azerbaïdjan

Heydar ALIEV

Pour le Turkménistan

Saparmourat NIAZOV

ANNEXE 5

**Premier contrat liant le Chemin de Fer à une
société d'expédition**

ACCORD GÉNÉRAL N° 5
sur le service d'expédition des cargaisons sur les chemins de fer.

Tbilissi, le 17 avril 1996.

Le Département des Chemins de fer de la Géorgie, (appelé par suite Chemins de fer géorgiens) représenté par son responsable M. A. Tchkhaidze, agissant conformément au Décret N° 345 du 3.6.1994 du Cabinet des Ministres de la République de Géorgie, à l'Accord des Tarifs dans le transport des cargaisons signé le 10 janvier 1996 à Donetsk et la société d'expédition appelée par suite "Expéditeur" représentée par son directeur T. Tsikhelachvili ont conclu le présent Accord.

1. SUJET DE L'ACCORD.

L'organisation des services d'expédition des cargaisons acheminées par les chemins de fer de la Géorgie.

2. RESPONSABILITÉS DES PARTIES.

- 2.1. "Expéditeur" s'engage à
- 2.1.1. prendre des mesures en vue d'augmenter la volume des cargaisons;
 - 2.1.2. assurer les formalités conformément à l'Accord sur le transport international;
 - 2.1.3. assurer la présentation des documents (lettre de voiture) aux chemins de fer;
 - 2.1.4. assurer le paiement du tarif pour le transport effectué par les Chemins des fer et par "l'Expéditeur";
 - 2.1.5. effectuer l'étude du marché en vue de déterminer les consommateurs, les services, et les flux de transport;
 - 2.1.6. assurer l'expédition des cargaisons et la coordination de l'activité de différents types de transport;
 - 2.1.7. fournir les informations sur le transport mixte et à participer à prévenir les difficultés;
 - 2.1.8. assurer la coordination du transport international, inter-étatique par les sociétés d'expédition.
 - 2.1.9. Présenter mensuellement un rapport sur les services rendus;
 - 2.1.10. assurer la politique d'assurance coordonnée avec celle des Chemins de fer géorgiens.

2.2. Les Chemins de fer géorgiens s'engagent à:

2.2. attribuer un code à l'Expéditeur et à en informer les administrations des chemins de fer des autres pays-membres de la CEI;

2.2.2. fournir à temps les wagons vides pour le transport des cargaisons, selon les demandes de l'Expéditeur.

2.2.3. assurer l'envoi des wagons vides aux ports pour le chargement des cargaisons transitaires qui sont acheminées par l'Expéditeur;

2.2.4. assurer le transport des cargaisons dans le délai et selon le trajet déterminés par les accords et les lettres de voiture;

2.2.5. en vue de garantir la sécurité des cargaisons, à assurer la protection renforcée des cargaisons;

2.2.6. informer l'Expéditeur de l'acheminement des cargaisons sur le territoire de la Géorgie;

2.2.7. assurer le transport des cargaisons selon les tarifs coordonnés et informer l'Expéditeur de leur changement;

2.2.8. attribuer à l'Expéditeur un tarif préférentiel prévu par l'Accord des Tarifs conclu entre les chemins de fer de la CEI;

2.2.9. aider l'Expéditeur dans ses relations avec les autres chemins de fer;

2.2.10. permettre à l'Expéditeur de profiter des moyens de communication des chemins de fer;

2.2.11. à la demande de l'Expéditeur, de lui fournir des papiers en tête pour les lettres de voiture.

3. MODALITÉS DU RÈGLEMENT FINANCIER.

3.1. Le paiement du transport et d'autres services est effectué selon les tarifs indiqués dans le Tarif International de transport, dans le Tarif Uni et dans le Tarif.

3.2. L'Expéditeur assure le paiement d'avance pour le transport des cargaisons:

- dans le cas du transport interne, après la réception des wagons vides;
- dans le cas du transit, avant l'arrivée des cargaisons à la station frontalière;

3.3. Dans le cas de la non-utilisation des wagons, de la non-livraison des wagons vides, le règlement financier est effectué entre les Chemins de fer géorgiens et l'Expéditeur.

3.4. Dans le cas du transit non-effectué, le paiement est rendu à l'Expéditeur dans le délai de 10 jours ou il est gardé par les Chemins de fer en tant que paiement de la future opération.

4. RESPONSABILITÉ DES PARTIES.

4.1. Dans le cas de non-respect des obligations du présent Accord, la partie en question rembourse les frais de l'autre partie:

- pour le retardement des wagons à la station frontalière, l'Expéditeur paye une amande selon les règles établies;
- pour la non-livraison des wagons vides, les Chemins de fer remboursent les frais;
- pour les autres cas, le remboursement est effectué selon la législation en vigueur.

4.2. Dans le cas du retardement du paiement, la partie en question paye 0,5% du montant pour chaque jour bancaire.

4.3. La responsabilité réciproque des Chemins de fer et de l'Expéditeur est prévue par la Charte des chemins de fer.

4.4. La partie qui utilise la troisième personne dans le respect du présent Accord, en est responsable comme d'elle même.

5. LITIGE.

5.1. Tout litige est résolu par la voie des pourparlers, dans le cas contraire - conformément à la législation en vigueur;

6. FORCE-MAJOR.

Les parties sont dégagées de leur responsabilité dans le cas des circonstances empêchant le respect du présent accord, à savoir: incendie, catastrophes naturelles, hostilités, interdiction d'export/import, grève et d'autres circonstances indépendantes des parties.

La partie qui s'est retrouvée dans l'impossibilité de respecter l'Accord, en informe une autre.

Dans le cas de force-major, chaque partie peut refuser de poursuivre le transport.

Le certificat délivré par les organes compétents confirme les circonstances de la force-major.

7. AUTRES CIRCONSTANCES.

7.1. Les Chemins de fer attribuent à l'Expéditeur le droit de transférer le paiement pour le transport sur le territoire de la Géorgie au compte des Chemins de fer;

7.2. Aucune partie n'a le droit de déléguer ses droits à la troisième partie sans l'aval de l'autre partie signataire.

7.3. Le contenu du présent Accord, des demandes et d'autres documents représentent un secret commercial. Dans le cas de diffusion de ce secret, une partie en question porte une responsabilité financière conforme aux dégâts.

7.4. L'Expéditeur a le droit de refuser de respecter les obligations, si les Chemins de fer demandent un paiement selon un tarif qui n'a pas été coordonné avec l'Expéditeur.

7.5. Les changements et les amendements au présent Accord ne peuvent être adoptés qu'à la suite de l'aval mutuel.

7.6. Tout amendement adopté fait partie du présent Accord.

8. VALIDITÉ DE L'ACCORD.

Le présent Accord est en vigueur du 1.4. 1996 au 31.3.1997. Son délai peut être prorogé automatiquement si aucune partie ne le dénonce.

L'Accord peut être dénoncé par une partie avec le préavis de 60 jours. Cependant l'Accord peut être rompu si les parties ont rempli leurs obligations dans le transport effectué et si tout litige est réglé.

9. ADRESSE DES PARTIES.

Chemins de fer géorgiens
Avenue Rêne Tamar,15,
Banque Unifiée Géorgienne,
filiale N°3
N° du compte: 000422601

Expéditeur
380012, Tbilissi,
Place de la Gare, N°2
Banque Unifiée Géorgienne
filiale N°3
N° du compte: 000467873

ANNEXE 6

Deuxième contrat liant le Chemin de Fer à une société d'expédition

**ACCORD GÉNÉRAL N°2
sur l'expédition des cargaisons.**

Tbilissi, le 16 octobre 1996.

La société d'expédition d'assurance "IMÉDI" représentée par son directeur G. Devsourachvili d'une part et la société d'expédition "Azdeldorexpétitsia" représentée par son directeur I.Sadikov d'autre part, ont conclu le présent accord.

1. SUJET DE L'ACCORD.

1.1. Le transport et les paiements des cargaisons en transit à travers la CEI, à l'intérieur de la CEI, et de/à la CEI. Le paiement sera effectué en devise étrangère;

2. RESPONSABILITÉ DES PARTIES.

2.1. Les parties se baseront sur les demandes standards en vigueur dans le transport international.

2.2. Dans chaque cas, les parties coordonneront les conditions du transport des cargaisons.

2.3. Les parties assureront le transport des cargaisons conformément aux Règles Internationales de transport, notamment à l'Accord sur le transport international et aux Accords entre les Chemins de fer géorgiens et azéris.

2.4. A la demande de "Azdeldorexpétitsia", la société Imédi assure tous les services portuaires aux ports géorgiens (Batumi, Poti).

3. TARIF DU TRANSPORT.

3.1. Pour tout transport , y compris le transit, seront appliqués les tarifs en vigueur. En cas de changement, les parties s'informeront des tarifs, de la devise et du délai de changement;

4. RÈGLEMENT FINANCIER ET INFORMATION.

4.1. L'expédition des cargaison n'est effectué qu'après le paiement d'avance de la somme totale.

4.2. Pour confirmer le paiement, les parties s'échangent, par fax, une copie de facture.

4.3. Une fois la confirmation reçue, les parties s'échangent un code de transport et les données des stations (de transmission/réception).

4.4. En deux jours après l'expédition des cargaisons de la station de départ, les parties reçoivent une information exhaustive sur le transport, à savoir:

1. Date du chargement, station de départ;
2. le trajet, destination finale, bénéficiaire, frais douaniers;
3. Numéros des wagons, lettres de voitures;
4. Poids netto de chaque wagon;
5. Autres données indispensables au transport.

4.5. En quatre jours après le chargement des cargaisons, les parties transfèrent la différence entre le paiement réclamé et le paiement effectué.

4.6. Dans le cas du refus d'une partie de poursuivre le transport ou dans le cas de l'impossibilité de poursuivre le transport, le paiement effectué doit être rendu en délai de 5 jours après la réception du refus écrit.

Pour chaque du retardement, l'amande de 0,05 du montant sera payée.

Dans le cas de l'aval mutuel, le montant pourrait être laissé comme avance pour le futur transport.

Tous les frais liés au procédure de rendre le montant, seront payés une partie qui a refusé le transport.

5. RESPONSABILITÉS DES PARTIES.

5.1. Dans le cas du retardement du transport, du manque ou de la perte des cargaisons, les parties agissent conformément aux accords et à la Charte en vigueur sur les Chemins de fer.

5.2. La partie qui a utilisé une personne tiers dans l'exécution des ses fonctions, porte la responsabilité devant une autre partie du non-respect des obligations de cette personne.

5.3. Les parties sont dégagées de leur responsabilité dans les cas de force-majour, à savoir: incendie, tremblement de terre et autres catastrophes naturelles, blocus, actions des organes étatiques qui ne sont pas sous contrôle des parties signataires.

La partie qui s'est retrouvée dans l'impossibilité d'exécuter le contrat, en informe par écrit l'autre partie.

5.4. Tout litige doit être résolu par voie des pourparlers.

5.5. Dans le cas de l'impossibilité de résoudre un litige par voie des pourparlers, ce litige sera examiné par un Tribunal.

6. VALIDITÉ DE L'ACCORD, AMENDEMENTS ET CHANGEMENTS A L'ACCORD.

6.1. Le présent accord est en vigueur...et peut être prorogé pour une année si aucune partie ne fait un préavis de 30 jours.

6.2. Le présent accord peut être changé selon une entente écrite des parties.

6.3. Le présent accord peut être dénoncé par une partie avec le préavis de 30 jours.

6.4. Le présent accord est conclu en langue russe et écrit en deux exemplaires chacun ayant également fois.

7. DONNÉES DES PARTIES (ADRESSE JURIDIQUE).

Société d'expédition d'assurance
"Imédi"
Géorgie, Tbilissi, avenue
Rène Tamar, 15.
tel/fax (883-2) 953851
(995-32)

"Azdeldorexpétitsia"
Bakou, rue D. Aliev 230

tel/fax (892-2) 988958
939613

ANNEXE 7

Convention Internationale de Transport Ferroviaire SMGS

1

SMGS

Traduite du russe en français par le
service juridique de la SNCF

Chapitre premier: Dispositions générales

Article premier Cbjet de l'Accord

Article 2 Application de l'Accord

Article 3 Obligation pour les chemins de fer de transporter

Article 4 Objets exclus du transport

Article 5 Objets qui ne sont admis au transport qu'à des conditions particulières

Chapitre II: Conclusion du contrat de transport

Article 6 Lettre de voiture et duplicata de la lettre de voiture ..

Article 7 Acceptation des marchandises au transport

Article 8 Emballage, désignation, chargement, pesage des marchandises et plombage des wagons

Article 9 Déclaration de la valeur de la marchandise

Article 10 Convoyeurs

Article 11 Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres

Article 12 Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture

Article 13 Tarifs, calcul du prix de transport

Article 14 Délai de livraison

Chapitre III : Exécution du contrat de transport

Article 15 Paiement des frais

Article 16 Livraison de la marchandise

Article 17 Droit de gage du chemin de fer

Article 18 Remboursements et débours

Chapitre IV : Modification du contrat de transport

Article 19 Droit de modifier le contrat de transport. Procédure ..

Article 20 Empêchements au transport et à la livraison

| | |
|------------|---|
| Article 37 | Sessions des commissions du Comité |
| Article 38 | Gérance |
| Article 39 | Participants à l'Accord |
| Article 40 | Durée de l'Accord |
| | |
| Annexe 1 | Gabarits (ad article 5) |
| Annexe 2 | Lettre de voiture (petite vitesse) (ad article 6) |
| Annexe 2a | Lettre de voiture (grande vitesse) (ad article 6) |
| Annexe 3- | Ordre de modification du contrat de transport (ad article 19) |
| Annexe 4 | Conditions particulières pour le transport des marchandi- ses dangereuses en trafic international par chemins de fer (ad article 5) |
| Annexe 5 | Prescriptions concernant le transport des marchandises dans des conteneurs appartenant au chemin de fer (ad article 7) |
| Annexe 6 | Prescriptions concernant le chargement et l'arrimage des marchandises sur wagons découverts (éditées à part) (ad article 8) |
| Annexe 7 | Nomenclature des pièces retirées d'automobiles, de trac- teurs et autres véhicules à moteur (ad article 5) .. |
| Annexe 8 | Étiquettes à coller sur les colis, sur les wagons et sur les documents de transport (ad article 8) |
| Annexe 9 | Prescriptions concernant le transport des marchandises périssables en trafic international par chemins de fer (ad article 5) |
| Annexe 10 | Prescriptions concernant le transport des marchandises en trafic international des palettes par chemins de fer .. |
| Annexe 11 | Nomenclature des objets dont le transport est réservé à l'administration des postes (ad article 4) |

Annexe 12 Etat des wagons transportés par un train-bloc (ad article 7)

Annexe 13 Nomenclature des désignations et adresses des services ferroviaires compétents pour ^{la liquidation} ~~liquider~~ des réclamations administratives conformément au SMGS (ad article 28)

ooo000ooo

Les Annexes 1, 2, 2a, 3, 4, 7, 8, 11, 12 et 13 n'ont pas été reproduites.

A C C O R D

concernant le transport international des marchandises par chemins de fer
(SMCS)

En vue de réglementer le transport international direct des marchandises par chemins de fer , les Ministères compétents pour les chemins de fer

de la République populaire d'Albanie
de la République populaire de Bulgarie
de la République populaire hongroise
de la République démocratique du Vietnam
de la République démocratique allemande
de la République populaire de Chine
de la République démocratique populaire coréenne
de la République populaire mongole
de la République populaire de Pologne
de la République socialiste de Roumanie
de l'Union des républiques soviétiques socialistes
de la République socialiste tchécoslovaque

ont, par leurs plénipotentiaires, conclu l'Accord ci-après:

Chapitre premier

Dispositions générales

Article premier

Objet de l'Accord

Le présent Accord institue le trafic international direct par chemins de fer pour le transport des marchandises entre les chemins de fer de la République populaire d'Albanie, de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire hongroise, de la République démocratique du Vietnam, de la République démocratique allemande , de la République populaire de Chine , de la République démocratique popu-

laire coréenne, de la République populaire mongole, de la République populaire de Pologne, de la République socialiste de Roumanie, de l'Union des républiques socialistes et de la République socialiste tchécoslovaque. Les intérêts de ces chemins de fer sont représentés par les organes centraux qui ont conclu le présent Accord.

Article 2

Application de l'Accord

§ 1.- Le transport des marchandises entre les pays dénommés à l'article premier est effectué conformément aux dispositions du présent Accord.

Le présent Accord est obligatoire pour les chemins de fer ainsi que pour les expéditeurs et les destinataires.

§ 2.- Le transport des marchandises en provenance de pays dont les chemins de fer participent au SMGS, en transit par des pays dont les chemins de fer participent également au présent Accord, destination de pays dont les chemins de fer n'y ont pas adhéré, et vice versa, est effectué conformément aux dispositions du Tarif de transit uniforme (TTU).

§ 3.- Sont exclus de l'application du présent Accord:

1. le transport de marchandises dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire du même pays et qui n'emprunte le territoire d'un autre pays qu'en transit, dans des trains du pays de départ;

2. le transport de marchandises qui, entre des gares de deux pays, emprunte le territoire d'un troisième pays dans des trains des chemins de fer du pays de départ ou du pays de destination;

3. le transport de marchandises entre des gares de deux pays limitrophes, en tant qu'il est effectué sur le parcours entier dans des trains du chemin de fer d'un pays, conformément à ses prescriptions internes.

Les transports indiqués sous 1., 2. et 3. peuvent être effectués sur la base d'accords particuliers à conclure entre les chemins de fer intéressés.

Article 3

Obligation pour les chemins de fer de transporter

§ 1.- Tout chemin de fer ^{*)} participant au SMGS est tenu d'effectuer, aux conditions du présent Accord, tout transport de marchandises, à l'exception de celles qui sont indiquées à l'article 4, pourvu que

1. les marchandises soient comprises dans le plan de transport du chemin de fer expéditeur, à moins que ses prescriptions internes n'en disposent autrement ;
2. le transport soit possible avec les moyens de transport dont dispose le chemin de fer ;
3. l'expéditeur se conforme aux conditions du présent Accord ;
4. le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2.- Les marchandises sont transportées entre toutes les gares ouvertes à l'expédition dans le trafic interne des pays dont les chemins de fer participent au SMGS, et cela

1. sans transbordement dans les gares frontières des chemins de fer à écartement semblable ou
2. avec transbordement des marchandises ou interchangement des essieux d'un autre écartement dans les gares frontières de jonction des chemins de fer à écartement différent, ou utilisation d'essieux à écartement variable. Les conditions de transport applicables aux marchandises qui doivent être transbordées ou dont les wagons doivent passer sur des trains de roues d'un autre écartement ou qui doivent être transportées moyennant utilisation de trains de roues pour changement d'écartement, sont déterminées par le chemin de fer sur la base des accords passés entre les chemins de fer de pays limitrophes, à écartement différent.

Les envois à destination des chemins de fer de la République démocratique du

^{*)} On entend par "chemin de fer" tous les chemins de fer d'un pays.

Vietnam et de la République démocratique populaire coréenne ne sont transportés qu'à destination des gares dont la dénomination a été communiquée par ces chemins de fer à tous les chemins de fer participant _____ à l'Accord et publiée conformément à leurs prescriptions internes.

§ 3.- Sur instruction des offices gouvernementaux compétents, ainsi qu'en cas de catastrophes dues à des événements de la nature, les services ferroviaires compétents peuvent décider que

1. le trafic sera suspendu en totalité ou en partie,
2. l'acceptation de certaines marchandises sera temporairement exclue ou admise seulement à certaines conditions.

Ces mesures doivent être publiées, en tant que les prescriptions internes le prévoient.

Le chemin de fer dans le domaine duquel des restrictions de ce genre sont mises en vigueur est tenu d'en aviser par télégramme les chemins de fer intéressés participant au SAGS. Ces chemins de fer doivent également être avisés en temps utile de l'abrogation des restrictions.

Article 4

Objets exclus du transport

§ 1.- Sont exclus du transport en trafic international direct des marchandises par chemins de fer:

1. les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que dans l'un des pays dont les chemins de fer participent au transport (Annexe 11);
2. les corps d'explosifs et les munitions, à l'exception des munitions de chasse et de sport;
3. les explosifs, les gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, les matières sujettes à l'inflammation spontanée, ainsi que les matières radioactives, en tant qu'elles ne sont pas dénommées dans les tableaux 1, 3, 4 et 10 de l'Annexe 4;
4. les colis dont le poids individuel est inférieur à 10 kg, remis au transport comme envoi de détail. Cette restriction n'est pas valable lorsque le volume d'un colis est supérieur à 0,1 m³;

5. en trafic sans transbordement, les marchandises d'un poids unitaire supérieur à 2,5 t., dans des wagons couverts à toit non ouvert.

§ 2.- S'il est constaté, pendant l'exécution du contrat de transport, que des marchandises exclues du transport ont été néanmoins ~~acceptées~~ ^{acceptées}, elles seront retenues même si leur dénomination est exacte, et traitées conformément aux lois du pays où l'envoi a été retenu.

Article 5.

Objets qui ne sont admis au transport qu'à des conditions particulières

§ 1.- Les véhicules de chemins de fer (y compris les grues de chemins de fer) roulant sur leurs propres roues sont admis au transport à la condition que le chemin de fer expéditeur ait vérifié qu'ils sont en état de circuler et l'ait attesté dans la case de la lettre de voiture "Mentions du chemin de fer".

Si des véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues doivent être acheminés sur des lignes dont l'écartement est différent, ils ne peuvent être ~~acceptés~~ ^{acceptés} au transport qu'avec l'assentiment préalable du chemin de fer dont l'écartement est différent.

L'expéditeur est tenu de fournir, pour le passage des wagons, des trains de roues de réserve de l'autre écartement. Si le chemin de fer dont l'écartement est différent est un chemin de fer de transit, il peut être convenu lors de l'organisation de transport que ce chemin de fer fournisse des trains de roues pour le transport sur ses lignes.

Les locomotives, tenders, automotrices et grues de chemins de fer, roulant sur leurs propres roues, doivent être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage.

§ 2.- Les animaux vivants ne sont transportés qu'accompagnés, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire, par des convoyeurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire, exception faite des animaux de petite taille et des oiseaux, transportés sans transbordement comme envois de détail dans des cages, caisses, corbeilles, etc., bien clos. L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions ^{vétérinaire} d'hygiène du pays de départ et du pays de destination, ainsi que des pays de transit.

§ 3.- Les marchandises périssables sont admises au transport conformément aux dispositions de l'Annexe 9. Le transport de marchandises périssables à destination de la République démocratique du Vietnam ou en transit par ses lignes de chemins de fer doit être convenu au préalable avec les chemins de fer de la République démocratique du Vietnam.

§ 4.- Les marchandises indiquées ci-après ne sont admises au transport qu'après accord ^{préalable} entre les chemins de fer participant au transport:

1. marchandises d'un poids unitaire dépassant 60 t. ; en trafic avec transbordement à destination de la République populaire hongroise et de la République socialiste de Roumanie, dépassant 30 t.; à destination de la République démocratique du Vietnam, dépassant 20 t.;

2. marchandises d'une longueur dépassant 18 m; à destination de la République démocratique du Vietnam, dépassant 12 m.

Sont cependant admis au transport sans accord préalable, excepté à destination de la République démocratique du Vietnam:

- en trafic sans transbordement, les marchandises d'une longueur dépassant 18 m jusqu'à 25 m, en tant qu'elles sont chargées sur un seul wagon. S'il est nécessaire d'utiliser des wagons de protection, la marchandise ne doit pas reposer sur eux.

- les rails de chemins de fer et l'acier rond à béton, d'une longueur ne dépassant pas 30 m.; pour les chemins de fer européens dont l'écartement est de 1 435 mm, d'une longueur ne dépassant pas 36 m.;

3. marchandises dépassent le gabarit indiqué à l'Annexe 1, ne fût-ce que sur l'un des chemins de fer participant au transport.

En trafic avec transbordement, il y a lieu d'admettre en calculant le dépassement du gabarit, une hauteur de plancher du wagon de 1 300 mm au-dessus du niveau du rail, de 1 100 mm pour ce qui concerne les chemins de fer de la République démocratique du Vietnam. A cet égard, il y a lieu de partir de l'a priori que le wagon se trouve sur une voie droite, horizontale, ^{son} axe longitudinal sur le milieu de la voie;

4. marchandises transportées en trafic avec transbordement sur des wagons à plateforme surbaissée;

5. matières chimiques, transportées en trafic avec transbordement dans des wagons-réservoirs spéciaux,

6. toutes les marchandises liquides transportées en wagons-réservoirs à destination de la République démocratique du Vietnam.

En vue de convenir des conditions de transport applicables à des marchandises de ce genre, l'expéditeur doit indiquer à la gare expéditrice, en trafic sans transbordement au plus tard un mois, en trafic avec transbordement au plus tard deux mois avant la remise de la marchandise au transport, la nature de l'emballage et le poids de chaque colis⁽⁻⁾ et, en outre, pour les marchandises indiquées sous 1., 2. et 3., les dimensions⁽⁻⁾ et si nécessaire remettre un schéma du chargement. Lorsqu'il s'agit de marchandises qui dépassent le gabarit, des schémas doivent être remis par l'expéditeur dans tous les cas.

Lorsque, sur les lignes des chemins de fer de transit, des marchandises dépassant le gabarit doivent être acheminées par une voie détournée, l'expéditeur doit indiquer cette voie détournée dans la case de la lettre de voiture "Déclarations particulières de l'expéditeur".

§ 5.- Lorsqu'il s'agit de marchandises asymétriques dépassant le gabarit, de marchandises d'un poids unitaire dépassant 3 t., d'équipements et de machines, ainsi que de marchandises de ce genre emballées dans des caisses dont la hauteur dépasse l'1 m, l'expéditeur doit indiquer sur chaque colis, sur les deux faces longitudinales et transversales, au moyen d'une couleur indélébile, le centre de gravité au moyen de la mention "Centre de gravité" conformément à l'Annexe 8, et le poids brut de chaque colis.

S'il s'agit de marchandises dépassant le gabarit, l'expéditeur doit apposer sur les deux côtés des inscriptions ou tablettes encadrées en rouge avec la mention suivante: "Attention ! Marchandise dépassant le gabarit sur les chemins de fer".

Cette inscription doit être rédigée dans la langue du pays de départ et accompagnée d'une traduction en russe ou en allemand. En ce qui concerne les transports à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire coréenne et de la République populaire mongole, ou vice versa, la traduction en russe doit être effectuée dans tous les cas.

§ 6.- En cas de transport de véhicules à moteur, de tracteurs et autres machines automobiles, l'expéditeur est tenu de plombier la cabine, le capot du moteur et, en cas de libre accès, également l'accumulateur, la roue de rechange et les caisses contenant des pièces de rechange, des pièces facilement amovibles et des outils. Les

plombs apposés par l'expéditeur doivent être conformes aux dispositions de l'article 5.
§ 8.

Les caisses contenant des pièces de rechange, des outils ou des pièces facilement amovibles doivent être entourées de bandes en fer et placées dans la cabine du véhicule qui doit être plombées ou, si ce n'est pas possible, fixées solidement sur le plancher du wagon. Chaque caisse contiendra une nomenclature de son contenu.

Pour chaque véhicule à moteur, chaque tracteur et autres machines automobiles, l'expéditeur doit établir en double exemplaire une nomenclature conforme à l'Annexe 7, rédigée dans la langue du pays de départ et en outre en russe ou en allemand. S'il s'agit de transports à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire coréenne, de la République populaire mongole, ou vice versa, ainsi qu'en transit par la République populaire de Chine, la nomenclature doit être établie dans la langue du pays de départ et en russe.

La nomenclature doit indiquer le nombre des plombs apposés, ^{celui} ~~le nombre~~ des caisses de pièces de rechange et d'outils, en outre une liste de toutes les pièces enlevées des machines ainsi que les endroits où se trouvent les caisses.

Un exemplaire de la nomenclature doit être fixé sur le côté intérieur de la fenêtre latérale de la cabine et le deuxième joint à la lettre de voiture.

§ 7.- Les marchandises dangereuses ne sont admises au transport que si les conditions fixées dans l'Annexe 4 sont observées.

§ 8.- S'il est constaté pendant l'exécution du contrat de transport que des marchandises admises au transport uniquement à des conditions particulières ont été acceptées sans que les conditions prévues par l'Annexe 4 aient été observées, elles seront retenues même si leur dénomination est exacte; elles seront traitées conformément aux lois du pays où l'envoi a été retenu.

§ 9.- Les dépouilles mortelles sont transportées aux conditions suivantes:

1. ^{une} ~~une~~ dépouille mortelle n'est acceptée au transport que dans un cercueil en métal résistant et fermé de manière imperméable à l'air ou dans un cercueil en bois ^{vari} ~~vari~~ de manière imperméable à l'air au moyen de tôle. Le cercueil sera solidement placé dans un récipient en bois;

2. l'expéditeur joindra à la lettre de voiture une attestation médicale émanant

des bagages de l'hygiène et dont il ressort qu'il n'existe de leur part aucune ^{objection} ~~Amis~~
à l'encontre du transport de la dépouille mortelle;

3. Les dépouilles mortelles doivent être remises au transport avec une lettre de voiture de grande vitesse;

4. des objets du défunt, faisant corps avec la dépouille mortelle, peuvent être transportés, jusqu'à un poids total de 500 kg, dans le wagon dans lequel a été chargé le cercueil contenant la dépouille mortelle. Ces objets, dont le chemin de fer n'est pas responsable, sont transportés gratuitement;

5. les dépouilles mortelles sont transportées accompagnées d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, muni d'un billet, en tant que les prescriptions internes ne prévoient pas un autre mode de paiement. Si l'expéditeur le désire, le convoyeur peut prendre place dans le wagon où se trouve le cercueil contenant la dépouille mortelle. Il peut être renoncé à l'escorte après entente entre tous les chemins de fer participant au transport.

Chapitre II

Conclusion du contrat de transport

Article 6.

Lettre de voiture et duplicata de la lettre de voiture

§ 1.- Lors de la remise de la marchandise au transport, l'expéditeur doit, pour tout envoi, remettre en même temps à la gare expéditrice une lettre de voiture remplie et signée, conforme au modèle prévu à l'Annexe 2 ou 2 a, et un duplicata de la lettre de voiture. La signature de l'expéditeur peut aussi être imprimée ou remplacée par un timbre. La lettre de voiture accompagne la marchandise sur l'itinéraire entier depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

S'il est prévu, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur, que les feuilles de route doivent être établies par l'expéditeur, celui-ci remplira non seulement la lettre de voiture et le duplicata mais également les feuilles de route.

Le duplicata de la lettre de voiture est restitué ^(à l'expéditeur) après la conclusion du contrat de transport. Il n'a pas la valeur d'une lettre de voiture.

§ 2.- Les formulaires de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture sont imprimés en une des langues officielles du pays de départ et, en outre, en langue russe et en langue allemande.

La lettre de voiture et le duplicata de la lettre de voiture sont établis en la langue du pays de départ et sous ce texte figureront les énonciations traduites en russe ou en allemand.

Pour le texte allemand, il y a lieu d'utiliser des caractères latins.

En cas de remise au transport de marchandises à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire coréenne, de la République populaire mongole, et vice versa, ainsi qu'en transit par les chemins de fer de la République populaire de Chine, ce texte ne sera traduit qu'en russe dans la lettre de voiture et dans le duplicata.

Les chemins de fer peuvent convenir entre eux qu'une traduction en russe ou en allemand n'est pas nécessaire.

§ 3.- Les formulaires de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture sont imprimés

1. pour la petite vitesse, sur papier blanc;
2. pour la grande vitesse, sur papier blanc, portant deux bandes rouges d'un centimètre de largeur, l'une au bord supérieur l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

Le duplicata de la lettre de voiture peut aussi être imprimé sur papier d'une autre couleur, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur.

Le choix, par l'expéditeur, du formulaire de lettre de voiture blanc ou formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter, sur l'itinéraire entier, en petite vitesse ou en grande vitesse.

§ 4.- Les wagons complets peuvent être acheminés par des trains de voyageurs sur un ou plusieurs chemins de fer participant au SMGS, en tant qu'il en est ainsi convenu entre les chemins de fer intéressés.

Ces transports doivent être demandés par l'expéditeur au chemin de fer expéditeur 8 jours au moins avant la remise de la marchandise au transport.

L'expéditeur est tenu, après avoir reçu l'assentiment au transport de la marchandise par trains de voyageurs, d'inscrire dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur" : "Je demande que cet envoi soit acheminé par des trains de voyageurs sur les chemins de fer ". Ces marchandises seront remises au transport avec des lettres de voiture de grande vitesse.

§ 5.- Les mentions portées sur la lettre de voiture et sur le duplicata doivent ^{être} inscrites, imprimées ou timbrées clairement, à l'encre, au stylo à bille (en celui-ci est admis par ~~tant que les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur ne s'y opposent pas~~), ou à la machine à écrire. Toutes les mentions de la lettre de voiture doivent être inscrites par l'expéditeur et par le chemin de fer dans les cases prévues à cet effet.

A l'exception des cas prévus au § 7 et à l'article 15, § 2, l'abréviation des indications de la lettre de voiture n'est pas admise. Les indications portées sur la lettre de voiture au moyen d'un timbre doivent être bien lisibles. Les inscriptions faites par l'expéditeur ne doivent être ni corrigées, c'est-à-dire biffées ou rectifiées par un texte collé, ni radiées, ni effacées.

Dans des cas exceptionnels, l'expéditeur peut apporter des rectifications dans une ^{ou} deux cases de la lettre de voiture, voisines quant à leur contenu. Les rectifications doivent être mentionnées par lui dans la case "Déclarations spéciales de l'expéditeur" et attestées par sa signature ou par son timbre.

Les modifications et adjonctions apportées par le chemin de fer aux indications de la lettre de voiture seront attestées par la signature de l'agent compétent et par le timbre de la gare.

§ 6.- L'expéditeur indiquera dans la lettre de voiture les gares frontières de sortie du pays de départ et des pays de transit par lesquelles l'envoi doit être acheminé. Si la possibilité existe d'acheminer l'envoi depuis une gare frontière de sortie sur plusieurs gares frontières d'entrées dans le pays voisin, il y a lieu de prescrire sur la lettre de voiture également la gare frontière d'entrées dont il s'agit.

Dans la mesure du possible, l'expéditeur indiquera des gares frontières situées sur l'itinéraire le plus court entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

En ce qui concerne les chemins de fer de transit, l'expéditeur ne doit indiquer que les gares frontières mentionnées au TCU, chapitre IX.

Pour les transports à destination de la République démocratique populaire coréenne, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans la case de la lettre de voiture "Gare destinataire", pour les transports en provenance de la République démocratique populaire coréenne dans la case "Gare expéditrice", en sus du nom de la gare, également le numéro de cette gare et du chemin de fer.

§ 7.- Une seule personne, physique ou morale, peut être indiquée comme expéditeur ou comme destinataire d'un envoi. Les adresses qui ne comportent pas le nom du destinataire et son adresse postale, ne sont pas admises.

Pour les transports à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine et de la République démocratique populaire coréenne, ^{(et vice versa,} il est admis d'indiquer, dans la case de la lettre de voiture "Expéditeur et adresse postale de l'expéditeur" ou "Destinataire et adresse postale du destinataire", une désignation de l'expéditeur ou du destinataire et de leur adresse postale telle qu'elle est fixée dans ces pays (par exemple 6 DM - 12).

§ 8.- Les marchandises seront désignées dans la lettre de voiture comme suit:

1. les marchandises à transporter conformément à l'article 5, § 7, ^{doivent être} ~~seront~~ désignées conformément à la dénomination qui leur est donnée dans l'Annexe 4;
2. les marchandises qui sont transportées en transit par les chemins de fer participant au SMGS sont désignées conformément à la classification des marchandises du TCU.
entre parenthèses dans la lettre de voiture
En outre, l'expéditeur peut inscrire/la désignation de la marchandise conformément à la classification des marchandises du tarif interne du chemin de fer expéditeur ou du chemin de fer destinataire ou deux désignations conformément à la classification des marchandises des tarifs internes du chemin de fer expéditeur et du chemin de fer destinataire;
3. les marchandises qui sont transportées entre deux pays limitrophes ^{sont} ~~seront~~ désignées conformément à la classification des marchandises du tarif direct applicable entre les chemins de fer de ces pays, en tant qu'il en existe un;
4. dans tous les autres cas, les marchandises sont désignées conformément à la classification des marchandises du tarif interne du chemin de fer expéditeur ou du

chemin de fer expéditeur et du chemin de fer destinataire;

5. les marchandises qui ne sont pas énumérées dans l'Annex 4 ou dans les tarifs indiqués sous chiffres 2. à 4. sont désignées conformément à leur dénomination usitée dans le commerce.

La désignation de la marchandise conformément aux chiffres 4. et 5. doit faire ressortir le caractère et l'état de la marchandise en vue de la tarification.

§ 9.- En cas de remise au transport de bois à brûler et de bois de sciage, l'expéditeur peut indiquer dans la case de la lettre de voiture "Désignation de la marchandise" le nombre des tas et leur hauteur en centimètres ou le volume en mètres cubes, etc.

§ 10.- Si, pour le chargement, l'on utilise des wagons d'un chemin de fer qui ne participe pas au SMGS, lesquels ne portent que les indices "A, B, C", il y a lieu d'inscrire dans la case de la lettre de voiture "Charge normale, surface de charge" le tonnage le plus élevé indiqué sous l'indice "C", diminué de 1 t. pour les wagons à deux essieux et de 2 t. pour les wagons à quatre essieux ou plus.

§ 11.- Le poids ainsi que la manière dont il a été déterminé seront inscrits dans les cases correspondantes de la lettre de voiture, conformément aux prescriptions du chemin de fer expéditeur.

§ 12.- Pour le transport d'un envoi accompagné d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, il y a lieu à ^{de mentionner} ~~l'indiquer~~ dans la lettre de voiture et dans le duplicata de la lettre de voiture, au-dessous de la désignation de la marchandise, que l'envoi est transporté accompagné du convoyeur fourni par l'expéditeur; on inscrira en outre le nom et le prénom du convoyeur, ainsi que le numéro de son passeport ou ^{celui} d'une autre pièce faisant foi de son identité.

Si la marchandise est accompagnée par un convoyeur fourni par l'expéditeur non pas jusqu'à la gare destinataire mais seulement jusqu'à une gare frontière située sur l'itinéraire, l'expéditeur doit indiquer dans la lettre de voiture également la gare à partir de laquelle le voyage de la marchandise est assuré par un convoyeur fourni par le destinataire. Cette gare frontière inscrira dans la lettre de voiture le nom et le prénom du convoyeur fourni par le destinataire, ainsi que le numéro de son passeport ou celui d'une autre pièce faisant foi de son identité.

§ 13.- Si l'espace réservé dans la lettre de voiture pour la désignation des marchandises ~~est insuffisant~~ est insuffisant, il y a lieu d'ajouter à la lettre de voiture des feuilles complémentaires de la moitié de la grandeur de la lettre de voiture, solidement attachées à celle-ci et dans lesquelles seront inscrits signes, marques, numéros des colis, nombre de colis, mode d'emballage, désignation et poids des marchandises. L'expéditeur apposera sa signature sur les feuilles complémentaires; Le nombre total / ^{des} colis et le poids total des marchandises seront indiqués dans la lettre de voiture, et dans la case "Désignation de la ^{ce qui suit} marchandise" en mentionnera: "Les marchandises sont énumérées dans les feuilles complémentaires annexées". Il doit indiquer en outre dans la lettre de voiture le nombre des feuilles complémentaires annexées. Dans ce cas, l'expéditeur remettra au chemin de fer les copies qu'il exige de ces feuilles complémentaires dans le nombre requis pour les attacher aux feuilles de route.

Lorsque, conformément au § 1, c'est l'expéditeur qui établit les feuilles de route, il est tenu d'ajouter à chaque exemplaire de la feuille de route une copie, établie par lui, des feuilles complémentaires.

Les feuilles complémentaires doivent être établies en les langues prévues au § 2.

§ 14.- L'expéditeur peut inscrire dans la case de la lettre de voiture "Mentions de l'expéditeur sans obligation pour le chemin de fer" des mentions qui se rapportent à l'envoi, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, comme par exemple:

"Selon contrat du"

"Concerne N^o d'ordre (N^o de transmission, N^o de commande)"

"Pour être réexpédié à"

Article 7

Acceptation des marchandises au transport

§ 1.- L'acceptation et l'expédition des marchandises par wagons complets ou par envois de détail sont réglées conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur.

Sont réputées wagon complet les marchandises remises au transport avec une lettre de voiture et dont le transport exige l'usage exclusif d'un wagon.

Sont réputées envoi de détail les marchandises remises au transport avec une lettre de voiture, dont le poids ne doit pas dépasser 5 000 kg et dont le transport n'exige pas, selon leur volume, l'usage exclusif d'un wagon.

L'expéditeur indiquera, lors de la remise au transport, dans la case de la lettre de voiture "Désignation de l'envoi", s'il s'agit d'un "wagon complet" ou d'un "envoi de détail".

§ 2.- Sont acceptées au transport avec une lettre de voiture

- les marchandises en quantité ne dépassant ni la limite de charge ni la capacité du wagon;
- les marchandises pour le transport ^{désignées} de deux ou plusieurs wagons, reliés en une unité, sont nécessaires.

Le transport par trains-blocs de marchandises du même genre (minerai, houille, ^{et admis} etc) (avec une seule lettre de voiture, après entente préalable entre les chemins de fer participant au transport, lorsqu'elles sont adressées à un seul et même destinataire dans une seule et même gare destinataire. Dans ce cas, l'expéditeur portera les indications nécessaires sur le formulaire "Etat des wagons transportés par un train-bloc" (Annexe 12), qu'il présentera avec la lettre de voiture dans le nombre d'exemplaires requis. Un exemplaire de cet état lui sera restitué. A la lettre de voiture seront joints un exemplaire pour le destinataire et un exemplaire pour chacun des chemins de fer participant au transport. L'expéditeur inscrira dans la case de la lettre de voiture et du duplicata "Mentions relatives au wagon": "voir état annexé".

Lorsque la gare expéditrice est située sur un chemin de fer à voie étroite (écartement inférieur à 1 435 mm) et qu'elle est ouverte à l'expédition des marchandises

en trafic ^{interne} ~~interne~~, la marchandise peut aussi être remise au transport en plusieurs wagons avec une seule lettre de voiture, en tant que les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur l'admettent.

§ 3.- Pour les transports sur des chemins de fer dont l'écartement est de 1 435 mm, la charge par essieu est fixée à 18 t. Il n'est admis de dépasser cette charge que s'il en a été préalablement convenu ainsi entre les chemins de fer intéressés.

Dans des cas exceptionnels, techniquement justifiés, toutefois pour des points frontières seulement, les chemins de fer peuvent limiter temporairement la charge par essieu à moins de 18 t.

§ 4.- La remise au transport en commun dans un même wagon avec une ou plusieurs lettres de voiture n'est pas admise en ce qui concerne les marchandises suivantes:

1. les marchandises périssables avec d'autres marchandises périssables, lorsqu'elles exigent d'être différemment traitées;
2. les marchandises périssables avec d'autres marchandises non périssables, lorsque, conformément à l'Annexe 9, § 3, les marchandises périssables exigent l'observation d'une température déterminée ou un autre traitement spécial;
3. les marchandises indiquées à l'article 5, § 7, avec d'autres marchandises, lorsqu'leur chargement ^{dans un wagon} en commun n'est, conformément à l'Annexe 4, pas admis;
4. les marchandises qui charge l'expéditeur avec celles qui sont chargées par le chemin de fer;
5. les marchandises qui, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur, ne doivent pas être chargées en commun dans un même wagon;
6. les marchandises transportées en vrac, avec d'autres marchandises.

§ 5.- Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation de l'envoi au transport est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après remise au transport de la totalité des marchandises indiquées par l'expéditeur sur la lettre de voiture et paiement des frais qu'il prend à sa charge, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur.

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

§ 7.- Le chemin de fer certifie l'acceptation de la marchandise et le jour de l'acceptation également sur le duplicata de la lettre de voiture ^{par l'apposition} (du timbre à date de la gare expéditrice; il appose de même ce timbre à date sur les feuilles complémentaires attachées à la lettre de voiture conformément à l'article 6, § 13.

§ 8.- Les marchandises en contenants sont acceptées au transport conformément aux "Prescriptions concernant le transport des marchandises dans des contenants appartenant au chemin de fer" (Annexe 5).

Article 8

Emballage, désignation, chargement, pesage des marchandises et plombage des wagons.

§ 1.- Les marchandises qui exigent un emballage pour les préserver de perte ou d'avarie en cours de transport ou pour éviter des dommages au matériel, aux autres marchandises ou aux personnes, doivent être remises au transport emballées d'une manière répondant à ces conditions.

^{Si} ~~Les~~ ces marchandises sont remises au transport sans emballage, dans un emballage défectueux ou dans un emballage ne répondant pas à la nature de la marchandise ou ne garantissant pas un transbordement d'un wagon à l'autre, le chemin de fer refusera l'acceptation de ^{la} marchandise lorsqu'un examen extérieur lui permet de constater que l'emballage ~~ne répond pas aux exigences~~, ne garantit pas un transport sûr de la marchandise ou se trouve en mauvais état. Le chemin de fer n'est tenu à un examen extérieur de l'emballage de la marchandise que s'il effectue lui-même le chargement ou si la marchandise est chargée par l'expéditeur, mais sous sa surveillance.

Si le chemin de fer refuse l'acceptation de la marchandise, il en dressera, à la demande de l'expéditeur, un procès-verbal ^{dont il} en délivrera une copie.

§ 2.- Les marchandises dangereuses doivent être emballées conformément aux conditions prévues par l'Annexe 4.

§ 2.- L'expéditeur est tenu de tenir les colis d'inscriptions ou d'étiquettes (plaque) clairs et indélébiles, qui doivent ^{comporter} contenir les indications ci-après de la lettre de voiture:

1. signes (marques et numéros des colis),
2. gare expéditrice et chemin de fer expéditeur,
3. gare destinataire et chemin de fer destinataire,
4. expéditeur et destinataire,
5. pour les envois de détail, nombre des colis.

En ce qui concerne le mobilier ^{et ustensiles} de ménage, l'expéditeur placera en outre dans les colis une fiche comportant les indications énumérées ci-dessus.

En ce qui concerne les wagons complets - exception faite des marchandises chargées en vrac -, 10 colis au moins par wagon, qui seront chargés à proximité des portes, doivent être marqués.

Si le transport de certaines marchandises nécessite, en raison de leur nature, des précautions particulières, l'expéditeur apposera également sur les colis individuels des inscriptions ou étiquettes relatives à la prudence avec laquelle ces marchandises doivent être traitées, comme par exemple "Attention", "Haut".

Les étiquettes prévues par l'Annexe 8 seront apposées par l'expéditeur également sur les wagons, en tant que conformément à ses prescriptions internes, cet étiquetage n'incombe pas au chemin de fer,

Les indications seront rédigées en la langue du pays de départ et en traduction russe ou allemande. En ce qui concerne les transports à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire coréenne et de la République populaire mongole, et vice versa, les indications seront traduites en russe dans tous les cas.

Lorsqu, s'agissant de transports à destination de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire coréenne, et vice versa, il a été indiqué dans la case de la lettre de voiture "Expéditeur et son adresse postale" ou "Destinataire ou son adresse postale" une désignation, fixée dans ces pays, de l'expéditeur ou du destinataire et de leur adresse pos-

~~tales, l'expéditeur portera cette indication également sur les colis individuels comportant l'envoi. En outre, s'agissant de transports à destination de la République~~

inscriptions populaires conformes, l'expéditeur portera, à côté de la désignation de la gare destinataire et du chemin de fer destinataire, s'agissant de transports en provenance de la République démocratique populaire coréenne, à côté de la désignation de la gare expéditrice et du chemin de fer expéditeur, le numéro fixé pour cette gare et pour ce chemin de fer.

Les anciennes inscriptions et étiquettes seront enlevées par l'expéditeur.

§ 4.- Sont valables pour le chargement des marchandises à la gare expéditrice

1. en cas de transport en wagons couverts - les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur;

2. en cas de transport sur wagons découverts en trafic sans transbordement entre des chemins de fer dont l'écartement est différent - les "Prescriptions concernant le chargement et l'arrimage des marchandises sur les wagons d'couverts" (Annexe 6);

3. en cas de transport sur wagons découverts entre des chemins de fer ayant le même écartement, ainsi qu'en trafic avec transbordement entre des chemins de fer dont l'écartement est différent - les "Prescriptions concernant le chargement et l'arrimage des marchandises sur wagons découverts" (Annexe 6) ou d'autres prescriptions convenues entre les chemins de fer intéressés au sujet du transport.

Si une marchandise chargée sur un wagon découvert, en trafic avec transbordement n'est transportée que sur les lignes de chemin de fer d'un seul pays, avant ou après transbordement à la gare frontrière, elle peut être chargée conformément aux prescriptions internes en vigueur sur les chemins de fer de ce pays.

Les prescriptions ^{internes} du chemin de fer expéditeur déterminent si le chargement incombe au chemin de fer ou à l'expéditeur.

§ 5.- Le chemin de fer peut demander de l'expéditeur que des marchandises qui, individuellement, ne peuvent être acceptées, chargées ou transbordées qu'au prix d'une perte de temps considérable, soient attachées ou emballées ensemble de telle façon qu'elles constituent des unités plus volumineuses.

§ 6.- Les wagons ne doivent être chargés que jusqu'à concurrence de la limite de charge, compte tenu de la charge admissible par essieu, conformément à l'article 7, § 3.

Est valable comme limite de charge

1. pour un wagon qui ne porte qu'une seule inscription (charge normale) - cette charge normale, augmentée de 1 tonne pour les wagons à deux essieux et de 2 tonnes pour les wagons à quatre essieux et plus.

Sur les chemins de fer de la République démocratique du Vietnam, de la République populaire de Chine et de la République démocratique populaire coréenne - la charge normale augmentée de 5 %;

2. pour un wagon qui porte deux inscriptions - celle qui indique le tonnage le plus élevé (le tonnage inférieur indique la charge normale);

3. pour un wagon d'un chemin de fer ne participant pas au SMGS et qui porte les indices "A/B/C", la valeur la plus élevée indiquée sous "C".

Il y a surcharge lorsque le wagon est chargé au delà de la limite de charge.

§ 7.- Le poids et le nombre des colis sont constatés lors de l'acceptation des marchandises, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur.

A cet égard, il y a lieu de tenir compte encore de ce qui suit:

1. les marchandises sur wagons découverts sans bâches ou avec des bâches non plombées ne sont acceptées au transport que si l'expéditeur a mentionné sur la lettre de voiture

1.1. le nombre de colis et le poids de la marchandise, en tant qu'il n'y a pas plus de 100 colis;

1.2. seulement le poids de la marchandise, s'il y a plus de 100 colis. En ce cas l'expéditeur inscrira dans la case de la lettre de voiture "Nombre de colis" la mention "chargé en vrac";

2. le métal laminé, en petits morceaux, ainsi que les petites pièces de fer, ne sont ~~acceptés~~ ^{acceptés} au transport que sur la base du poids sans vérification du nombre de colis. L'expéditeur portera dans la case de la lettre de voiture "Nombre de colis" la mention "chargé en vrac";

3. les marchandises emballées, dont le poids est constaté lors de l'emballage et indiqué sur chaque colis, ainsi que les colis d'un poids standard identique, ne sont pas passés lors de l'acceptation au transport.

Dans ces cas, l'expéditeur indiquera dans la lettre de voiture le nombre de colis et le poids total et mentionnera dans la case "Mode de détermination du poids"

la manière dont le poids total a été déterminé, et cela selon le poids standard ("selon standard") ou selon les poids indiqués sur les colis ("selon inscription");

4. si, dans la case de la lettre de voiture "Poids de la marchandise (en kg), constaté par l'expéditeur" et dans la case "Poids de la marchandise (en kg), constaté par le chemin de fer", deux poids différents sont mentionnés, c'est celui qui a été constaté par le chemin de fer qui est déterminant.

Si la lettre de voiture ne fait mention que d'un seul poids dans la case "Poids de la marchandise (en kg), constaté par l'expéditeur" et que ce poids ait été confirmé non seulement par l'expéditeur, mais aussi par l'agent du chemin de fer dans la case "Poids constaté par l'expéditeur/le chemin de fer", le poids est réputé constaté par l'expéditeur. Dans ce cas, la signature de l'agent du chemin de fer confirme uniquement le fait que le poids de la marchandise a été constaté par l'expéditeur et ne modifie en rien la responsabilité de l'expéditeur selon article 12.

§ 8.- En ce qui concerne les wagons couverts, les portes et toutes les autres ouvertures seront plombées, exception faite des vantaux d'aération, qui sont protégés de l'intérieur par des grillages ou d'une autre manière. En ce qui concerne les wagons-réservoirs, tous les dispositifs de remplissage et de vidange seront plombés.

Ne seront utilisés au plombage des wagons que des plombs qui ne peuvent être enlevés sans être endommagés.

Lorsque les wagons sont plombés par l'expéditeur, les plombs doivent porter les signes visibles ci-après:

1. nom de la gare (éventuellement en abrégé),
2. date de l'apposition des plombs ou marques de contrôle,
3. désignation abrégée de l'expéditeur.

Les plombs de l'expéditeur peuvent porter en outre les sigles du chemin de fer expéditeur.

Lorsque les wagons sont plombés par le chemin de fer, les plombs doivent porter ces mêmes signes, mais, en lieu et place de la désignation abrégée de l'expéditeur, les sigles du chemin de fer expéditeur ou le numéro de la pince à plomber.

Les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur déterminent si le plombage des wagons incombe au chemin de fer ou à l'expéditeur.

§ 9.- En cas de transport d'envois de détail à destination de la République démocratique du Vietnam, l'expéditeur peut plomber les colis. Il inscrira alors une mention à ce sujet dans la case de la lettre de voiture "Nature de l'emballage".

Article 9

Déclaration de la valeur de la marchandise

§ 1.- Lors de la remise au transport des marchandises ci-après, l'expéditeur doit en déclarer la valeur:

1. or, argent et platine, et leurs produits;
2. pierres précieuses;
3. fourrures de prix (castor, renard bleu, hermine, martre, vison, loutre, caracul, phoque, seal, renard argenté, skunks, zibelins), et pièces confectionnées de ces fourrures;
4. films exposés à la lumière;
5. tableaux;
6. statues;
7. objets d'art;
8. antiquités;

9. mobilier et ustensiles de ménage. La remise au transport de mobilier et ustensiles de ménage est admise également sans déclaration de valeur, si l'expéditeur porte dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur" la mention "sans déclaration de valeur" et l'atteste par sa signature.

§ 2.- La déclaration de la valeur d'autres marchandises remises au transport est admise, si l'expéditeur le désire.

§ 3.- L'expéditeur inscrira en roubles dans la case de la lettre de voiture "Déclaration de la valeur de la marchandise" le montant de la valeur à déclarer; la valeur ne doit pas dépasser le prix de la marchandise conformément à la facture du fournisseur ou le prix fixé par l'Etat.

Le chemin de fer expéditeur a le droit de vérifier, lors de la remise au transport de la marchandise, si le montant de la valeur déclarée correspond au prix. Les contestations entre le chemin de fer et l'expéditeur au sujet du montant de la valeur déclarée sont tranchées par le chef de la gare expéditrice. L'expéditeur qui n'accepte pas la décision du chef de gare peut faire appel, à ses propres frais, à un expert des organes du commerce ou de l'économie de l'Etat. La décision de l'expert lie les deux parties.

perception,

§ 4.- La déclaration de valeur donne lieu à la perception par le chemin de fer expéditeur et par le chemin de fer destinataire, pour le transport sur leurs lignes, d'une taxe accessoire conforme à leurs prescriptions internes et à leurs tarifs, pour le transport sur les lignes des chemins de fer de transit, conforme au TTU.

Pour la perception de cette taxe, la valeur indiquée en roubles est convertie, pour le chemin de fer expéditeur en la monnaie du pays de départ, pour le chemin de fer destinataire en la monnaie du pays de destination, au cours valable dans ces pays le jour de la conversion.

Article 10

Convoyeurs

§ 1.- Les marchandises désignées à l'article 5, § 1, dernier alinéa, § 2, premier alinéa, et à l'Annexe 9, § 3, deuxième alinéa, ainsi que les autres marchandises pour lesquelles le convoi désiré par l'expéditeur a été spécialement autorisé par le chemin de fer expéditeur, ne sont transportées qu'en wagons complets depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire, avec des convoyeurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire, dans des wagons non plombés par le chemin de fer.

Il est également admis que la marchandise soit accompagnée par le convoyeur fourni par l'expéditeur jusqu'à la gare frontière d'entrée dans le pays de destination ou jusqu'à la gare frontière de sortie du pays de départ ou du pays de transit jouxtant le pays de destination, et, depuis cette gare jusqu'à la gare destinataire, par un convoyeur fourni par le destinataire.

Si le convoyeur fourni par l'expéditeur ou par le destinataire n'est pas en possession d'un laissez-passer l'autorisant à franchir la frontière de l'Etat, l'envoi peut être transporté entre les gares frontières des pays limitrophes, par ordre de l'expéditeur, avec un convoyeur ou sous plombs d'une maison d'expédition.

L'escorte, par des convoyeurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire, de marchandises transportées dans des wagons plombés par le chemin de fer n'est pas admise.

§ 2.- Lors du transport sur le chemin de fer d'un autre pays, les convoyeurs sont soumis aux prescriptions de ce pays en matière de douanes, de passeport et de chemin de fer.

§ 3.- Les convoyeurs sont transportés conformément aux prescriptions des chemins de fer intéressés. Le prix de transport afférent aux convoyeurs est calculé conformément à l'article 13 et perçu conformément à l'article 15.

§ 4.- L'expéditeur répond des conséquences de l'absence du convoyeur. L'expéditeur ou le destinataire, qui fournit le convoyeur, répond de tous les dommages que le chemin de fer pourrait subir par la faute du convoyeur.

Article 11

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres

§ 1.- L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir vis-à-vis des douanes et autres sur tout l'itinéraire du transport, si nécessaire également un certificat et une spécification. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises énumérées dans la lettre de voiture qui s'y rapporte.

Toutes les pièces jointes par l'expéditeur à la lettre de voiture doivent être mentionnées par lui dans la case ~~Spécification~~ "Pièces fournies par l'expéditeur" et attachées solidement à la lettre de voiture, afin qu'elles ne puissent en être séparées en cours de route.

Lorsque l'expéditeur ne joint à la lettre de voiture aucune pièce justifiant

L'exportation de la marchandise, il est tenu d'indiquer dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur" la désignation du document, le numéro, la date à laquelle il a été établi, ainsi que le bureau de douane auquel il l'a envoyé.

Si l'expéditeur n'a joint à la lettre de voiture aucun certificat ou aucune spécification, il mentionnera dans la case "Pièces fournies par l'expéditeur" que ces pièces ne sont pas nécessaires.

Si l'expéditeur ne se conforme pas aux dispositions du présent paragraphe, la gare expéditrice refusera l'acceptation de l'envoi.

§ 2.- Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si les pièces jointes à la lettre de voiture par l'expéditeur sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer des conséquences résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces.

Si, en raison de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des pièces d'accompagnement, le transport ou la livraison de l'envoi est retardé, un droit de stationnement ou de magasinage sera perçu pour la durée du retard.

§ 3.- Si l'expéditeur désire que le destinataire lui retourne, de la gare destinataire à la gare expéditrice, les agrès de chargement qui n'appartiennent pas au chemin de fer (bâches, planches pour céréales, claies pour animaux, cordes métalliques, moyens de chauffage, dispositifs en fer pour attacher les chevaux, claies pour fruits, etc.) ou le matériel d'emballage vide (sacs en textile, fûts et estagnons en métal, etc.), il mentionnera dans la lettre de voiture que ces agrès de chargement ou ce matériel d'emballage sont à retourner. Dans ce cas, le bureau de douane frontière établit une attestation pour le retour. L'attestation est jointe à la lettre de voiture pour être remise au destinataire et donne le droit de renvoyer les agrès de chargement ou le matériel d'emballage dans un délai de trois mois comptés du jour de l'arrivée de l'envoi à la gare destinataire.

Les agrès de chargement ou le matériel d'emballage vide doivent être acheminés au retour par les gares frontières franchies à l'aller avec la marchandise.

Article 12

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture

§ 1.- L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs que dans la case réservée à chacune d'elles.

§ 2.- Le chemin de fer a le droit de vérifier si la marchandise répond aux énonciations portées par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

Cependant la vérification du contenu d'un envoi ne peut avoir lieu en cours de transport que si cette opération est commandée par les règlements de douane ou autres, par la sécurité de l'exploitation ou par la conservation de la marchandise pendant le transport.

Si des inexactitudes sont constatées sur la lettre de voiture lors de la remise au transport à la gare expéditrice, l'expéditeur établira une nouvelle lettre de voiture.

Si la vérification effectuée dans une gare en cours de route ou à la gare destinataire fait constater que les indications mentionnées par l'expéditeur dans la lettre de voiture ne concordent pas avec les données ^{réelles} de fait, la gare qui a procédé à la vérification établira à ce sujet un procès-verbal et le mentionnera dans la lettre de voiture.

Dans ce cas, le montant total des frais inhérents à la vérification est inscrit dans les documents de transport et perçu de l'expéditeur si la vérification est effectuée sur le chemin de fer expéditeur, du destinataire si elle ^{est effectuée} ~~est effectuée~~ sur le chemin de fer destinataire. Si la vérification est effectuée sur un chemin de fer de transit, ces frais seront perçus de l'expéditeur ou du destinataire, ^{à la charge} ~~selon qu'il~~ ^{est mis à sa charge} selon qu'il ~~peut~~ ^{est} les frais de transport sur ce chemin de fer de transit.

S'il est constaté que la marchandise a été faussement désignée, le prix de transport est calculé pour le parcours entier conformément à la classe de tarif entrant en considération pour la marchandise réellement transportée et perçu conformément à

l'article 15.

§ 3.- Une surtaxe est perçue en cas d'indications ou de déclarations irrégulières inexactes ou incomplètes dans la lettre de voiture, lorsqu'elles ont eu pour effet

1. de faire accepter au transport des objets qui, conformément à l'article 4, § 1, chiffres 1. à 5., n'y sont pas admis;
2. de faire accepter au transport ^{des} marchandises qui, conformément à l'article 5, § 7, ne sont admises qu'à des conditions particulières, sans que les conditions prescrites pour la marchandise considérée aient été observées;
3. que, pour un wagon chargé par l'expéditeur, la limite de charge a été dépassée (article 8, § 6).

La surtaxe relative aux chiffres 1. et 2. est perçue conformément à l'article 15, à raison du quintuple du prix de transport afférent au parcours ^{emprunté} sur le chemin de fer où l'infraction a été constatée, au profit de ce chemin de fer.

En cas de dépassement de la limite de charge du wagon, la surtaxe est perçue, à raison du triple du prix de transport afférent au poids en excédent, uniquement pour le parcours compris entre la gare expéditrice et la gare où la surcharge a été constatée. Cette surtaxe n'est pas perçue lorsque, conformément aux prescriptions internes, l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage du wagon chargé soit fait par le chemin de fer.

§ 4.- En cas de surcharge du wagon au delà de la limite de charge admissible, il y a lieu de procéder comme suit:

1. la surcharge constatée sur le chemin de fer expéditeur est déchargée et mise à la disposition de l'expéditeur;
2. la surcharge constatée sur un chemin de fer de transit ou sur le chemin de fer destinataire est déchargée par le chemin de fer et acheminée sur la gare destinataire, si possible en même temps que le chargement principal, avec une feuille de route établie dans le nombre d'exemplaires requis;
3. le déchargement, le chargement et le transport de la surcharge donnent lieu à la perception des taxes et du prix de transport et à leur inscription dans la lettre de voiture, comme pour un envoi autonome.

Ces dispositions s'appliquent par analogie également dans les cas où, par suite de l'indication inexacte du poids de la marchandise par l'expéditeur dans la lettre de voiture, la charge admissible par essieu (article 7, § 2) est dépassée.

Article 13

Tarifs, calcul du prix de transport

§ 1.- Les frais (prix pour le transport de la marchandise, prix de transport pour le convoyeur, frais accessoires et autres frais inhérents au transport) sont calculés

1. pour le transport sur les chemins de fer du pays de départ et du pays de destination en trafic entre des gares des chemins de fer de pays limitrophes - conformément aux tarifs ^{internes} des chemins de fer de ces pays ou, s'il existe un tarif direct entre ces chemins de fer, conformément au tarif direct valable au moment de la conclusion du contrat de transport ;

2. pour le transport ^(en transit) sur les chemins de fer du pays de départ et du pays de destination ^(->) conformément aux tarifs ^{internes} de ces chemins de fer; sur les chemins de fer de transit - conformément au TTU valable au moment de la conclusion du contrat de transport.

§ 2.- Le prix de transport est calculé sur la base de la distance la plus courte par les gares frontières que l'expéditeur a prescrites dans la lettre de voiture.

Si l'envoi est transporté sur un itinéraire plus court, par des gares frontières autres que celles que l'expéditeur a prescrites dans la lettre de voiture, le prix de transport est calculé sur la base de la distance la plus courte par ces gares frontières.

§ 3.- Les frais et surtaxes afférents au transport sur les lignes du pays de départ et du pays de destination sont calculés en monnaie nationale; les frais et surtaxes afférents au transport sur les lignes de transit sont calculés en roubles.

§ 4.- Doivent être bonifiés au chemin de fer les frais survenus lors du transport et non prévus dans les tarifs à appliquer, par exemple frais de réparation à l'emballage, nécessaires pour assurer la conservation de la marchandise, frais de fourniture et d'utilisation des bâches nécessaires à la protection de la marchandise, en tant que le bâchage des marchandises n'incombe pas au chemin de fer. Les frais seront constatés et justifiés en conséquence, séparément pour chaque envoi.

Ces frais sont inscrits dans les documents de transport et perçus de l'expéditeur s'ils sont survenus sur le chemin de fer expéditeur, du destinataire s'ils sont survenus sur le chemin de fer destinataire. Si ces frais surviennent sur le chemin de fer de transit, ils sont perçus soit de l'expéditeur soit du destinataire, selon

qu'il a pris à sa charge les frais de transport sur ce chemin de fer de transit.

§ 5.- S'il se révèle en cours de route que la marchandise doit être transbordée d'un wagon dans deux wagons de même écartement, le prix de transport est calculé comme pour un envoi, pour le wagon dans lequel la marchandise a été chargée à la gare expéditrice et qui avait été indiqué initialement dans la lettre de voiture. Des frais de transbordement ne sont pas perçus lorsque le transbordement est nécessaire pour des raisons dont l'expéditeur n'a pas à répondre.

§ 6.- Pour le transbordement des marchandises dans des wagons d'un autre écartement ou pour le changement des trains de roues dans les gares frontières, le chemin de fer perçoit des frais accessoires [y compris les frais pour la fourniture de dispositifs et de matériel par le chemin de fer afin de consolider les marchandises transbordées (ranchers, câbles, clous, matériel intercalaire, etc.)],

1. lorsque c'est le chemin de fer destinataire qui transborde les marchandises ou change les trains de roues des wagons - conformément au tarif ^{interne} ~~interieur~~ de ce chemin de fer;

2. dans les autres cas - conformément au TTU.

Article 14.

Délai de livraison.

§ 1.- Le délai de livraison est fixé comme suit pour le parcours entier du transport:

1. pour la grande vitesse

1.1. délai d'expédition 1 jour

1.2. délai de transport, pour les envois de détail, par fraction indivisible de 200 kilomètres de distance d'application des tarifs, dans le domaine de chaque chemin de fer participant au transport 1 jour

1.3. délai de transport, pour les wagons complets, par fraction indivisible de 320 kilomètres de distance d'application des tarifs, dans le domaine de chaque chemin de fer participant au transport 1 jour

1.4. délai de transport, pour les wagons complets acheminés par trains de voyageurs (article 6, § 4), par fraction indivisible de 420 kilomètres de

distance d'application des tarifs, dans le domaine de chaque chemin de fer

2. pour la petite vitesse

2.1. délai d'expédition 1 jour

2.2. délai de transport, pour les envois de détail, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application des tarifs, dans le domaine de chaque chemin de fer participant au transport 1 jour

2.3. délai de transport, pour les wagons complets, par fraction indivisible de 200 kilomètres de distance d'application des tarifs, dans le domaine de chaque chemin de fer participant au transport 1 jour

Le délai de livraison commence à courir à partir de minuit du jour suivant celui auquel l'envoi a été accepté au transport. Si la marchandise a été acceptée en dépôt provisoire, le délai de livraison commence à courir à partir de minuit du jour suivant celui qui a été fixé pour le chargement. Le jour du chargement est mentionné dans la lettre de voiture.

§ 2.- Le délai de livraison est calculé sur la distance effectivement parcourue depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

§ 3.- Le délai de livraison est augmenté chaque fois de deux jours lors du transbordement de la marchandise dans des wagons d'un autre écartement, du changement des trains de roues des wagons dans les gares frontières, ainsi que ^{lors de} la transmission des wagons au moyen d'un bac.

En cas de transport de marchandises dépassant le gabarit de chargement, le délai de livraison est augmenté de 100 %.

En outre, sont appliqués sur les chemins de fer de la République populaire hongroise, conformément à leurs prescriptions internes, les délais supplémentaires de livraison fixés temporairement pour le transport d'envois à l'exportation et à l'importation.

§ 4.- Le délai de livraison est suspendu pendant la durée

1. du séjour qui nécessite l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres;

2. d'une interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport, sans qu'il y ait faute du chemin de fer;

3. du retard causé par la modification du contrat de transport;

4. du séjour de la marchandise afin de vérifier si elle est conforme aux énonciations de la lettre de voiture ou si les précautions prévues pour les marchandises qui ne sont transportées qu'à des conditions particulières ont été observées, en tant qu'une irrégularité a été constatée lors de la vérification;

5. du séjour causé par le fait que des animaux sont retirés du wagon, abreuvés ou soumis à une visite vétérinaire;

6. du déchargement d'une surcharge, des travaux de réparation à la marchandise ou à l'emballage, ainsi que du transbordement ou de la rectification du chargement des marchandises, en tant que ces séjours sont imputables à la faute de l'expéditeur.

La cause d'un séjour de l'envoi, qui justifie le chemin de fer à prolonger le délai de livraison, ainsi que sa durée, doivent être mentionnées dans la case correspondante de la lettre de voiture et de la feuille de route.

§ 5.- Le délai de livraison est observé si, avant son expiration, l'envoi est arrivé à la gare destinataire, si le chemin de fer en a avisé le destinataire et le tient à sa disposition. L'avis au destinataire est donné conformément aux prescriptions internes.

^{Lorsque,}
conformément aux prescriptions internes, l'envoi doit être livré au destinataire à l'adresse indiquée dans la lettre de voiture, le délai de livraison est considéré comme observé ^{si,} ~~lorsque,~~ avant son expiration, l'envoi a été remis au destinataire.

Dans les cas où la marchandise a été transbordée dans une gare frontière, et en tant qu'une partie de l'envoi est acheminée avec une feuille de route (feuille de route complémentaire), c'est la partie de l'envoi arrivée avec la lettre de voiture qui est déterminante pour le calcul du délai de livraison.

Chapitre III

Exécution du contrat de transport

Article 15.

Paiement des frais.

§ 1.- Les frais calculés conformément à l'article 13 sont perçus

1. pour le transport sur le chemin de fer expéditeur - de l'expéditeur à la gare expéditrice;

2. pour le transport sur le chemin de fer destinataire - du destinataire à la gare destinataire;

3. pour le transport sur les chemins de fer de transit - de l'expéditeur à la gare expéditrice ou du destinataire à la gare destinataire. Si le transport emprunte plusieurs chemins de fer en transit, le paiement des frais pour un ^{ou} plusieurs chemins de fer de transit par l'expéditeur et pour les autres par le destinataire, est admis.

§ 2.- L'expéditeur qui prend à sa charge les frais afférents au transport sur les chemins de fer de transit indiquera ces chemins de fer au moyen de leur sigle (voir TTU, chapitre IX) dans la case de la lettre de voiture "Désignation des chemins de fer de transit pour lesquels l'expéditeur prend les frais à sa charge".

Si l'expéditeur ne prend les frais à sa charge sur aucun chemin de fer de transit il portera la mention "Aucun" dans la case de la lettre de voiture "Désignation des chemins de fer de transit pour lesquels l'expéditeur prend les frais à sa charge".

Les frais afférents aux chemins de fer de transit et que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire et perçus de lui à la gare destinataire.

Si, en conformité du TTU, les frais afférents au transport sur les chemins de fer de transit doivent être payés par l'expéditeur, la mise de ces frais à la charge du destinataire n'est pas admise.

§ 3.- En cas de transport de marchandises entre deux pays limitrophes, les taxes afférentes au transbordement ou au changement des trains de roues dans les gares frontalières sont perçus du destinataire, que ces opérations soient effectuées par le chemin de fer recevant la marchandise (article 13, § 6, ch. 1) ou par celui qui la transmet (article 13, § 6, ch. 2).

En trafic par des chemins de fer de transit, les taxes calculées conformément à l'article 13, § 6, ch. 2, pour le transbordement des marchandises ou pour le changement des trains de roues dans les gares frontalières du chemin de fer expéditeur et des chemins de fer de transit, sont perçues soit de l'expéditeur soit du destinataire, selon qu'il est le ~~commissaire~~ ^{ou} le destinataire des marchandises transportées sur les chemins de fer de transit.

Les taxes afférentes au transbordement des marchandises en transit ou au chargement des trains de roues de wagons contenant ces marchandises dans les gares frontières du chemin de fer destinataire, et calculées conformément à l'article 13, § 6, ch. 1., sont perçues du destinataire.

§ 4.- Si le destinataire refuse l'acceptation de l'envoi, l'expéditeur doit payer tous les frais et surtaxes grevant l'envoi.

§ 5.- En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais, ou en cas d'omission dans la perception de ces frais, le moins-perçu doit être payé et le trop-perçu restitué. Les chemins de fer qui établissent les décomptes avec l'expéditeur ou avec le destinataire perçoivent les moins-perçus et restituent les trop-perçus conformément à leurs prescriptions internes.

Les moins-perçus ne sont pas payés et les trop-perçus ne sont pas restitués, lorsque leur valeur, exprimée en roubles, ^{n'atteint} ~~ne dépasse~~ pas 2,25 roubles par lettre de voiture.

§ 6.- Les chemins de fer perçoivent les frais et surtaxes en monnaie du pays dans lequel ils sont payés.

Si les frais ne sont pas indiqués en monnaie du pays dans lequel ils doivent être perçus, ils seront convertis en monnaie de ce pays, au cours valable le jour et au lieu du paiement.

§ 7.- Les dispositions du présent article ne sont pas appliquées lorsqu'il existe entre des gares des chemins de fer de deux pays limitrophes un tarif direct prévoyant d'autres dispositions pour le paiement des frais.

Article 16

Livraison de la marchandise

§ 1.- Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire la marchandise et la lettre de voiture après paiement de tous les frais résultant de la lettre de voiture; le destinataire est tenu de payer les frais et d'enlever la marchandise.

Le destinataire ne peut refuser l'acceptation de l'envoi que si, par suite d'avarie ou de détérioration, l'état de la marchandise s'est modifié à un point tel qu'elle ne peut plus être affectée, soit en tout soit en partie, à l'utilisation

initiallement reçus.

§ 2.- Tous les frais résultant de la lettre de voiture doivent être intégralement payés au chemin de fer, même lorsqu'une partie de la marchandise désignée dans la lettre de voiture fait défaut. Dans ce cas, le destinataire recevra, par voie de réclamation administrative conforme à l'article 28, les sommes payées en vertu de la lettre de voiture pour la partie de la marchandise qui n'a pas été livrée.

§ 3.- Si le chemin de fer, lors d'une vérification de la marchandise effectuée ~~par lui~~ ^{de lui-même} (ou par ^{à la} demande du destinataire, constate une perte partielle ou totale ou une avarie de la marchandise, il est tenu de dresser un procès-verbal de constatation et d'en remettre une copie au destinataire. Aucun procès-verbal ne sera dressé si, lors de la vérification de la marchandise, un manquant ou excédent de poids est constaté qui ne dépasse pas les normes fixées à l'article 23, § 1. En pareil cas, le chemin de fer inscrit dans la case de la lettre de voiture "Mentions du chemin de fer" le poids constaté. Après livraison de l'envoi, le destinataire ne peut plus demander du chemin de fer l'établissement d'un procès-verbal de constatation, à moins que les prescriptions internes du chemin de fer destinataire ne l'admettent.

Si, à la livraison d'une marchandise qui, en raison de sa nature, n'est pas sujette à déchet de route, il est procédé à une vérification du poids, le poids indiqué dans la lettre de voiture est réputé exact lorsque la constatation effectuée par le chemin de fer destinataire ne fait pas apparaître une différence de plus de 0,2 pour cent sur le poids constaté par le chemin de fer expéditeur.

Les marchandises emballées, dont le poids est constaté lors de l'emballage et marqué sur chaque colis, ainsi que les colis d'un poids standard uniforme, sont livrés sans constatation du poids lorsque l'emballage est intact.

§ 4.- Le destinataire peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle ne lui a pas été livrée ou n'a pas été tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai de livraison fixé à l'article 14.

Si la marchandise arrive à la gare destinataire après l'expiration de ce délai,

elle-ci en avisera le destinataire. Le destinataire est tenu d'enlever la marchandise.

en tant qu'elle n'arrive pas plus tard que quatre mois après l'expiration du délai de livraison, et de restituer au chemin de fer les sommes qui lui auraient été payées à titre d'indemnité pour la perte de la marchandise et les frais de transport survenus.

Si une indemnité pour la perte de la marchandise et les frais de transport survenus a été payée à l'expéditeur, celui-ci est tenu de la restituer au chemin de fer. Le destinataire a le droit de demander une indemnité pour le dépassement du délai de livraison et pour d'éventuelles avaries ou pertes partielles de la marchandise retrouvés.

§ 5.- Pour le surplus, la livraison de la marchandise a lieu conformément aux prescriptions internes du chemin de fer destinataire.

Article 17

Droit de gage du chemin de fer

§ 1.- Le chemin de fer a sur la marchandise un droit de gage pour la garantie de tous les frais résultant du contrat de transport. Ce droit de gage subsiste aussi longtemps que la marchandise se trouve sous la garde du chemin de fer.

§ 2.- Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et prescriptions du pays où s'effectue la livraison.

Article 18

Remboursements et débours

Les remboursements et les débours ne sont pas admis.

Chapitre IV

Modification du contrat de transport

Article 19

Droit de modifier le contrat de transport. Procédure

§ 1.- Le droit de modifier le contrat de transport appartient à l'expéditeur ainsi qu'au destinataire.

En ce qui concerne les marchandises qui, en vertu de la lettre de voiture, sont adressées à des organisations d'Etat de la République démocratique du Vietnam, de la République ^{populaire} de Chine ou de la République démocratique populaire coréenne, le droit de modifier le contrat de transport est exercé par des mandataires de l'organisation du commerce extérieur de ces pays dans les gares frontières du pays de destination.

§ 2.- L'expéditeur peut modifier le contrat de transport en ordonnant:

1. que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
2. que la gare destinataire soit changée; à ce propos, il y a lieu d'indiquer, le cas échéant, les gares frontières par lesquelles l'envoi doit alors être acheminé;
3. que la marchandise soit livrée à un destinataire autre que celui qui est indiqué sur la lettre de voiture;
4. que la marchandise soit retournée à la gare expéditrice.

§ 3.- Le destinataire peut modifier le contrat de transport en ordonnant:

1. qu'à la gare destinataire en soit substituée une autre dans le pays de destination initial;
2. que la marchandise soit livrée à un autre destinataire.

Le destinataire ne peut ordonner une modification du contrat de transport sur la base du présent Accord qu'à la gare frontière du chemin de fer destinataire et cela seulement si la marchandise n'a pas encore été réexpédiée par cette gare.

Si la marchandise a déjà quitté la gare frontière du chemin de fer destinataire, le destinataire ne peut ordonner une modification du contrat de transport que sur la base des prescriptions internes du chemin de fer destinataire.

§ 4.- Les modifications du contrat de transport qui auraient pour effet de diviser l'envoi ne sont pas admises.

§ 5.- Le contrat de transport est modifié sur la base d'un ordre écrit de l'expéditeur ou du destinataire, donné sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'annexe 3. En ce qui concerne les ordres de modifier le contrat de transport donnés par le destinataire, le chemin de fer destinataire peut faire usage de formulaires conformes au modèle prévu par ses prescriptions internes.

L'expéditeur rédige l'ordre de modifier le contrat de transport conformément aux dispositions de l'article 6, § 2.

L'ordre doit être donné en un exemplaire, distinct pour chaque envoi, par l'expéditeur à la gare expéditrice et par le destinataire à la gare frontière du chemin de fer du pays de destination. L'expéditeur reproduira la teneur de l'ordre également sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer.

Le destinataire peut aussi établir un ordre concernant plusieurs envois, lorsqu'ils sont transportés par rames de wagons et que la modification du contrat de transport prescrit que ces envois soient adressés à un seul et même destinataire dans une seule et même gare destinataire.

La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre, par l'apposition de son timbre à date et par la signature de l'agent qui a reçu l'ordre, sur le duplicata de la lettre de voiture au-dessous de l'inscription portée par l'expéditeur; le duplicata de la lettre de voiture est restitué à l'expéditeur par la gare expéditrice.

Le destinataire peut présenter l'ordre sans produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 6.- La gare expéditrice, ainsi que la gare frontière, en tant que l'envoi l'a déjà quittée, transmettront l'ordre de l'expéditeur de modifier le contrat de transport, par télégraphe et à ses frais, aux gares intermédiaires ainsi qu'à la gare destinataire. Le télégramme sera confirmé à la gare où, de ce fait, l'envoi a été arrêté, en lui transmettant l'ordre original relatif à la modification du contrat de transport. Toutefois, cette gare exécutera la modification du contrat sur la base de la communication télégraphique de la gare expéditrice, sans attendre l'arrivée de l'ordre écrit de l'expéditeur.

Dans ce cas, le chemin de fer n'est pas responsable d'altérations pouvant produire lors de la transmission télégraphique de l'ordre de l'expéditeur.

§ 7.- Le droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport s'étant avec l'acceptation de la lettre de voiture par le destinataire ou avec l'arrivée de l'envoi à la gare frontière d'entrée du chemin de fer destinataire, en tant que celle-ci est en possession d'un ordre écrit du destinataire ou de la communication télégraphique de la gare destinataire concernant un ordre du destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 8.- L'expéditeur n'est pas responsable des conséquences résultant de la modification du contrat de transport fondée sur l'ordre écrit du destinataire ou sur la communication télégraphique de la gare destinataire.

§ 9.- L'expéditeur et le destinataire ne peuvent modifier le contrat de transport l'un et l'autre qu'une fois.

§ 10.- Le chemin de fer ne peut se refuser à la modification du contrat de transport ou apporter des retards dans son exécution, sauf dans les cas ci-après:

1. l'exécution n'est pas possible au moment où l'ordre écrit ou la communication télégraphique de la gare expéditrice ou de la gare destinataire arrive à la gare du chemin de fer qui devrait modifier le contrat de transport;
2. l'exécution perturberait l'exploitation du chemin de fer;
3. l'exécution est en opposition avec les lois et règlements des pays dont les chemins de fer participent au transport;
4. la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou garantis immédiatement.

§ 11.- Dans les cas visés au § 10, le chemin de fer avisera le plus tôt possible l'expéditeur ou le destinataire des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le chemin de fer n'était pas à même de prévoir ces empêchements et a modifié le contrat de transport, l'expéditeur ou le destinataire, selon qu'il a ordonné la modification du contrat de transport, porte la responsabilité de toutes les conséquences pouvant en résulter.

§ 12.- En cas de modification du contrat de transport, les frais sont calculés et perçus conformément aux articles 13 et 15, compte tenu des cas particuliers ci-après:

1. si la marchandise est livrée dans une gare intermédiaire, les frais ne sont calculés et perçus ^{pour le transport} que jusqu'à cette gare. Si la marchandise a déjà été transportée au delà de la nouvelle gare destinataire et que le chemin de fer la retourne à cette gare, seront calculés et perçus, en sus des frais jusqu'à la gare d'arrêt, également les frais depuis la gare d'arrêt jusqu'à la nouvelle gare destinataire;

2. si la marchandise est ^{recheminée} transportée sur une autre gare située au delà de la gare destinataire initiale, ou si elle est ^{recheminée} transportée sur une autre gare ne se trouvant pas sur l'itinéraire primitif, les frais sont calculés et perçus séparément pour le transport jusqu'à la gare destinataire initiale ou jusqu'à la gare d'arrêt et depuis cette gare jusqu'à la nouvelle gare destinataire;

3. si la marchandise est retournée à la gare expéditrice, les frais sont calculés séparément pour le transport jusqu'à la gare d'où la marchandise est retournée et pour le transport à partir de cette gare jusqu'à la gare expéditrice, et perçus de l'expéditeur.

§ 13.- Une taxe est perçue pour la modification du contrat de transport. Elle est calculée conformément aux prescriptions internes du chemin de fer qui exécute la modification et perçue conformément à l'article 15.

Si, par suite d'une modification du contrat de transport, le transport ou la livraison de l'envoi sont retardés sans qu'il y ait faute du chemin de fer, les frais accessoires et autres frais, tels que droit de magasinage, droit de stationnement - excepté le droit de stationnement afférant à l'immobilisation de wagons sur les chemins de fer de transit -, etc., sont calculés pour la durée du retard conformément aux prescriptions internes et tarifs des chemins de fer sur lesquels le retard s'est produit. Pour l'immobilisation de wagons sur les chemins de fer de

transit, causées par la modification du contrat de transport, le droit de stationnement est calculé conformément au TTU, chapitre VII, § 10.

Les frais accessoires, le droit de stationnement et les autres frais seront justifiés en conséquence et inscrits sur les documents de transport; ils sont perçus de l'expéditeur ou du destinataire, selon qu'il ^{est mis à sa charge} ~~est~~ (les frais de transport).

Article 20

Empêchements au transport et à la livraison

§ 1.- Si un empêchement s'oppose au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il est nécessaire de demander des instructions à l'expéditeur ou s'il est préférable de transporter la marchandise jusqu'à la gare destinataire en modifiant l'itinéraire. Le chemin de fer a le droit de percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire modifié et dispose du délai de livraison correspondant, excepté les cas dans lesquels il y a faute de sa part.

§ 2.- S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible ou si la livraison de la marchandise se heurte à des empêchements, la gare où l'empêchement s'est produit en avise immédiatement l'expéditeur par télégramme, par l'entremise de la gare expéditrice, et lui demande des instructions.

Cependant,
/en cas d'empêchements temporaires résultant des circonstances indiquées à l'article 3, § 3, ch. 1., le chemin de fer n'est pas tenu de demander des instructions.

L'expéditeur peut donner dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur" des instructions sur le sort à réserver à la marchandise pour le cas où un empêchement au transport ou à la livraison se présenterait.

Après réception du télégramme, la gare expéditrice avise immédiatement l'expéditeur, en la forme prescrite, de l'empêchement au transport ou à la livraison. L'expéditeur est tenu de donner, au verso de l'avis, des instructions sur le sort à réserver à la marchandise et de restituer cet avis à la gare.

Lors de la restitution de l'avis, l'expéditeur présentera le duplicata de la lettre de voiture à la gare expéditrice afin que les instructions correspondantes de l'expéditeur puissent y être inscrites. ^{Si} l'expéditeur ne produit pas le duplicata

de la lettre de voiture, les instructions qu'il a portées au verso de l'avis sont

mues pour nulles; la gare expéditrice fait connaître à la gare où l'empêchement s'est produit qu'aucune instruction de l'expéditeur n'est arrivée. Dans ce cas, le chemin de fer sur lequel la marchandise a été arrêtée procède conformément à ses prescriptions internes.

Si, en cas d'empêchement au transport, une modification de l'itinéraire est nécessaire ou si le destinataire refuse l'acceptation de la marchandise, l'expéditeur peut donner des instructions sans présenter le duplicata de la lettre de voiture.

La gare expéditrice avise des instructions de l'expéditeur la gare où l'empêchement s'est produit. Les frais d'avis à l'expéditeur sont perçus de lui par le chemin de fer expéditeur conformément à ses prescriptions internes.

Si l'empêchement au transport ou à la livraison ne se produit qu'après la modification du contrat de transport par le destinataire, le chemin de fer en avis le destinataire qui a ordonné la modification. Les frais d'avis au destinataire sont perçus de lui par le chemin de fer destinataire conformément à ses prescriptions internes.

§ 3.- Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ou à la livraison ne donne pas, dans un délai de huit jours - de quatre jours s'il s'agit de marchandises périssables - comptés dès le moment où l'avis a été envoyé par la gare où l'empêchement s'est produit, des instructions exécutoires, il sera procédé avec la marchandise conformément aux prescriptions internes du chemin de fer sur lequel l'empêchement s'est produit.

Si des marchandises périssables menacent de se détériorer, le chemin de fer sur lequel l'empêchement au transport ou à la livraison s'est produit procédera avec la marchandise conformément à ses prescriptions internes, sans tenir compte du délai de quatre jours.

§ 4.- Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la gare où la marchandise a été arrêtée dirigera celle-ci sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur en sera prévenu sans retard.

§ 5.- Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais qui reviennent au chemin de fer (prix de transport, frais accessoires, surtaxes et autres frais), est tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit de la vente ne suffit pas à couvrir les frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 6.- Les dispositions des §§ 1, 3, 4 et 5 sont applicables par analogie au destinataire qui a modifié le contrat de transport conformément à l'article 19.

§ 7.- En cas d'empêchement au transport ou à la livraison, tous les frais naissant de l'exécution des instructions données par l'expéditeur sont inscrits dans les documents de transport et perçus de l'expéditeur ou du destinataire, selon qu'il a ^{frais} ~~pris~~ les frais à sa charge.

Tous les frais naissant de l'exécution des instructions données par le destinataire seront inscrits dans les documents de transport et perçus du destinataire à la gare destinataire.

§ 8.- Si des modifications au contrat de transport résultent d'empêchements au transport ou à la livraison, les dispositions de l'article 19 sont applicables.

Chapitre V

Responsabilité des chemins de fer

Article 21

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1.- Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport avec une lettre de voiture conforme à celle que prévoit le SMGS, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison de la marchandise à la gare destinataire et, en cas de réexpédition de la marchandise à destination de pays dont les chemins de fer ne participent pas au SMGS, jusqu'à l'expédition de la marchandise avec une lettre de voiture conforme à celle que prévoit l'autre accord international.

§ 2.- Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport et assure les obligations qui en résultent.

Article 22

Étendue de la responsabilité

§ 1.- Le chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dépassement du délai de livraison et des dommages résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison à la gare destinataire et, en cas de réexpédition de la marchandise à destination de pays dont les chemins de fer ne participent pas au S.W.G.S., jusqu'à l'expédition de la marchandise avec une lettre de voiture conforme à celle que prévoit l'autre accord international.

Le chemin de fer est responsable ^{des conséquences} de la perte des pièces d'accompagnement jointes ^{par} l'expéditeur à la lettre de voiture et qui sont mentionnées dans ce document, ainsi que des conséquences de l'inexécution d'un ordre de modifier le contrat de transport conformément à l'article 19, §§ 2 et 3, lorsque la perte ou l'inexécution sont imputables à une faute du chemin de fer.

En aucun cas, le chemin de fer ne paiera une indemnité supérieure à celle qui serait due pour la perte totale de la marchandise.

§ 2.- Le chemin de fer n'est pas responsable en cas de perte totale ou partielle, de manquant ou d'avarie de la marchandise acceptée au transport, lorsque la perte, le manquant ou l'avarie résultent:

1. de circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne pouvait pas obvier;
2. de la nature particulière de la marchandise, cause d'inflammation spontanée, bris, rouille, détérioration intérieure ou conséquences analogues;
3. d'une faute de l'expéditeur ou du destinataire ou d'un ordre de leur part ne résultant pas d'une faute du chemin de fer;
4. du chargement effectué par l'expéditeur ou du déchargement effectué par le destinataire, avec leurs moyens;
5. du transport effectué en wagon découvert, s'agissant de marchandises qui, en vertu des dispositions du chemin de fer expéditeur, peuvent être transportées de cette manière;

6. du fait que le convoyeur fourni par l'expéditeur ou par le destinataire n'a pas pris les mesures nécessaires à la sécurité de la marchandise;

7. de l'emballage défectueux des marchandises, qui n'a pu être constaté extérieurement lors de l'acceptation au transport;

8. du fait que l'expéditeur a remis au transport sous une dénomination erronée, inexacte ou incomplète, des objets qui en sont exclus;

9. du fait que l'expéditeur a remis au transport sous une dénomination erronée, inexacte ou incomplète ou au mépris des dispositions du présent Accord, des marchandises admissibles au transport sous certaines conditions;

10. du déchet de route que subit la marchandise en raison de sa nature, dans les limites indiquées à l'article 23, ainsi que de la dessiccation pendant le transport ou d'autres pertes de poids inhérents à la nature de la marchandise, même lorsque ces limites sont dépassées.

§ 3.- Les chemins de fer ne sont pas responsables ^{perdes de poids} de ~~manquante~~, lorsque le nombre des colis est complet et l'emballage ou le ficelage correct; ils ne sont pas non plus responsables de la perte de pièces et pièces de rechange amovibles, dans des véhicules à moteur, tracteurs et autres machines automobiles, plombés, lorsqu'ils ont été livrés au destinataire avec plombs intacts de l'expéditeur.

§ 4.- Les chemins de fer sont déchargés de leur responsabilité ^{pour} en cas de dépassement du délai de livraison

1. en cas de tempêtes, d'inondations, d'éboulements ou autres catastrophes de la nature, pour une durée de quinze jours - selon décision de l'organe ferroviaire central du pays considéré;

2. en cas d'autres circonstances ayant pour effet de suspendre ou de restreindre le service - selon décision du Gouvernement du pays considéré.

§ 5.- Les indications de l'expéditeur dans la lettre de voiture, relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si la vérification de ce poids ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

que

§ 6.- La preuve / la perte, la détérioration ou l'avarie de la marchandise résultent de causes indiquées au § 2, chiffres 1. et 3., incombent au chemin de fer.

§ 7.- Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie de la marchandise a pu résulter des causes indiquées au § 2, chiffres 2. ou 4. à 10., il y a présomption qu'elle en résulte, à moins que l'expéditeur ou le destinataire ne fasse la preuve qu'elle n'en résulte pas. Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu au § 2, chiffre 5., s'il y a perte de colis.

Article 23

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

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

1. 2 % du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ou brut (frais), ainsi que pour les marchandises suivantes:

minerais de manganèse et minerais de chrome,
sulfate de cuivre,
magnésie et autres matières premières chimiques, en vrac,
sel,
fruits frais,
légumes frais,
cuirs, cuirs et peaux bruts, salés,
tabac,
viande fraîche;

2. 1,5 % du poids pour les marchandises suivantes:

bois à brûler, bois de service, bambou et charbon de bois,
matériaux de construction d'origine minérale,
graisses,
poissons salés,

engrais,

3. 1 % du poids pour les marchandises suivantes:

combustibles minéraux,

coke de pétrole

minerais de fer,

écorces,

laine, non lavée,

houblon,

savon,

racines,

viande congelée;

4. 0,5 % du poids pour toutes les autres marchandises sèches sujettes à déchet de route pendant le transport;

5. dans le trafic avec transbordement, les tolérances de déchet de route sont augmentées de 0,3 % par transbordement, lorsqu'il s'agit des marchandises indiquées sous 1. à 4., chargées ou versées en vrac, ainsi que des marchandises liquides en wagons-réservoirs.

§ 2.- La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé que le déchet de route ne résulte pas d'une perte naturelle.

§ 3.- Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route admis est calculé séparément pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture.

§ 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 afférente aux colis perdus.

Article 24

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise

§ 1.- Quand, en vertu des dispositions du présent Accord, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, le montant de cette indemnité est calculé d'après le prix indiqué sur la facture du fournisseur étranger ou dans un extrait de compte attesté; l'attestation doit être conforme à ce qui est d'usage dans le pays du client.

Si le prix de la marchandise perdue ou de la partie de marchandise perdue ne peut être établi de la manière indiquée, il est fixé par une commission d'experts agréés par l'Etat.

En cas de perte totale ou partielle d'une marchandise dont la valeur a été déclarée, le chemin de fer verse à titre d'indemnité le montant de la valeur déclarée ou la part de ce montant afférente à la partie perdue de la marchandise.

En cas de perte totale ou partielle de mobilier ^{et ustensiles} de ménage dont la valeur n'a pas été déclarée, le chemin de fer verse une indemnité de 2,70 roubles par kilogramme.

§ 2.- Sont en outre restitués, en sus des indemnités selon § 1, le prix de transport, les droits de douane et autres frais déboursés à l'occasion du transport de la marchandise perdue ou de la partie de marchandise perdue, lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le prix.

Aucune indemnité n'est payée pour les frais et pertes qui ne résultent pas du contrat de transport.

Article 25

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

§ 1.- En cas d'avarie, le chemin de fer est tenu de payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, le montant représentant la moins-value de la marchandise.

Le montant de l'indemnité est déterminé conformément à l'article 24, §§ 1 et 2.

§ 2.- En cas d'avarie d'une marchandise dont la valeur a été déclarée, le chemin de fer verse une indemnité égale à la partie de la valeur déclarée correspondant au pourcentage de moins-value de la marchandise avariée.

§ 3.- L'indemnité prévue aux §§ 1 et 2 ne peut dépasser:

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

2. si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en ^{cas} de perte de la partie dépréciée.

Article 26

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1.- En cas de dépassement du délai de livraison, le chemin de fer paie au destinataire de la marchandise, sur la base du prix de transport sur le chemin de fer qui a causé le dépassement, une indemnité égale à

6 % du prix de transport, en cas de dépassement jusqu'à un dixième du délai total de livraison;

12 % du prix de transport, en cas de dépassement de plus d'un dixième jusqu'à deux dixièmes au plus du délai total de livraison;

18 % du prix de transport, en cas de dépassement de plus de deux dixièmes jusqu'à trois dixièmes au plus du délai total de livraison;

24 % du prix de transport, en cas de dépassement de plus de trois dixièmes jusqu'à quatre dixièmes au plus du délai total de livraison;

30 % du prix de transport, en cas de dépassement de plus de quatre dixièmes du délai total de livraison.

Le montant de l'indemnité est déterminé d'après la durée du dépassement, mesurée sur le délai total de livraison.

Si ^{l'envoi} la marchandise a subi un retard sur certains chemins de fer, mais par contre a été transporté sur d'autres plus rapidement que ne le prévoient les délais de livraison fixés, le temps gagné doit être pris en considération dans le calcul de la durée du dépassement du délai de livraison.

L'indemnité prévue au § 1 ne peut être exigée en cas de perte totale de la marchandise.

Si, en cas de perte partielle de la marchandise, il y a en même temps dépassement du délai de livraison, une indemnité pour dépassement du délai de livraison est payée pour la partie non perdue de l'expédition.

Si, en cas d'avarie de la marchandise, il y a en même temps dépassement du délai de livraison, l'indemnité due pour dépassement du délai de livraison se cumule avec l'indemnité à payer conformément à l'article 25.

Le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 24 et 25

ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 3.- L'indemnité pour dépassement du délai de livraison n'est payée que si le délai total de livraison calculé conformément à l'article 14 pour le transport depuis la gare expéditrice jus qu'à la gare destinataire n'a pas été observé.

§ 4.- Le droit du destinataire à une indemnité pour dépassement du délai de livraison s'éteint lorsque la marchandise n'est pas enlevée dans les 24 heures qui suivent l'avis de son arrivée donné par le chemin de fer et sa mise à disposition.

Article 27.

Paiement des indemnités, intérêts des indemnités et des trop-perçus

§ 1.- Les indemnités prévues aux articles 24, 25 et 26 sont payées en la monnaie du pays dont les chemins de fer doivent en effectuer le règlement.

§ 2.- Lorsque le montant de l'indemnité est indiqué en monnaie d'un pays, mais payé dans un autre ^{pays,} il est converti en monnaie de ce dernier, ~~pays,~~ au cours valable au jour et au lieu du paiement.

§ 3.- S'il n'est répondu à une réclamation administrative qu'après l'expiration de 180 jours comptés du jour de l'arrivée de la demande ou si les trop-perçus ou les indemnités dues en conformité des articles 24 ou 25 ne sont payés qu'après l'expiration de ce délai, un intérêt de 4 % l'an s'ajoute à la somme à payer.

Les indemnités d'un montant jusqu'à et y compris 45 roubles et les trop-perçus jusqu'à et y compris 4,50 roubles ne portent pas d'intérêt.

Les intérêts sont comptés jusqu'au jour où l'argent est versé ou payé, et ce

1. pour les réclamations administratives concernant des frais de transport perçus en trop, à partir du jour de la perception de ces frais. En cas de paiement dans un délai de 180 jours, les intérêts sont calculés seulement à partir du jour de l'arrivée de la réclamation;

2. pour les actions en dommages-intérêts selon articles 24 et 25, à partir du jour de leur mise en oeuvre.

§ 4.- Si le chemin de fer fait valoir contre l'expéditeur ou contre le destinataire des créances en indemnité découlant du trafic des marchandises, les dispositions du § 3 sont applicables en ce qui concerne les intérêts et les délais.

Chapitre VI

Réclamations administratives, actions judiciaires, prescription des droits

Article 26

Réclamations administratives

§ 1.- L'expéditeur et le destinataire sont habilités à faire valoir des droits naissant du contrat de transport.

§ 2.- Les réclamations administratives doivent être adressées par écrit, avec leurs motifs et l'indication du montant, et ce par l'expéditeur au chemin de fer expéditeur et par le destinataire au chemin de fer destinataire. Elles doivent être établies séparément pour chaque envoi, exception faite

1. des demandes en restitution de frais de transport perçus en trop, qui peuvent ^{englober} ~~être réparties~~ plusieurs envois;

2. des cas dans lesquels un seul procès-verbal de constatation a été dressé pour plusieurs envois. La réclamation doit alors se rapporter à tous les envois indiqués dans le procès-verbal.

§ 3.- Les demandes en restitution de frais payés en vertu du contrat de transport ne peuvent être mises en oeuvre que par celui qui a effectué le paiement, et ce uniquement contre le chemin de fer qui a perçu ces frais.

§ 4.- Il n'est pas tenu compte des réclamations concernant des sommes inférieures à 2,25 roubles par lettre de voiture, qui, dès lors, ne doivent pas être formulées.

Si une réclamation portant sur une somme supérieure à 2,25 roubles est mise en oeuvre et qu'il se révèle, lors de son examen, que la somme à restituer ne dépassera pas 2,25 roubles, le montant de la restitution n'est pas payé au réclamant.

§ 5.- Si des réclamations sont faites au nom de l'expéditeur ou du destinataire par un mandataire, celui-ci doit présenter une procuration en conséquence de la part de l'expéditeur ou du destinataire.

Cette procuration doit être conforme aux lois et dispositions du pays contre les chemins de fer duquel le droit est mis en oeuvre. Elle reste en la possession du chemin de fer à qui la réclamation a été adressée.

~~§ 6.- Les réclamations doivent être adressées aux services ferroviaires compétents désignés à l'Annexe 13.~~

Toutes les modifications et adjonctions à cette Annexe sont communiquées au Comité de l'OSSH et aux membres de l'OSSH, les dispositions de l'article 36 n'étant alors pas applicables.

§ 7.- Les réclamations formulées contre les chemins de fer peuvent être mises en oeuvre

1. en cas de perte totale de la marchandise - par l'expéditeur contre présentation du duplicata de la lettre de voiture ou par le destinataire contre présentation du duplicata ou de la lettre de voiture;

2. en cas de perte partiels, d'avarie ou de détérioration de la marchandise - par l'expéditeur ou par le destinataire, contre présentation de la lettre de voiture et du procès-verbal de constatation remis par le chemin de fer au destinataire à la gare destinataire ;

3. en cas de dépassement du délai de livraison - par le destinataire contre présentation de la lettre de voiture;

4. en cas de trop-perçus

- par l'expéditeur en ce qui concerne les sommes payées par lui, contre présentation du duplicata de la lettre de voiture ou d'un autre document, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer expéditeur;

- par le destinataire en ce qui concerne les sommes payées par lui, contre présentation de la lettre de voiture.

Si nécessaire, la réclamation doit être accompagnée, en sus de la lettre de voiture ou du duplicata de la lettre de voiture, d'un procès-verbal de constatation, d'une pièce attestant la valeur de la marchandise perdue ou avariée, ainsi que des autres documents justifiant le droit.

§ 8.- Le chemin de fer est tenu d'examiner la réclamation dans un délai de 180 jours après réception, de répondre au réclamant et, en cas d'acceptation totale ou partielle de la réclamation, de lui verser la somme qui lui revient; fait foi du jour où la réclamation est déposée la date du timbre postal d'envoi ou, en cas de remise directe au chemin de fer, la date de l'accusé de réception du chemin de fer.

Si, à la livraison de marchandises du même genre quant à la désignation et à la qualité, adressées par un seul et même expéditeur à un seul et même destinataire et transbordées dans une gare frontière, il est constaté sur une partie des wagons un manquant et sur l'autre partie un ~~excédent~~ ^{excédent de poids.} Les différences doivent être compensées entre elles lors de l'examen de la réclamation.

§ 9.- Si une marchandise est transportée conformément aux dispositions du TTU en provenance de pays dont les chemins de fer participent au présent Accord, mais non à d'autres accords ferroviaires internationaux en vigueur dans le pays de destination, à destination de pays dont les chemins de fer ne participent pas au SMGS, les réclamations doivent être adressées par le destinataire directement au chemin de fer destinataire ou aux autres chemins de fer ne participant pas au SMGS, lorsque c'est sur ces chemins de fer que l'irrégularité s'est produite.

Si une marchandise est transportée conformément aux dispositions du TTU en provenance de pays dont les chemins de fer ne participent pas au présent Accord, à destination de pays dont les chemins de fer participent au SMGS, les réclamations doivent être adressées par le destinataire directement au chemin de fer destinataire. Après examen de la réclamation, portant sur la responsabilité des chemins de fer participant au SMGS, le chemin de fer avise le réclamant du résultat. S'il se révèle, à l'examen de la réclamation, qu'un chemin de fer ne participant pas au SMGS est partiellement ou totalement responsable, la réclamation sera repoussée pour la partie considérée ou dans son entier; les pièces jointes à la réclamation seront restituées au réclamant, afin qu'il puisse adresser sa demande au chemin de fer ne participant pas au SMGS, qui est responsable.

§ 10.- Le chemin de fer qui repousse partiellement ou totalement une réclamation doit faire connaître au réclamant les motifs du rejet et lui restituer en même temps les pièces jointes à la réclamation.

§ 11.- Si le chemin de fer admet intégralement la réclamation, il est procédé avec les pièces jointes conformément aux prescriptions internes du chemin de fer qui effectue le règlement.

Nota: Par "chemin de fer expéditeur" ou "chemin de fer destinataire", il faut entendre non pas les chemins de fer pris individuellement, mais tous les chemins de fer du pays de départ ou du pays de destination.

Article 29

Actions judiciaires, for

§ 1.- Le droit d'exercer une action judiciaire découlant du contrat de transport appartient à celui qui est habilité à faire valoir des droits contre le chemin de fer. L'action judiciaire ne peut être intentée que si un droit a été préalablement mis en oeuvre .

§ 2.- L'ayant droit ne peut exercer une action judiciaire que contre le chemin de fer auprès duquel le droit a été mis en oeuvre et ce uniquement lorsque le chemin de fer n'a pas observé le délai d'examen fixé à l'article 28, § 8, ^{qu'il a} ou, avant l'expiration de ce délai, - informé l'ayant droit du rejet partiel ou total de son droit.

§ 3.- Une action judiciaire ne peut être intentée que devant le juge compétent du pays auprès du chemin de fer duquel le droit a été mis en oeuvre.

Article 30

Prescription des droits et des actions judiciaires naissant du contrat de transport

§ 1.- Les droits et actions judiciaires contre le chemin de fer naissant du contrat de transport, ainsi que les demandes des chemins de fer contre les expéditeurs ou contre les destinataires en paiement de frais et de surtaxes et en dommages-intérêts , peuvent être exercés dans un délai de neuf mois; une exception est faite en ce qui concerne les droits et actions judiciaires pour dépassement du délai de livraison, qui doivent être mis en oeuvre dans les deux mois.

§ 2.- Les délais de prescription fixés au § 1 courent:

1. en cas d'indemnité pour avarie ou perte partielle de la marchandise et en cas de dépassement du délai de livraison - du jour où la livraison de la marchandise a eu lieu;

2. en cas d'indemnité pour perte totale de la marchandise - du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison calculé conformément à l'article 14;

3. pour les actions en paiement complémentaire ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires et de surtaxes, ou pour les actions en rectification du prix de transport en cas d'application irrégulière du tarif ou en rectification

~~d'erreur de calcul - du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la livraison de la marchandise;~~

4. pour les actions en paiement d'un reliquat de vente - du jour de la vente de la marchandise;

5. dans tous les autres cas - du jour où a été constaté le fait justifiant le droit.

Le jour auquel prend cours la prescription n'est pas compris dans le délai de prescription.

§ 3.- La présentation d'une réclamation écrite par l'expéditeur ou le destinataire au chemin de fer suspend le cours de la prescription.

La prescription reprend son cours le jour où le chemin de fer a avisé l'ayant droit du rejet total ou partiel de la réclamation; fait règle comme jour du rejet la date du timbre postal d'envoi ou la date à laquelle l'ayant droit a accusé réception du rejet. S'il n'a pas été répondu à la réclamation, la prescription reprend son cours à l'expiration du délai fixé à l'article 28, § 8.

La preuve de l'arrivée de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces incombe à celui qui invoque ces faits.

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

§ 4.- Les droits et créances prescrits ne peuvent plus être mis en oeuvre, même sous la forme d'une action judiciaire.

Chapitre VII

Règlement des comptes entre chemins de fer

Article 31

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1.- Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ soit à l'arrivée, le prix de transport ou d'autres frais résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

§ 2.- Le chemin de fer expéditeur est responsable vis-à-vis des autres chemins de fer des sommes leur revenant qu'il n'aurait pas encaissées, alors que l'expéditeur les avait ^{prises} à sa charge en vertu de la lettre de voiture conformément à l'article 15 ou était tenu de les prendre à sa charge.

§ 3.- Si le destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais à percevoir du destinataire en vertu du contrat de transport, il est responsable envers les autres chemins de fer intéressés du paiement de ces sommes.

§ 4.- Les décomptes entre chemins de fer, résultant de l'application du présent accord, sont effectués conformément aux prescriptions de décompte relatives aux accords concernant le transport international des voyageurs et des marchandises par chemins de fer (SEPS et SICS).

Article 32

Récours en cas d'indemnités payées.

§ 1.- Le chemin de fer qui a payé, en vertu des dispositions du présent accord, une indemnité pour perte totale ou partielle, pour avarie ou pour dépassement du délai de livraison, a le droit d'exercer, en vue de la restitution de cette indemnité, un recours contre les autres chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1. le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable;
2. lorsque le dommage a été causé par la faute de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé;
3. s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer ayant participé au transport sont responsables pour chaque envoi proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs pour les parcours effectivement empruntés.

§ 2.- Si le délai de livraison a été dépassé sur plusieurs chemins de fer, la part en pourcent à l'indemnité due en vertu de l'article 26, § 1, est calculée sur la base du dépassement total du délai de livraison sur tous les chemins de fer et payée sur le prix de transport reçu par chacun des chemins de fer ayant participé au dépassement.

§ 3.- Les délais de livraison déterminés à l'article 14 sont partagés entre les chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

1. le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2. le délai de transport est attribué à chaque chemin de fer séparément, conformément à la distance parcourue sur chacun d'eux;

3. les délais supplémentaires mentionnés à l'article 14, §§ 3 et 4, sont attribués aux chemins de fer qu'ils concernent.

§ 4.- Le chemin de fer contre lequel est exercé un recours en restitution d'une indemnité n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice et que le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, avait été appelée en cause en temps utile.

§ 5.- Les prétentions en restitution d'une indemnité payée sur la base d'une réclamation doivent être mises en oeuvre dans les 75 jours comptés du jour du paiement effectif de la somme revenant sur l'indemnité.

Les prétentions en indemnité fixées par une décision judiciaire doivent être mises en oeuvre dans les 75 jours comptés du jour de l'entrée en force de la décision judiciaire.

Si les délais ^{indiqués} ~~fixés~~ ne sont pas observés, le chemin de fer qui ^{les} a dépassés ~~les~~ délais assume la responsabilité de la réclamation dans son entier.

§ 6.- Les prétentions en recours donnant lieu à des contestations entre les chemins de fer participants sont, sur demande de la partie intéressée, soumises pour traitement au Comité de l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSSHD). La décision du Comité sur de telles prétentions est sans appel.

Chapitre VIII

Dispositions générales

Article 33

Unité monétaire des tarifs.

L'unité monétaire pour les tarifs établis sur la base du présent Accord est le rouble.

La procédure relative à la publication du cours de l'unité monétaire en vue de l'information des expéditeurs et des destinataires est réglée conformément aux lois

et règlements internes des pays dont les chemins de fer participent au présent

Article 34

Tarif, règlement de service et autres prescriptions relatives à l'Accord.

En vertu du présent Accord, les organes centraux des chemins de fer participant à l'Accord ont adopté les documents ci-après:

1. tarif de transit uniforme à l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (TIU);
2. règlement de service à l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer;
3. prescriptions relatives à l'emploi des wagons dans le transport international des voyageurs et des marchandises par chemins de fer (PEW);
4. prescriptions de décompte relatives aux accords concernant le transport international des voyageurs et des marchandises par chemins de fer (SMPS et SMGS).

Sont en outre applicables les accords concernant les frontières ferroviaires, conclus entre les chemins de fer de pays limitrophes.

Le tarif de transit uniforme au SMGS est obligatoire aussi bien pour les chemins de fer que pour les expéditeurs et destinataires.

Le règlement de service et les autres prescriptions ne sont valables que pour les chemins de fer et ne régissent pas les rapports de droit entre l'expéditeur et le destinataire, d'une part, et les chemins de fer, d'autre part,

Article 35

Application des lois et prescriptions internes.

A défaut des dispositions nécessaires dans le présent Accord, dans le tarif, dans le règlement de service et dans les autres prescriptions, les dispositions contenues dans les lois et prescriptions internes du pays considéré sont applicables.

Article 36

Publication, modifications et compléments de l'Accord, du tarif, du règlement de service et des autres prescriptions.

§ 1.- L'Accord et le règlement de service, ainsi que les modifications et adjonctions à l'Accord et au règlement de service sont publiés conformément aux prescriptions internes des chemins de fer participant au présent Accord. La date de l'entrée en vigueur est indiquée dans la publication relative à l'Accord et au règlement

de services, ainsi que dans celle de leurs modifications et adjonctions. Les modifications et adjonctions doivent être publiées 15 jours avant leur entrée en vigueur.

§ 2.- L'Accord, ses annexes et le règlement de services peuvent être modifiés à l'expiration d'au moins 5 ans comptés du jour de la dernière mise en vigueur.

§ 3.- Sous réserve de l'observation des délais fixés au § 2 et en accord réciproque entre les chemins de fer participants, l'Accord, ses annexes et le règlement de services peuvent être modifiés ou complétés par voie de correspondances, par l'entremise du Comité de l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer (OSSH) ou par voie de pourparlers au sein de la commission correspondante du Comité, avec confirmation subséquente de ses projets de décision par le Comité.

§ 4.- Les propositions faites par les chemins de fer en vue de modifier ou de compléter l'Accord, le tarif, le règlement de services et les autres prescriptions, sont communiquées au Comité de l'OSSH et en même temps à tous les chemins de fer participant à l'Accord, au plus tard trois mois avant la convocation des sessions de la commission.

Les propositions du Comité de l'OSSH, qui sont soumises à la commission pour examen, doivent être envoyées aux chemins de fer membres au plus tard deux mois avant la convocation.

§ 5.- La date de l'entrée en vigueur des modifications et adjonctions est fixée par le Comité de l'OSSH, à moins qu'il ne s'agisse de modifications effectuées conformément au § 6.

§ 6.- Si des questions individuelles particulièrement importantes se présentent, exigeant une modification de l'Accord, de ses annexes et du règlement de services, et pour le traitement desquelles l'observation du délai de cinq ans est inopportune, cette modification peut être effectuée sous réserve que les conditions ci-après soient remplies:

1. le traitement des propositions de modification est demandé par un tiers au moins des chemins de fer participant au SCS;
2. les modifications élaborées par la commission sont confirmées par le Comité de l'OSSH et soumises immédiatement après à la session de la Conférence des Ministres pour en prendre connaissance;
3. les modifications adoptées entrent en vigueur le 1er janvier de l'année sui-

~~vente, à moins qu, dans les deux mois qui suivent leur envoi, des objections n'aient été faites par l'un des chemins de fer participant au SCS.~~

ssion de la
mission.

§ 7.- La communication relative à l'exécution des modifications et adjonctions à l'Accord et au règlement de service doit être faite par le Comité de l'CSSHD de telle sorte qu'elles soient en possession de tous les chemins de fer participant au SCS au plus tard 45 jours avant leur entrée en vigueur.

§ 8.- La date de l'entrée en vigueur des modifications et adjonctions au TTT, aux FFV et aux prescriptions de décompte, ainsi que la procédure à suivre pour la publication de ces modifications et adjonctions sont déterminées en conséquence dans le ^{dit} tarif et dans les ^{dites} prescriptions.

Article 37

Sessions des commissions du Comité

Des sessions des commissions du Comité de l'CSSHD sont réunies pour décision sur des questions inhérentes à l'application du présent Accord, du tarif, du règlement de service et des autres prescriptions ^{relatives} à l'Accord, ainsi que sur l'insertion de modifications ou d'adjonctions dans les dits documents conformément à l'article 36. Le Comité de l'CSSHD fixe la date, le lieu et la durée des sessions des commissions considérées.

La préparation des questions à traiter lors des sessions des commissions et l'entrée en vigueur de leurs projets de décisions et de recommandations sont réglés par le règlement du Comité de l'CSSHD.

Article 38

Gérance

La gérance et l'exercice du contrôle concernant l'exécution du présent Accord, du tarif, du règlement de service et des autres prescriptions sont confiés au Comité de l'CSSHD, qui exerce son activité sur la base du statut de l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer, du règlement des délibérations de la Conférence des Ministres et du règlement du Comité de l'CSSHD.

Article 39

Participants à l'Accord

L'admission de nouveaux chemins de fer en qualité de membres du présent Accord, ainsi que la renonciation à y participer sont réglés par la procédure prévue dans

Article 40

Durée de l'Accord

La nouvelle édition de l'Accord en vigueur depuis le 1er novembre 1951, complétée par les modifications et adjonctions adoptées par la Conférence de Moscou le 31 juillet 1953, par la Conférence de Berlin le 30 juillet 1955 et par la Conférence de Pékin le 25 mai 1957, ainsi que par les modifications et adjonctions confirmées le 2 mai 1959 et le 30 novembre 1964 par le Comité de l'CSSHD, entre en vigueur le 1er juillet 1966.

Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

Le présent Accord est établi en langues chinoise, allemande et russe. Les textes en ces langues ont la même valeur. En cas de divergence dans ^{leur} interprétation, ~~des textes~~, le texte en langue russe fait foi.

Le présent Accord a été signé par les plénipotentiaires des ministères compétents pour les chemins de fer

- de la République populaire d'Albanie.
- de la République populaire de Bulgarie
- de la République populaire hongroise.
- de la République démocratique du Vietnam
- de la République démocratique allemande
- de la République populaire de Chine
- de la République démocratique populaire coréenne
- de la République populaire mongole
- de la République populaire de Pologne
- de la République socialiste de Roumanie
- de l'Union des républiques soviétiques socialistes
- de la République socialiste tchécoslovaque.

Annexes

- Annexe 1 (ad art. 5) Gabarits
.....
- Annexe 2 (ad art. 6) Lettre de voiture (petite vitesse)
.....
- Annexe 2a (ad art. 6) Lettre de voiture (grande vitesse)
.....
- Annexe 3 (ad art. 19) Ordre de modification du contrat de transport
.....
- Annexe 4 (ad art. 5) Conditions particulières pour le transport de marchandises dangereuses en trafic international par chemins de fer
.....

Annexe 5,

(ad art. 7)

Prescriptions concernant le transport des marchandises dans des conteneurs appartenant au chemin de fer

§ 1.- Les présentes prescriptions s'appliquent au transport des marchandises dans des conteneurs appartenant au chemin de fer

- d'une capacité de $3,5 \text{ m}^3$ et plus et d'un poids total maximal admissible (poids du chargement et tare du conteneur) de 2,5 à 5,0 t. (grands conteneurs);
- d'une capacité de $1,0$ à $3,0 \text{ m}^3$ et d'un poids total maximal admissible de moins de 2,5 t. (petits conteneurs).

Le transport des marchandises dans d'autres conteneurs appartenant au chemin de fer, y compris les conteneurs spéciaux, n'est admis qu'après entente avec les chemins de fer participant au transport.

§ 2.- Le transport des marchandises en conteneurs est effectué sur la base de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) et des présentes prescriptions.

§ 3.- La remise au transport de marchandises dans de grands conteneurs comme wagons complets ou colis de détail est admise par toutes les gares ouvertes à la

mise au transport de conteneurs comme wagons complets ou colis de détail en trafic interne, uniquement à destination des gares indiquées à l'Appendice 1.

Les marchandises en petits conteneurs peuvent être transportées

- comme colis de détail entre toutes les gares ouvertes au trafic des colis de détail;
- comme wagons complets entre toutes les gares ouvertes au trafic des wagons complets.

Cependant cette disposition n'est pas valable pour les marchandises en petits conteneurs

- d'un poids total de plus de 1,5 t. et, en trafic avec la République populaire de Bulgarie et la République populaire de Pologne, de plus de 1,25 t. ;
- en trafic avec transbordement à destination des chemins de fer de l'Union des républiques soviétiques socialistes, de la République populaire de Chine et de la République populaire mongole.

Dans les cas visés ci-dessus, les marchandises en petits conteneurs ne sont admises au transport qu'à destination des gares indiquées à l'Appendice 1.

La transport des marchandises en grands et en petits conteneurs à destination des chemins de fer de la République démocratique du Vietnam et de la République démocratique populaire coréenne, ainsi qu'en grands conteneurs d'un poids total de plus de 2,5 t. à destination des chemins de fer de la République populaire de Chine n'est pas admis.

§ 4.- Les gares frontières ouvertes au transbordement des conteneurs sont indiquées à l'Appendice 1.

§ 5.- Le chemin de fer destinataire et les chemins de fer de transit ont le droit de recharger les conteneurs à renvoyer au chemin de fer propriétaire, et cela

a) grands conteneurs

- uniquement à destination des gares du chemin de fer propriétaire indiquées à l'Appendice 1;
- cependant, à destination de l'Union des républiques soviétiques socialistes, à destination de toutes les gares ouvertes au trafic des conteneurs en service in-

b) petits conteneurs

- à destination de toutes les gares du chemin de fer propriétaire ouvertes à l'expédition des marchandises;
- cependant, à destination de la République populaire de Chine, uniquement à destination des gares indiquées à l'Appendice 1.

§ 6.- Le transport des marchandises en conteneurs en provenance ou à destination de pays dont les chemins de fer ne participent pas au SMCS n'est pas admis, en tant qu'il n'existe entre les chemins de fer participants au transport aucun autre accord concernant le trafic international par chemins de fer.

§ 7.- Les marchandises sujettes à l'explosion, inflammables ou vénéreuses, ainsi que les marchandises nauséabondes, celles qui souillent ou endommagent les conteneurs, en outre les denrées alimentaires et autres marchandises qui doivent être chauffées, réfrigérées ou aérées en cours de route, sont exclus du transport en conteneurs.

§ 8.- Les conteneurs doivent être restitués par le destinataire nettoyés et, s'il y a lieu, désinfectés.

§ 9.- L'expéditeur remplira pour chaque conteneur chargé une lettre de voiture conforme à l'Annexe 2 ou 2a du SMCS et un duplicata de la lettre de voiture.

S'il est prévu, conformément aux prescriptions internes du pays de départ, que les feuilles de route doivent être établies par l'expéditeur, celui-ci remplira non seulement la lettre de voiture et le duplicata, mais également les feuilles de route.

Cependant, peuvent être ^{acceptés} au transport avec une seule lettre de voiture, dans un seul wagon, à destination d'une seule et même gare destinataire et adressés à un seul et même destinataire,

- en trafic sans transbordement - plusieurs conteneurs, grands ou petits
- en trafic avec transbordement - plusieurs petits conteneurs
- plusieurs grands conteneurs, en tant que le chemin de fer expéditeur a convenu de ce transport avec les chemins de fer qui effectuent le transbordement

§ 10.- L'expéditeur inscrira dans la case de la lettre de voiture "Marques et numéros des colis" une mention concernant les plombs et toutes les indications exigées conformément à l'article 8, § 8, du SMGS. Dans la case de la lettre de voiture "Mode d'emballage" seront inscrits le mot "Conteneur", la désignation de la catégorie du conteneur, le numéro du conteneur, la marque de propriété, la charge normale et la capacité du conteneur en m³. Dans la case "Poids de la marchandise (en kg) constaté par l'expéditeur" seront inscrits le poids de la marchandise, la tare du conteneur et le poids total.

En cas de remise au transport de plusieurs conteneurs avec une seule lettre de voiture, le poids des marchandises, la tare des conteneurs et leur poids total peuvent être indiqués globalement.

§ 11.- A moins que les présentes prescriptions n'en disposent autrement, les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur et du chemin de fer destinataire respectivement font règle pour l'acceptation, le chargement et la livraison des marchandises en conteneurs.

§ 12.- La charge normale inscrite sur le conteneur ne doit pas être dépassée.

§ 13.- A l'exception du mobilier et ustensiles de ménage en conteneurs, les marchandises en conteneurs ne sont acceptées au transport que munies de plombs de l'expéditeur.

Les conteneurs de mobilier et ustensiles de ménage sont plombés par la gare expéditrice en présence de l'expéditeur.

§ 14.- Le plombage des conteneurs est effectué conformément à l'article 8, § 8, du SMGS. Les plombs doivent être apposés de telle sorte qu'ils empêchent le libre accès à la marchandise sans être endommagés.

§ 15.- La poignée de fermeture du conteneur doit être assurée par un fil tendre.

§ 16.- L'expéditeur constatera l'aptitude du conteneur au transport de la marchandise considérée. S'il charge un conteneur endommagé ou inapte au transport de la marchandise considérée, le chemin de fer n'est pas responsable du dommage qui pourrait en résulter pour la marchandise.

En cas de chargement en conteneurs de marchandises non emballées ou insuffisamment emballées, l'expéditeur doit prendre des mesures afin que la marchandise soit protégée contre les avaries. Le chemin de fer n'est pas responsable de colis manquants ou de perte de poids, de l'avarie de la marchandise par suite d'un embal-

lors d'un chargement défectueux, lorsqu'il remet les conteneurs intacts au destinataire et avec les plombs intacts de l'expéditeur - pour le mobilier ^{et similaires} ~~de ménage~~, avec les plombs intacts de la gare expéditrice.

§ 17.- Si le conteneur subit en cours de route une avarie empêchant la continuation du transport de la marchandise, le chemin de fer sur lequel l'avarie du conteneur s'est produite doit, par ses propres moyens et à ses frais, charger la marchandise dans un autre conteneur intact ou l'emballer dans des caisses ou dans des paniers, la peser et l'acheminer sur la gare destinataire. Le transbordement de la marchandise donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal de constatation, dressé en trois exemplaires et contenant toutes les indications relatives à la marchandise ainsi qu'à son transbordement hors d'un conteneur endommagé. L'original du procès-verbal de constatation est joint à la lettre de voiture et accompagne la marchandise jusqu'à la gare destinataire. Une copie du procès-verbal est jointe au bulletin d'accompagnement et reste avec le conteneur endommagé. La deuxième copie du procès-verbal reste à la gare qui a effectué le transbordement. La lettre de voiture et la feuille de route feront mention du procès-verbal joint et des motifs de son établissement.

§ 18.- Le destinataire répond conformément aux prescriptions internes de la restitution tardive des conteneurs.

§ 19.- Les modifications et adjonctions à la nomenclature des gares, qui forme l'Appendice 1, sont communiquées au Comité de l'OSSH et aux chemins de fer participant au SMGS, les dispositions de l'article 36 du SMGS ^{étant} alors ~~pas~~ applicables.

Si des gares sont biffées de l'Appendice 1, les dispositions de l'article 36, ^(du SMGS) § 1, font règle.

Appendice 1 à l'Annexe 5

Nomenclature des gares ouvertes au trafic des conteneurs

République populaire de Bulgarie

(copier app. 1, p. 99)

République populaire tchèque

(id)

La gare frontière de Záhony est ouverte au transbordement.

République démocratique allemande

Toutes les gares ouvertes au trafic des wagons complets, tant en cas de remise au transport de grands conteneurs comme wagons complets que de remise au transport comme envois de détail.

République populaire de Chine

(copier p. 99)

Les gares frontières de Mandshuria et de Erijan sont ouvertes au transbordement.

République populaire mongole

(id)

République populaire de Pologne

(id)

La gare frontière de Małaszewicze est ouverte au transbordement.

République socialiste de Roumanie

(copier p. 100)

La gare frontière de Socola est ouverte au transbordement.

Union des républiques soviétiques socialistes

Sont ouvertes

1. au trafic des marchandises en grands conteneurs

(id)

2. au trafic des marchandises en petits conteneurs

(id)

Les gares frontières de Brest, de Sabaikalsk, d. Unglany et Tschop sont ouvertes au transbordement.

République socialiste tchécoslovaque

(id)

La gare frontière de Cierna nad Tisou est ouverte au transbordement.

Annexe 7 (ad art. 5)

Nomenclature des pièces retirées d'automobiles, de tracteurs et autres véhicules à moteur

.....

Annexe 8 (ad art. 8)

Étiquettes à coller sur les colis, sur les wagons et sur les documents de transport et signes de marquage pour les colis

.....

Annexe 9

(ad art. 5)

Prescriptions concernant le transport des marchandises périssables en trafic international par chemins de fer

§ 1.- Entrent parmi les marchandises périssables les marchandises qui exigent pendant leur transport des mesures de protection contre les effets de températures élevées ou basses (réfrigération, aération, chauffage ou soins). Les marchandises périssables les plus importantes sont énumérées dans l'Appendice à la présente Annexe.

§ 2.- Les conditions de transport des marchandises périssables (réfrigération, aération, chauffage), la catégorie de wagon (wagon réfrigérant, wagon couvert), ainsi que la nécessité d'une escorte, exception faite des cas indiqués au § 3, deuxième alinéa, ~~des présentes prescriptions~~, sont déterminées par l'expéditeur et mentionnées dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'Expéditeur". A défaut d'une telle mention, il est admis qu'aucune réfrigération, aération, aucun chauffage ou ^{Aucuns} ~~aucuns~~ soins ne sont nécessaires.

Dans le choix du régime de transport des marchandises périssables, l'expéditeur prendra en considération la durée maximale du transport, la saison et les conditions climatiques sur le parcours entier du transport.

L'expéditeur supporte les conséquences d'un choix erroné des modalités de transport et de la catégorie de wagon, ainsi que de l'inobservation des dispositions indiquées ci-dessus.

§ 3.- Les marchandises périssables qui, pendant le transport, exigent une surveillance ou l'observation de températures déterminées (chauffage, réfrigération ou aération) ne sont transportées que par wagons complets.

Les marchandises périssables qui, pendant le transport, exigent un chauffage

(excepté chauffage à la vapeur ou chauffage électrique), ainsi que les poissons vivants sont transportés, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire, uniquement accompagnés de conservateurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire.

Les marchandises périssables qui, pendant le transport, n'exigent ni chauffage, ni réfrigération, ni soins, peuvent être acceptées au transport par wagons ou par envois de détail, si l'expéditeur inscrit dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur" une mention précisant que, sur le parcours entier du transport, aucun chauffage, aucune réfrigération, aucuns soins ne sont nécessaires. Si l'expéditeur n'a pas inscrit cette mention, il est admis que, pour le transport de la marchandise considérée, aucun chauffage, aucune réfrigération, aucuns soins ne sont nécessaires.

§ 4.- Le délai de livraison applicable aux marchandises périssables est déterminé conformément à l'article 14 du S.M.S.

§ 5.- Le chemin de fer fournira, pour le chargement des marchandises périssables, des wagons en parfait état, répondant aux exigences sanitaires du pays de départ.

§ 6.- En cas de transport de produits animaux bruts (viande, beurre, lard, graisses animales et autres produits animaux), l'expéditeur joindra à la lettre de voiture une attestation vétérinaire et un certificat d'origine et, en cas de transport de fruits frais, légumes, pommes de terre et plantes vivantes, un certificat de santé et un certificat d'origine.

§ 7.- La procédure à suivre dans l'approvisionnement des wagons réfrigérants en glace et en sel est déterminée conformément aux prescriptions internes des chemins de fer sur lesquels la marchandise est transportée.

La régulation de température lors du transport des marchandises en wagons réfrigérés ou chauffés à la machine, est déterminée pour le parcours entier du transport par les prescriptions internes du pays de départ.

Les frais de transport, y compris les taxes afférentes à l'approvisionnement des wagons réfrigérants en glace et en sel, sont calculés, pour le transport des marchandises sur le chemin de fer ^{expéditeur} et sur le chemin de fer destinataire, conformément à leurs tarifs internes, sur les chemins de fer de transit conformément au T.U.

Les taxes afférentes à la régulation de température lors du transport des marchandises en wagons réfrigérés ou chauffés à la machine ou dans des trains ayant leur propre alimentation en courant, sont calculées, pour le parcours entier du transport, conformément aux tarifs internes du chemin de fer propriétaire de ces wagons.

Au cas où les wagons équipés en machines utilisent l'énergie du train pour la réfrigération ou le chauffage des wagons, les taxes afférentes à ces prestations sont calculées conformément aux tarifs internes des chemins de fer sur lesquels la marchandise est transportée.

§ 8.- Lors du transport de marchandises périssables, le réglage ou l'approvisionnement en combustible est réglé par les prescriptions internes des chemins de fer sur lesquels la marchandise est transportée.

En ce qui concerne les marchandises périssables transportées entre les chemins de fer de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire hongroise, de la République démocratique allemande, de la République populaire de Pologne, de la République socialiste de Roumanie et de la République socialiste tchécoslovaque, l'expéditeur, si le réglage ou l'approvisionnement en combustible est nécessaire, mentionnera sur la lettre de voiture celles parmi les gares indiquées ci-dessous où devra s'effectuer le réglage au moyen de glace d'eau ou de glace sèche, ou ^{d'un mélange} au moyen de glace d'eau et de glace sèche (en indiquant les proportions en pourcent, ou l'approvisionnement en combustible. Les gares où le réglage au moyen de glace sèche ou d'un mélange de glace d'eau et de glace sèche est possible, sont marquées d'un astérisque.

Si le réglage est demandé, l'expéditeur apposera sur les wagons et sur les documents de transport l'étiquette conforme au modèle No 14 indiqué par l'Annexe 8.

Le réglage ou l'approvisionnement en combustible peut être effectué dans les gares suivantes:

Chemins de fer bulgares de l'Etat

Ruse razpredelitelna, Vidin, Tolbuhin

Chemins de fer hongrois de l'Etat

България

Chemin de fer allemand du Reich

Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Kleist, Erfurt RMF, Leipzig RMF, Magdeburg Hof, Magdeburg-Sudenburg, Sasnitz Hafen, Sehdin

Chemins de fer roumains de l'Etat

Socola, Curtici

Chemins de fer polonais de l'Etat

MaZaszewicze

Chemins de fer tchécoslovaques de l'Etat

Čiarná nad Tisou, Děčín východ, Horni Evčřístá, Chab, Plzeň Gottwaldovchétrazi, Slovenská Nové Mesto, Štúrovo.

§ 9.- L'aération permanente des marchandises périssables transportées dans des wagons couverts s'effectue par les vantaux, en cas de nécessité par les portes. L'expéditeur pourvoira les vantaux et les portes de dispositifs permettant de maintenir les marchandises intactes; il portera au sujet de modalité de transport une mention dans la case de la lettre de voiture "Déclarations spéciales de l'expéditeur"

§ 10.- En cas de transport des marchandises dans des wagons chauffés, l'approvisionnement des wagons en combustible est effectué

1. en trafic sans transbordement - par l'expéditeur pour l'itinéraire entier;
2. en trafic avec transbordement - depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare de transbordement, par l'expéditeur, à partir de la gare de transbordement jusqu'à la gare destinataire ou jusqu'à la prochaine gare de transbordement, conformément aux prescriptions internes du chemin de fer sur lequel la marchandise est transportée.

A la demande écrite des convoyeurs, des combustibles supplémentaires seront délivrés dans les gares disposant d'un entrepôt de combustibles. Les frais afférents aux combustibles pris en cours de route sont inscrits sur la lettre de voiture et attestés par la gare qui les a délivrés.

§ 11.- Le transport des marchandises périssables dans des wagons qui, pour la réfrigération ou le chauffage, nécessitent l'énergie du train, est convenu au préalable avec les chemins de fer participant au transport.

§ 12.- Pour le surplus, les dispositions du SICS font règle en ce qui concerne le trafic des marchandises périssables.

§ 13.- Les modifications et adjonctions à la nomenclature des gares figurant au § 8 sont communiquées au Comité de l'OSSD et aux chemins de fer participant au SCS, les dispositions de l'article 36 du SCS n'étant alors pas applicables.

Notes: Les transports de marchandises périssables effectués, sur la base des présentes prescriptions, en République démocratique du Vietnam ou en transit par la République démocratique du Vietnam, doivent être coordonnés au préalable avec les chemins de fer vietnamiens.

Appendice

Nomenclature

des marchandises périssables les plus importantes

1. Légumes et champignons, frais, même en conserves (excepté secs ou séchés). Abergines (Baklashane); paprika, frais; melons d'eau; melons sucrés; concombres; tomates; choux; pommes de terre; oignons; betteraves rouges; navets; radis; légumes et champignons (salés et placés en couches); concentrés et purées de légumes.
2. Fruits et baies, frais, même en conserves (excepté secs ou séchés). Fruits et baies, frais; fruits et baies, placés en couches; mousses, purées et concentrés de fruits et de baies.
3. Viande et produits carnés (y compris volailles et gibier, abattus), ainsi que graisses animales. Viande d'animaux, en tout état; saindoux et graisses; volailles abattues; matières premières endocrines; sous-produits.
4. Lait et produits laitiers. Lait frais; crème; quark; fromage; brinza (fromage de mouton); beurre, frais ou fondu.
5. Oeufs et mélanges d'oeufs.
6. Produits de pêcheries et écrevisses. Frai de poisson et alevins; poissons de tout genre, vivants, réfrigérés, congelés, fumés, salés, marinés; caviar de tout genre et écrevisses.
7. Margarine, margosseline, graisse compound, ainsi que graisse artificielle d'huiles végétales.
8. Boissons alcooliques. Bière et porter; hydromel; vin de fruits et de baies; vin de raisins, liqueurs, jus et cidre de raisins; eau-de-vie de vin; liqueurs; champagne.

9. Boissons non alcooliques. Eau minérale, naturelle et artificielle; boissons sans alcool de tout genre.
10. Confitures de fruits et de baies, sirop de fruits et de baies.
11. Levain, pressé.
12. Conserve, fermés *de manière imperméable à l'air*
13. Plantes vivantes. Arbres et arbrisseaux, vivants; plants de légumes de tout genre et autres produits de plantation; plantes vertes; fleurs, vivantes et coupées.

Annexe 10.

Prescriptions

concernant le transport des marchandises en trafic international des palettes par chemins de fer

§ 1.- Les palettes servent à la mécanisation intégrale des opérations de chargement, de déchargement et de transbordement dans le transport des marchandises emballées et non emballées, qui, conformément à la superficie de chargement des palettes, peuvent être réunies en une unité plus grande.

Pour le transport des marchandises en trafic international par chemins de fer sont admises les palettes échangeables, plates ou box, appartenant au chemin de fer.

§ 2.- L'arrimage des marchandises sur les palettes est effectué par l'expéditeur avec ses propres moyens et à ses frais. Le chargement et l'arrimage des marchandises sur les palettes doivent garantir l'intégrité de la marchandise sur le parcours entier du transport.

Il est interdit de consolider la marchandise sur la palette au moyen de clous, d'agrafes ou autre matériel analogue, susceptibles d'endommager la marchandise ou la palette.

Les colis isolés doivent être chargés sur la palette de manière ~~à~~ que leur nombre reste vérifiable pendant le transport, sans pour autant que leur position sur la palette soit modifiée ou la consolidation endommagée. Si ces conditions ne sont pas remplies, le chemin de fer peut refuser l'acceptation de la marchandise sur la palette.

§ 3.- Le transport des marchandises en trafic international des palettes, par chemins de fer n'est admis qu'entre les gares indiquées à l'Appendice 1. Dans cet Appendice sont également indiquées les gares-frontières ouvertes au trafic des palettes.

§ 4.- Sont exclues du transport sur palettes les marchandises toxiques ou nauséabondes, ainsi que les marchandises qui peuvent souiller ou endommager les palettes.

Les denrées alimentaires ou autres marchandises, qui exigent chauffage ou réfrigération pendant le transport, ne sont ~~admissibles~~ ^{acceptées} au transport sur palettes que par wagon complet.

§ 5.- Chaque palette ne doit être chargée que d'une marchandise adressée à un seul et même destinataire dans une seule et même gare destinataire. Les marchandises en trafic sur palettes peuvent être transportées par wagon complet ou comme envoi de détail.

§ 6.- L'expéditeur inscrira dans la case de la lettre de voiture "Mode d'emballage" le nombre et le type des palettes (par ex. "20 palettes plates") et il est responsable de l'exactitude de ces indications sur la lettre de voiture. Si, à la gare destinataire, le nombre et le type des palettes ne concordent pas avec les énonciations effectives de la lettre de voiture, cette non-concordance sera réglée entre le destinataire et l'expéditeur.

Dans la case de la lettre de voiture "Poids de la marchandise (en kg) constaté par l'expéditeur" seront inscrits le poids total de la marchandise, la tare totale des palettes et le poids total de l'envoi.

§ 7.- A moins que les présentes prescriptions n'en disposent autrement, les prescriptions internes du chemin de fer expéditeur, et ^{reciproquement,} du chemin de fer destinataire, font règle pour l'acceptation, le chargement et la livraison des marchandises sur palettes, ainsi que pour l'échange des palettes entre le chemin de fer et l'usager.

§ 8.- La palette ne doit être chargée qu'à concurrence de la limite de charge fixée de 1000 kg.

§ 9.- Si la palette est endommagée en cours de route et que la continuation du transport de la marchandise sur la palette soit impossible, le chemin de fer sur lequel la palette a été endommagée doit, par ses propres moyens et à ses frais, charger la marchandise sur une autre palette intacte ou acheminer la marchandise sans palette sur la gare destinataire. Dans ce cas, l'inscription d'origine et du type des palettes sur la lettre de voiture sera rectifiée en conséquence.

§ 10.- Toutes les modifications et adjonctions à la nomenclature des gares entre lesquelles est admis le transport des marchandises en trafic international sur palettes sont communiquées au Comité de l'OSSH et aux membres de l'OSSH, les dispositions de l'article 36 du SMOS n'étant alors pas applicables.

Appendice 1 à l'Annexe 10

Nomenclature

des gares entre lesquelles le transport des marchandises en trafic international sur palettes est admis

1. Le transport des marchandises en trafic international sur palettes n'est admis qu'entre les gares dénommées ci-après:

République populaire de Bulgarie

- en trafic par wagon complet et par colis de détail

Burgas, ... (copier p. 114)

- en trafic par wagon complet seulement

Devnja

République populaire hongroise

Toutes les gares ouvertes au trafic des marchandises.

République démocratique allemande

Sont couvertes

1. pour marchandises palettisées sur palettes échangeables plates, remises au transport par wagon complet, toutes les gares ouvertes au trafic des marchandises par wagon complet;

2. pour marchandises palettisées sur palettes échangeables plates, remises au transport comme colis de détail, toutes les gares ouvertes au trafic des colis de

République populaire mongole

Ulan-Bator

République populaire de Pologne

(copier p. 114)

République socialiste de Roumanie

(id.)

Union des républiques soviétiques socialistes

(id.)

République socialiste tchécoslovaque

Pour le transport de wagons complets avec palettes - toutes les gares ouvertes au trafic des wagons complets.

Pour le transport des colis de détail sur palettes sont ouvertes les gares suivantes:

(copier p. 115)

2. Gares frontières ouvertes au transbordement des marchandises sur palettes en trafic international par chemins de fer:

République populaire hongroise

Záhony

République populaire de Pologne

Małaszewicze, Rzepin

République socialiste de Roumanie

Galati Transbordare, Socola

Union des républiques soviétiques socialistes

Brest, Rani, Sabaikalsk, Tschop Ungery

République socialiste tchécoslovaque

Čierna nad Tisou

Annexe 11 (ad art. 4) Nomenclature des objets dont le transport est réservé à l'administration des postes

Annexe 12 (ad art. 7) Etat des wagons transportés par un train-bloc
.....

Annexe 13 (ad art. 29) Nomenclature des désignations et adresses des services
ferroviaires compétents pour la liquidation des récla-
mations administratives conformément au S.C.G.S

.....

oooooCOCOoooo

C.
MAR. 1973

ANNEXE 8

**Protocole d'intention du 16 janvier 1998
à Bruxelles**

PROTOCOLE D'INTENTION

CREATION D'UN OPERATEUR COMMUN AUX CHEMINS DE FER TRACECA

Article 1^{er} : Délégations

Le 16 janvier 1998, à Bruxelles, en présence des représentants de la Commission Européenne, se sont réunies les délégations représentant les autorités suivantes :

M. ASRYANTS représentant les Chemins de fer d'Arménie,

M. MAMEDOV, représentant les Chemins de Fer d'Azerbaïdjan,

M. KHALIKOV représentant la Compagnie de Navigation de la Mer Caspienne (Azerbaïdjan),

M. ABDRAKHMANOV représentant les Chemins de fer du Kazakhstan,

M. UREVITCH représentant les Chemins de fer de Kirghizie,

M. ERMETOV représentant les Chemins de Fer d'Ouzbékistan,

Article 2 : Décision de créer un Opérateur Commun

Les délégations ont approuvé le principe de la création d'un Opérateur Commun, destinée à la commercialisation et au développement du fret international ferroviaire.

Les membres fondateurs de cette société sont les réseaux de chemin de fer du Caucase et de l'Asie Centrale ainsi que la Compagnie maritime de la mer Caspienne. La société pourrait être ouverte à d'autres partenaires qui seraient susceptibles de soutenir son développement.

Article 3 : Principes

Les délégations décident de mettre au point d'une part des statuts concernant le futur opérateur commun et d'autre part une convention entre les réseaux de chemins de fer et l'opérateur commun.

Pour l'élaboration de ces documents il sera fait appel aux travaux des experts de l'union européenne.

Article 4 : Mise en oeuvre :

4.1 Travail en commissions :

Des commissions seront constituées dès que possible dans le but de régler les problèmes juridiques, administratifs, financiers, commerciaux, d'exploitation et autres.

Chacune des parties signataires nommera un délégué chargé de la représenter.

4.2 Centre opérationnel :

Le Centre Opérationnel de la société est fixé à TASHKENT; d'autres centres d'exploitation pourront être créés sur décision des actionnaires.

4.3 Réseaux non signataires

Les réseaux de chemins de fer de la zone Traceca, non signataires du présent accord, pourront s'y associer ultérieurement tout en conservant les privilèges des membres fondateurs.

Article 5 : Date de fondation de la société :

Les délégations s'engagent à créer la société au plus tard le 30 juin 1998.

ARMENIE

Monsieur ASRYANTS

AZERBAIDJAN

Monsieur KHALIKOV

KYRGHYZSTAN

Monsieur UREVITCH

AZERBAIDJAN

Monsieur MAMEDOV

KAZAKHSTAN

Monsieur ABDRAKHMANOV

OUZBEKISTAN

Monsieur ERMETOV

ПРОТОКОЛ НАМЕРЕНИЙ

О СОЗДАНИИ ОБЩЕГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ТРАСЕКА

Статья 1: Делегации

16 января 1998 года, в Брюсселе, в присутствии представителей Европейской Комиссии собрались делегации, представляющие следующие ведомства:

Г-н АСРИЯНЦ, представляющий железную дорогу Армении,

Г-н МАМЕДОВ, представляющий железную дорогу Азербайджана,

Г-н ХАЛЫКОВ, представляющий Компанию Каспийского морского пароходства (Азербайджан),

Г-н АБДРАХМАНОВ, представляющий железную дорогу Казахстана,

Г-н ЮРЕВИЧ, представляющий железную дорогу Кыргызстана,

Г-н ЭРМЕТОВ, представляющий железную дорогу Узбекистана,

Статья 2: Решение о создании Общего оператора

Делегации подтвердили принцип создания Общего оператора, предназначенного для коммерциализации и развития международных грузовых железнодорожных перевозок.

Членами-учредителями этого оператора являются железные дороги Кавказа и Центральной Азии, а также Компания Каспийского морского пароходства. Общий оператор будет открыт другим партнерам, которые могли бы поддержать его развитие.

Статья 3: Базовые принципы

Делегации решают разработать устав будущего Общего оператора и соглашение между железными дорогами, Компанией Каспийского морского пароходства и Общим оператором.

Для разработки этих документов будут привлечены эксперты Европейского Союза.

Статья 4: Осуществление

4.1. Работа в комиссиях

Комиссии будут учреждены при первой же возможности с целью урегулирования юридических, административных, финансовых, эксплуатационных, коммерческих и других проблем.

Каждая из сторон, подписывающих Протокол намерений, назначит делегата, уполномоченного ее представлять.

4.2. Операционный центр

Операционный центр предприятия определен в Ташкенте: другие эксплуатационные центры могут быть созданы по решению акционеров.

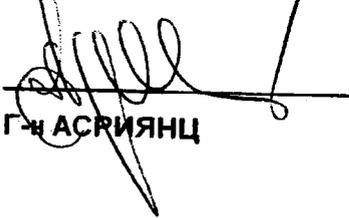
4.3. Железные дороги, не подписывающие Протокол намерений

Железные дороги зоны Трасека, не подписывающие настоящий Протокол, могут к нему присоединиться позднее, сохраняя привилегии членов-учредителей.

Статья 5: Дата основания Оператора

Делегации обязуются создать Общий оператор до 30 июня 1998 года.

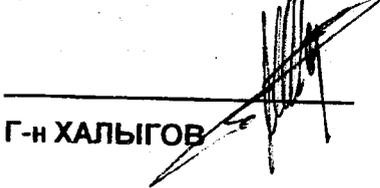
За железную дорогу Армении


Г-н АСРИЯНЦ

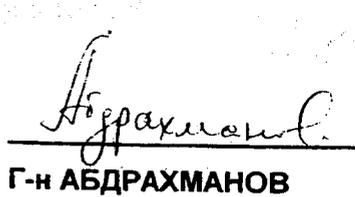
За железную дорогу Азербайджана


Г-н МАМЕДОВ

За Компанию Каспийского морского пароходства


Г-н ХАЛЫГОВ

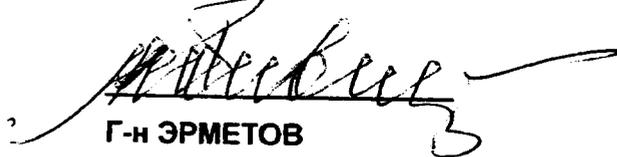
За железную дорогу Казахстана


Г-н АБДРАХМАНОВ

За железную дорогу Кыргызстана


Г-н ЮРЕВИЧ

За железную дорогу Узбекистана


Г-н ЭРМЕТОВ

**TACIS
TRACECA**

Ligne TRACECA

**CONVENTION DE BRUXELLES
(16 Janvier 1998)**

Résolution 1

Les bénéficiaires du projet « Traceca Railways Tariff and Timetable Structure » se sont réunis le vendredi 16 Janvier 1998 en Convention à Bruxelles.

A travers les études menées en collaboration avec le consultant chois par l'Union Européenne, les bénéficiaires du projet ont pu prendre la mesure de l'impérieuse nécessité de collaborer dans la promotion et le développement du couloir TRACECA.

Dans ce but ils ont décidé, ce jour, la création d'un Opérateur Commun.

Ils remercient l'Union Européenne qui les a aidé dans ces travaux.

ARMENIE

Monsieur ASRYANTS



AZERBAIDJAN

Monsieur KHALIKOV



KYRGHYZSTAN

Monsieur UREVITCH



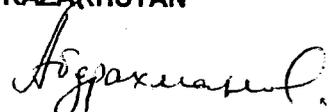
AZERBAIDJAN

Monsieur MAMEDOV



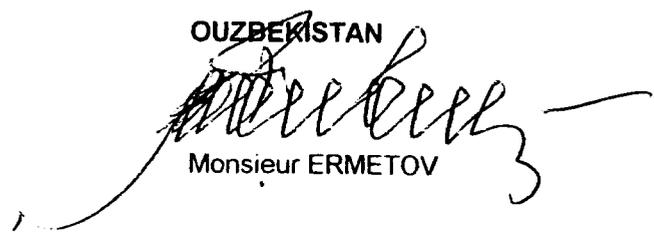
KAZAKHSTAN

Monsieur ABDRAKHMANOV



OUZBEKISTAN

Monsieur ERMETOV



**ТАСИС
ТРАСЕКА**

Линия ТРАСЕКА

**БРЮССЕЛЬСКАЯ ВСТРЕЧА
(16 января 1998 г.)**

Решение № 1

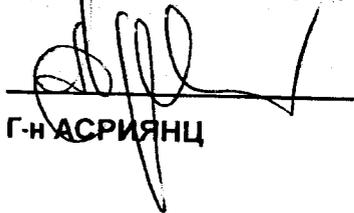
Получатели проекта "Трасека - Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения собрались в пятницу, 16 января 1998 года на Брюссельской встрече.

Через посредство исследований, проведенных в сотрудничестве с назначенным консультантом, получатели проекта смогли принять меры по обязательной необходимости в сотрудничестве, в стимулировании и развитии коридора ТРАСЕКА.

С этой целью они решили сегодня создать Общего оператора.

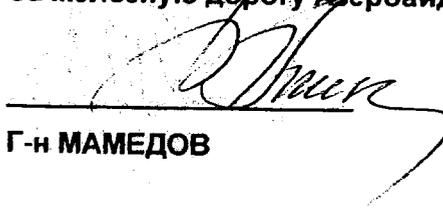
Они благодарят Европейское Сообщество, которое им помогло в этой работе.

За железную дорогу Армении



Г-н АСРИЯНЦ

За железную дорогу Азербайджана



Г-н МАМЕДОВ

**За Компанию Каспийского морского
пароходства**



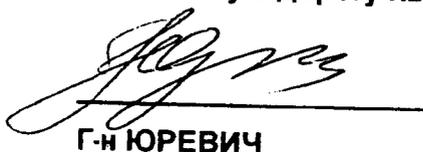
Г-н ХАЛЫГОВ

За железную дорогу Казахстана



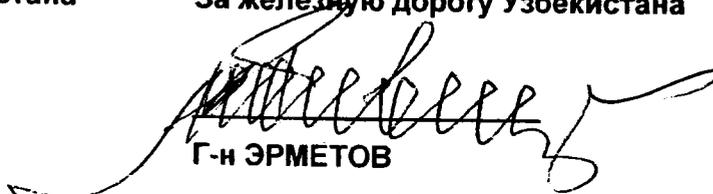
Г-н АБДРАХМАНОВ

За железную дорогу Кыргызстана



Г-н ЮРЕВИЧ

За железную дорогу Узбекистана



Г-н ЭРМЕТОВ

**TACIS
TRACECA**

Ligne TRACECA

**CONVENTION DE BRUXELLES
(16 Janvier 1998)**

Résolution 2

Les bénéficiaires du projet « Traceca Railways Tariff and Timetable Structure » se sont réunis le vendredi 16 Janvier 1998 en Convention à Bruxelles.

Ils ont décidé la création d'une filiale commune provisoirement appelée Opérateur Commun qui, en plus de sa mission régionale, permettra de développer les échanges avec l'Union Européenne.

Pour la mise en œuvre de cette filiale commune, élément essentiel pour la mise en place d'un trafic intermodal, les membres fondateurs souhaitent bénéficier du soutien actif de l'Union Européenne par la mise à disposition d'experts qui ont élaboré avec eux le projet de l'Opérateur Commun.

L'Opérateur Commun doit être créé au plus tard le 30 juin 1998.

ARMENIE

Monsieur ASRYANTS



AZERBAIDJAN

Monsieur MAMEDOV



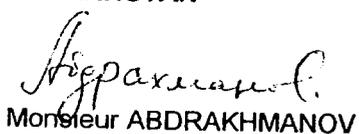
AZERBAIDJAN

Monsieur KHALIKOV



KAZAKHSTAN

Monsieur ABDRAKHMANOV



KYRGHYZSTAN

Monsieur UREVITCH



OUZBEKISTAN

Monsieur ERMETOV



**ТАСИС
ТРАСЕКА**

Линия ТРАСЕКА

**БРЮССЕЛЬСКАЯ ВСТРЕЧА
(16 января 1998 г.)**

Решение № 2

Получатели проекта "Трасека - Железные дороги. Структура межгосударственных тарифов и расписаний движения собрались в пятницу, 16 января 1998 года на Брюссельской встрече.

Они решили создать Общего оператора, который, в дополнение к своим региональным функциям, позволит развивать обмен с Европейским Сообществом.

Что касается создания данного Общего оператора, основного элемента для внедрения интермодальных перевозок, члены-учредители желают получить активную поддержку Европейского Союза посредством привлечения экспертов, которые с ними выработали проект Общего оператора.

Общий оператор должен быть создан до 30 июня 1998 года.

За железную дорогу Армении



Г-н АСРИЯНЦ

За железную дорогу Азербайджана



Г-н МАМЕДОВ

**За Компанию Каспийского морского
пароходства**



Г-н ХАЛЫГОВ

За железную дорогу Казахстана



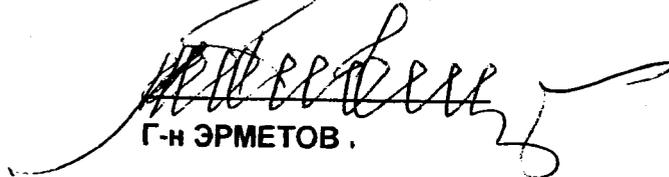
Г-н АБДРАХМАНОВ

За железную дорогу Кыргызстана



Г-н ЮРЕВИЧ

За железную дорогу Узбекистана



Г-н ЭРМЕТОВ

ANNEXE 9

Propositions pour une convention de coopération entre les huit réseaux membres de l'Opérateur Commun

**Proposition pour une Convention entre les 8 Réseaux-Membres (R.M.)
de l'Opérateur Commun (O.C.)
(Premier projet - octobre 1997)**

Dans le cadre des statuts et en complément des autres contrats déjà existants les R.M. de l'O.C. signent la Convention ci-après :

I. **Objectifs et politique commune des R.M. de l'O.C. pour le trafic international des marchandises - Missions de l'O.C.**

1. **Dans le domaine commercial**

1.1. **Objectifs et politique des R.M.**

Les R.M. se fixent les objectifs fondamentaux suivants:

- a) défendre et améliorer la position des chemins de fer sur le marché des transports internationaux des marchandises en s'assurant la part maximale de ce marché qui peut être acquise avec un résultat financier positif,
- b) se présenter à la clientèle sous forme d'un transporteur unique et non comme un assemblage de transporteurs successifs,
- c) offrir une prestation globale de transport, dont fait partie la promotion de toutes les activités rentables pour les R.M., en tant qu'entreprises de transport et de fournisseurs de prestations complémentaires liées au transport,
- d) optimisation de cette prestation globale de transport par coopération et achat de prestations de tiers.

1.2. **Missions de l'O.C.**

1.2.1. L'O.C. est entreprise internationale des R.M. spécialisée pour les transports internationaux des marchandises.

1.2.2. Les R.M. chargent l'O.C. de la réalisation des objectifs visés sous 1.1.

1.2.3. La mission de l'O.C. réside dans le management des prestations de service. Cela couvre le développement, l'élaboration de la commercialisation des prestations ainsi que l'après-vente.

- 1.2.4. Dans l'exercice de sa mission l'O.C. doit être innovatrice dans l'ensemble de son domaine d'activité, en particulier dans les domaines des moyens de production, de l'élaboration de l'offre et de la commercialisation.
- 1.2.5. Pour être efficace, l'O.C. doit se présenter près de la clientèle sous forme d'interlocuteur unique, les relations commerciales en son nom étant assurées selon un accord à réaliser avec chaque R.M.

2. Dans le domaine des prestations de transport

2.1. Objectifs et politique des R.M.

- 2.1.1. Dans le cadre de leur politique générale d'amélioration de la qualité des acheminements internationaux pour les marchandises, les R.M. se fixent pour objectifs essentiel l'application d'un système de transport à délais garantis.
- 2.1.2. Pour minimiser les coûts de production et pour accroître l'attractivité de l'offre de prestations, les R.M. tendent vers la concentration du trafic. Toutefois, cette disposition ne doit pas avoir pour objectif de modifier entre les R.M. leur parts actuelles respectives de trafic.
- 2.1.3. Pour supprimer ou atténuer les désavantages concurrentiels inhérents au non-accompagnement quasi général des transports ferroviaires il faut:
- d'une part, appliquer de plus en plus des systèmes d'information précédant et accompagnant la marchandise et,
 - d'autre part, prendre toutes les dispositions nécessaires pour la surveillance en cours de transport.

Les R.M. poursuivent donc leurs efforts pour établir une système d'information et de surveillance d'acheminements pour les mouvements des wagons.

- 2.1.4. Les R.M. visent à optimiser l'utilisation du matériel de transport par une organisation coordonnée du service de la répartition du matériel.
- 2.1.5. Les R.M. favorisent le service port à port.

2.2. Mission de l'O.C.

- 2.2.1. L'O.C. doit contribuer à la réalisation des objectifs cités sous le point 2.1.
- 2.2.2. Dans le domaine de l'organisation et de l'exécution des transports internationaux des marchandises, l'O.C. chargé de collaborer étroitement avec les R.M.
- Lors qu'il fait appel aux services des R.M., l'O.C. commande auprès de ceux-ci les prestations nécessaires à l'élaboration de l'offre, concourt à sa réalisation et surveille la qualité du service assuré.
- 2.2.3. Pour l'accomplissement de sa mission l'O.C. est autorisé à recourir, lorsque nécessaire, à la technique routière ou à d'autres techniques de transport.

3. Dans le domaine des investissements

3.1. Objectifs et politique des R.M.

- 3.1.1 Les R.M. se fixent pour objectif la disponibilité d'un parc de matériel toujours adapté aux besoins du marché pour le transport des marchandises.
- 3.1.2. Les R.M. favorisent le maintien et la nouvelle construction d'installations contribuant à garantir et à accroître le trafic.

3.2. Mission de l'O.C.

- 3.2.1. En accord avec les R.M. l'O.C. est chargé de procéder aux investissements visés sous 3.1.1.

A cet effet l'O.C. étudie et développe les moyens de transports nécessaires au marché en veillant à une large standardisation.

- 3.2.2 Pour ce qui concerne les installations servant au trafic des marchandises visées sous 3.1.2. l'O.C. utilise en premier lieu les installations existantes. En complément, d'autres prestations seront produites en coopération ou par achat. Des investissements propres ne seront effectués dans ce domaine par l'O.C. que si les mesures citées précédemment ne suffisent pas à satisfaire les besoins du trafic.

- 3.2.3. L'O.C. assure le financement, dans la mesure du possible par autofinancement, des investissements mentionnées ci-dessus.

II. Les moyens à la disposition de l'O.C.

- 1. Les R.M. consentent à l'O.C. dans le cadre des statuts et autres contrats, une liberté d'action dans tous les domaines de la gestion de l'O.C. Cela englobe le management du développement, de l'élaboration et de la commercialisation des prestations de service et en particulier la fixation des prix et conditions de vente vis-à-vis de la clientèle.

- 2. Les R.M. se déclarent prêts à n'accorder, en faveur de tiers, aucune réduction sur leurs tarifs publiés pour le transport des marchandises.

L'action commercial devra être d'une manière général concertée entre les R.M. et l'O.C. pour qu'on risque pas d'être mises en concurrence par la clientèle.

- 3. a) Les R.M. consentent à l'O.C. un tarif de traction. Le niveau de ce tarif est fixé par les R.M. en accord avec l'O.C. et doit lui permettre de faire face au différentes situations sur le marché.
- b) Afin de garantir à l'O.C. la liberté et la souplesse commerciale nécessaire, le tarif doit être conçu de manière à réduire à un strict minimum les cas pour lesquels la négociation d'un tarif spécial avec les R.M. devient indispensable pour permettre à l'O.C. de pratiquer des prix de vente compétitifs.

- 4. Si la représentation national de l'O.C. n'est pas assurée par l'administration du R.M., celle-ci désigné le représentant national pour son pays. Les conditions de représentation sont réglées dans un contrat.

5. La mise à la disposition de l'O.C. de matériel appartenant aux R.M. est effectuée aux conditions fixées par les R.M.
6. Les R.M. s'engagent à fournir à l'O.C. des containers de leur propre parc suivant des conditions à déterminer dans chaque cas particulier et dans la mesure de leurs possibilités.
7. Les R.M. et l'O.C. échangent régulièrement les informations utiles à la surveillance du trafic.

Celle-ci a pour but;

- a) de favoriser la bonne utilisation du matériel et la bonne exécution des transports et des autres prestations,
 - b) de recueillir les éléments comptables et statistiques nécessaires.
Les modalités d'application de ces dispositions sont déterminées d'un commun accord entre les R.M. et l'O.C.
8. L'O.C. prend part à tous travaux et études concernant l'organisation et l'exécution du trafic international des marchandises et participe à ce titre à l'ensemble des conférences, commissions, organisations ferroviaires et groupes de travail correspondants.
 9. Les R.M. s'engagent à consentir à l'O.C. le plein appui de leurs services spécialisés pour la vente, l'organisation et l'exécution des transports internationaux des marchandises.

ANNEXE 10

Accord de collaboration entre les Chemins de Fer membres de l'Opérateur Commun

ACCORD DE COLLABORATION

Entre les Chemins de Fer membres de l' Opérateur Commun et ladite société relatif à l'organisation et l'exécution des transports internationaux par transcontainers

Pour autant que les dispositions du Protocole d'accord entre les Administrations fondatrices de la Société « OPERATEUR COMMUN » ne règlent pas déjà les conditions de collaboration entre la société et ses membres en vue de l'organisation et l'exécution des transports internationaux par transcontainers, il est convenu ce qui suit :

I DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1

Si la représentation de l'Opérateur Commun n'est pas assurée par l'Administration de chemin de fer, celle-ci désigne le Représentant pour son pays.

Dans ce cas, les Administrations s'engagent à faciliter dans toute la mesure de leurs moyens, l'intervention de l'Opérateur Commun et de son Représentant dans le trafic international de transcontainers par chemin de fer.

Art. 2

Conformément à ses buts, l'Opérateur Commun doit mettre tout en oeuvre pour développer le trafic international de transcontainers par chemin de fer.

Art. 3

Les conditions de représentation sont réglées dans chaque cas par un contrat entre, d'une part, l'Administration de Chemin de fer, agissant en qualité de Représentant, ou le Représentant désigné par celle-ci suivant l'article 1 et, d'autre part, l'Opérateur Commun.

Art. 4

Les transports de transcontainers sous régime de température dirigée sont organisés suivant le protocole d'accord conclu entre les Sociétés INTERFRIGO et l'Opérateur Commun.

II ACTION COMMERCIALE

Art. 5

Les prix et conditions offerts à la clientèle sont fixés par l'Opérateur Commun. Sur demande, ils sont communiqués aux Administrations intéressées.

Art. 6

Les prestations accessoires (par exemple stockage et manutention de transcontainers, camionnage, transports d'approche par fer, etc...) organisées ou exécutées par les Administrations ou leurs sous-traitants sont fournies à l'Opérateur Commun ou à son Représentant agissant pour son compte aux prix et conditions prévus par les règlements et tarifs en vigueur ou à des conditions particulières à déterminer d'un commun accord entre chaque Administration et l'Opérateur Commun.

Ces prix et conditions ne peuvent être moins avantageux que ceux qui sont consentis directement par l'Administration à sa clientèle ordinaire pour des prestations comparables.

III MATERIEL

Art. 7

La mise à la disposition de l'Opérateur Commun de matériel appartenant aux Administrations ferroviaires est effectuée aux conditions générales fixées par l'Administration.

Art. 8

Les Administrations s'engagent à fournir à l'Opérateur Commun des transcontainers de leur propre parc suivant des conditions à déterminer dans chaque cas particulier et dans la mesure de leurs possibilités.

Art. 9

L'immatriculation, l'utilisation et la circulation des wagons de particulier dont l'Opérateur Commun est titulaire, sont réglées conformément :

- a) aux prescriptions du « règlement International concernant le transport des wagons de particuliers » (RIP) (Annexe VII à la CIM) ;
- B) aux conditions d'immatriculation et de circulation des wagons de particuliers en vigueur sur les lignes des Administrations intéressées.

IV SURVEILLANCE ET INFORMATION

Art. 10

Les Administrations et l'Opérateur Commun échangent régulièrement les informations utiles à la surveillance du trafic.

Celle-ci a pour but :

- a) de favoriser la bonne utilisation du matériel et la bonne exécution des transports et des autres prestations ;
- b) de recueillir les éléments comptables et statistiques nécessaires.

Les modalités d'application de ces dispositions sont déterminées d'un commun accord entre l'Opérateur Commun et les Administrations.

Art. 11

Les Administrations et l'Opérateur Commun échangent régulièrement les informations techniques et commerciales relatives aux transports par transcontainers, et notamment ,

- a) aux tarifs et conditions appliqués pour le transport ferroviaire, les parcours maritimes et les opérations accessoires, ainsi que pour la location ou la mise à disposition de matériel ;
- b) aux moyens de transbordement, d'entreposage et de desserte routière pour transcontainers, en exploitation ou projetés ;
- c) à l'organisation des services de camionnage pour transcontainers ;
- d) à la construction ou à la mise en exploitation de wagons spécialisés pour le transport de transcontainers ou de wagons spécialement affectés à ces transports ;
- e) à la construction ou à la mise en exploitation de transcontainers.

La nature des informations et leur périodicité sont déterminées d'un commun accord.

V DISPOSITIONS FINANCIERES

Art. 12

Chaque Administration ouvre un compte-courant au nom de l'Opérateur Commun.

Toutes les dettes et créances de l'Opérateur Commun à l'égard d'une Administration sont centralisées à ce compte-courant.

Les comptes-courants sont soldés mensuellement.

ANNEXE 11

Statuts d'un GEIE

ANNEXE

Modèles de convention constitutive et de règlement intérieur d'un GEIE

CONVENTION CONSTITUTIVE
D'UN GROUPEMENT EUROPÉEN D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE (1)

Observations

Les contrats constitutifs de GEIE doivent être rédigés dans la langue de l'État de leur siège, afin d'y être déposés pour immatriculation du groupement auprès du registre dans le ressort duquel le siège est situé.

Le modèle de contrat constitutif proposé ci-après étant rédigé en français, il est apparu opportun d'en définir le contenu pour les groupements qui fixeront leur siège dans l'un des deux pays totalement ou partiellement francophones dans lesquels ont déjà été constitués et sont toujours constitués de nombreux GEIE, à savoir la France et la Belgique.

A la différence de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg qui est également un pays partiellement francophone, ne compte pas suffisamment de GEIE à ce jour, pour justifier l'élaboration d'un contrat constitutif conforme aux textes adoptés dans ce pays, en application du règlement n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985. (Il s'agit de la loi du 25 mars 1991 portant diverses mesures d'application du règlement CEE, *Mémorial A.20 du 11 avr. 1991, p. 459*).

Le modèle de contrat proposé est donc adapté aux Groupements dont le siège est fixé en France ou en Belgique.

A différentes reprises dans le modèle de contrat constitutif proposé, des variantes seront suggérées et feront dès lors l'objet d'un renvoi à un bref commentaire sous forme de notes. En ce qui concerne les dispositions réglementaires et légales applicables, il sera le plus souvent fait référence à l'étude consacrée au GEIE dans le Dictionnaire, sous la forme suivante : « v. « GEIE », n° ... ».

Il sera dès lors, en cas de besoin, fait référence aux dispositions françaises et belges portant application du règlement communautaire, à savoir :

– soit la loi française du 13 juin 1989 et l'arrêté du 20 juin 1989 relatif à l'immatriculation du GEIE ;

– soit les lois belges du 12 juillet 1989 portant diverses mesures d'application du règlement communautaire et du 17 juillet 1989 sur les groupements d'intérêt économique.

Les soussignés (2) :

ont procédé ainsi qu'il suit à la constitution du Groupement européen d'intérêt économique qu'ils ont décidé de former entre eux et convenu d'adopter la présente convention.

TITRE I

Forme - Objet - Siège - Durée - Dénomination

Article 1. – Forme

Il est formé entre les membres ci-dessus désignés et tous ceux qui adhéreront au présent contrat, un Groupement européen d'intérêt économique régi par le règlement CEE n° 2137/85 du 25 juillet 1985, la loi n° 89-377 du 13 juin 1989 (la loi du 12 juillet 1989 pour les GEIE dont le siège est situé en Belgique) et tous textes subséquents, ainsi que par les présentes dispositions et le règlement intérieur du Groupement, qui pourra être adopté par l'assemblée des membres.

Article 2. – Objet

Dans le but de faciliter et de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer et d'accroître les résultats de cette activité, le Groupement a pour objet de

D'une manière générale, il pourra accomplir toutes opérations pouvant se rattacher à l'objet ci-dessus et susceptibles d'en faciliter la réalisation.

Toutefois l'activité du Groupement doit se rattacher à l'activité économique de ses membres et ne peut avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à celle-ci (3).

Article 3. – Siège

Le siège du Groupement est établi à (4).

Il pourra être transféré en tout autre lieu dans le même pays par simple décision de la gérance (ou par décision des membres prise à la majorité).

Le siège ne pourra être transféré dans un autre pays de la Communauté que moyennant un accord unanime des membres (5).

Le Groupement pourra également créer tout établissement dans le pays de son siège ou dans un autre pays de la Communauté, la décision étant prise à la majorité de ses membres (ou selon toutes autres modalités définies au présent contrat).

Article 4. – Durée

Le Groupement est constitué pour une durée de années à compter de son immatriculation auprès du registre compétent à cet effet, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

VARIANTE :

Le Groupement est constitué pour une durée indéterminée (6).

Article 5. – Dénomination

Le Groupement est dénommé en abrégé, précédé du sigle « GEIE » (7).

TITRE II

Financement (8)

GEIE avec capital (articles 6 à 10)

Article 6. – Apports

Il est fait apport au Groupement, à savoir :

| | | |
|----------------|--------------|---|
| ● Par | de la | |
| somme de | Francs | F |
| ● Par | de la | |
| somme de | Francs | F |
| ● Par | de la | |
| somme de | Francs | F |
| ————— | | |
| ● Total | Francs | F |

Chacun des membres s'engage à verser au Groupement le montant de son apport à première demande de la gérance.

Article 7. — Capital

Le montant initial du capital est fixé à Francs, divisé en parts de francs chacune, attribuées aux membres du Groupement dans la proportion de leurs apports, à savoir

- parts,
ci
- parts,
ci
- parts,
ci
- Total parts
ci

Le capital est susceptible d'augmentation par suite de l'admission de nouveaux membres arrêtée par décision unanime des membres du Groupement et de réduction par suite de retrait ou d'exclusion des membres du Groupement.

Article 8. — Contribution aux charges

Chaque membre doit contribuer aux charges de fonctionnement du Groupement par parts égales sauf règles contraires adoptées par décision des membres prises à l'unanimité.

Les dépenses du Groupement sont couvertes par les appels de fonds effectués par la gérance auprès de chaque membre, conformément au budget annuel.

Article 9. — Parts - Cession

Les parts ne peuvent être représentées par des titres négociables (8). Elles sont indivisibles et le Groupement ne reconnaît qu'un propriétaire pour chacune d'elles.

Elles ne peuvent être cédées, même entre membres du Groupement, qu'avec l'autorisation donnée à l'unanimité par les autres membres. A cette fin, les membres doivent se prononcer dans les deux mois de la demande d'autorisation.

Toute cession doit être constatée par écrit. Elle n'est opposable au Groupement que dans les conditions édictées par la législation de l'État de son siège.

Article 10. — Evaluation des parts

A la suite du retrait, de la démission ou de l'exclusion d'un membre, la valeur de sa participation est déterminée sur la base du patrimoine du Groupement tel qu'il se présente au moment où il cesse d'en faire partie, et en cas de contestation, par un expert désigné par les parties ou, à défaut d'accord entre elles, par ordonnance du Président du Tribunal statuant en la forme de référés.

GEIE avec ou sans capital (articles 11 à 15)

Article 11. — Cotisations

Le financement du Groupement sera assuré par le biais de cotisations annuelles mises à la charge de ses membres.

Le montant et la date d'exigibilité de cette cotisation seront déterminés dans le cadre d'un budget prévisionnel proposé par la gérance à la décision des membres prise à l'unanimité. En cas de nécessité, la gérance pourra majorer le montant de cette cotisation de %.

Les modifications éventuelles de ce budget devront être décidées dans les mêmes conditions.

Pour le premier exercice du Groupement, le montant de la cotisation sera payable en versements égaux, le premier devant l'être dans les quinze jours de la signature de la présente convention, les suivants

Pour les exercices suivants, et jusqu'à la fixation du budget, les membres verseront des acomptes périodiques égaux à ceux de

l'exercice écoulé. A l'issue de l'approbation du budget, le montant de ces acomptes périodiques sera révisé en fonction de ce budget prévisionnel et des acomptes déjà payés, la gérance étant toujours autorisée à majorer en cas de nécessité, le montant de cette cotisation de %.

Article 12. — Droits d'entrée

Le financement du Groupement devra également être assuré par le biais de droits d'entrée mis à la charge de nouveaux membres.

Article 13. — Prestations aux membres

Le financement du Groupement pourra encore être assuré par la rémunération de tout service rendu à titre particulier par le Groupement à ses membres. Le montant et les conditions de cette rémunération seront fixés par la gérance.

Article 14. — Autres ressources

Le financement du Groupement pourra enfin être assuré par toute autre ressource autorisée par le règlement CEE et la loi nationale applicable.

Article 15. — Retard et défaut de règlement

Toute somme régulièrement appelée à charge d'un membre portera de plein droit un intérêt retard de % au profit du Groupement. Les droits du membre en retard de versements seront suspendus jusqu'au parfait paiement de celui-ci, sans préjudice au droit du Groupement de poursuivre le recouvrement par voie judiciaire de toute somme due ou prononcer l'exclusion du membre défaillant.

TITRE III

Droits et obligations des membres

Article 16. — Qualité de membres

Sont membres du Groupement les parties signataires du présent acte, ainsi que ceux qui adhéreront à ses dispositions et qui seront agréés conformément aux dispositions prévues ci-après.

Ne peuvent être admis comme nouveaux membres que

Toute admission de nouveaux membres est soumise à une décision des membres prise à l'unanimité, qui n'aura pas à être motivée et pourra définir les obligations qui devront être remplies par les nouveaux membres, telles que le paiement d'un droit d'entrée ou l'obligation d'effectuer des apports éventuels.

Tout nouveau membre est réputé de plein droit adhérer aux dispositions du présent contrat ainsi qu'à toute décision ou réglementation interne applicables à l'ensemble des membres du Groupement.

A moins qu'une décision spéciale des membres prise à l'unanimité, au moment de l'admission d'un nouveau membre, n'en dispose autrement, tout nouveau membre sera tenu avec les autres des dettes du Groupement antérieures à son admission.

FACULTATIF :

Les membres autorisent dès à présent à adhérer au présent Groupement pour autant que ceux-ci adressent, dans les trois mois de la signature du présent contrat, une lettre d'adhésion à la gérance. Dans ce cas, ils seront tenus de verser, pour le premier exercice social, une cotisation égale à celle des autres membres.

Perdent de plein droit leur qualité de membres du Groupement, les personnes physiques dans le cas de décès; les personnes physiques morales ou autres entités juridiques ne répondant plus aux conditions prévues par l'article 4 & 1 du règlement CEE n° 2137/85 du 25 juillet 1985.

Article 17. — Responsabilité

Les membres sont tenus indéfiniment et solidairement à l'égard des tiers des dettes du Groupement.

Article 18. — Participation à l'activité du Groupement

Les membres du Groupement ont le droit d'utiliser les services du Groupement, à charge de participer aux frais de fonctionnement en proportion du nombre de parts qu'ils détiennent dans le capital, ou en fonction de tout autre critère fixé par décision unanime des membres.

Article 19. — Droit à l'information. Droit de Communication

A toute époque de l'année, les membres ont le droit d'obtenir du gérant des renseignements sur les affaires du Groupement.

Une fois par an, ils ont le droit d'obtenir communication au siège du Groupement des livres et des documents du Groupement.

Article 20. — Démission

Tout membre à jour de ses obligations peut se retirer du Groupement après avoir notifié sa décision à la gérance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Le retrait prend effet à la clôture de l'exercice en cours si la lettre arrive avant le 1^{er} juillet et à la clôture de l'exercice suivant si elle arrive après le 1^{er} juillet.

VARIANTE :

Aucune démission ne sera admise, si ce n'est pour juste motif ou moyennant un accord unanime des membres.

Article 21. — Exclusion

L'exclusion d'un membre pourra être prononcée lorsque celui-ci manque gravement et de façon répétée à ses obligations à l'égard du Groupement ou lorsqu'il cause ou menace de causer des troubles dans le fonctionnement du Groupement.

Sont notamment considérés comme manquements graves d'un membre à ses obligations, le défaut de versement, dans les soixante jours, du montant de sa contribution annuelle ou de toute autre somme dont il serait redevable à l'égard du Groupement.

FACULTATIF :

L'exclusion d'un membre pourra également être prononcée en cas de changement de son actionariat de contrôle, ou si ce membre fusionne avec une autre entreprise, l'absorbe ou est absorbé par elle, procède à la scission de ses activités au profit d'une autre entreprise ou reprend une branche d'activité d'une autre entreprise, lorsque ces événements ont pour effet de modifier sensiblement la taille de ce membre, le volume de ses activités ou la composition de son actionariat (9).

L'exclusion d'un membre pourra également être prononcée en cas de faillite, de concordat, de liquidation, de mise en redressement judiciaire de celui-ci, ou de toute autre mesure équivalente selon son droit national.

L'exclusion est prononcée par l'assemblée des membres statuant à la majorité (simple ou qualifiée) (ou à l'unanimité) des membres présents ou représentés, le membre dont l'exclusion est proposée ne participant pas au vote.

L'assemblée des membres apprécie souverainement les motifs de l'exclusion (10).

Article 22. — Dispositions communes

Lorsqu'un membre cesse de faire partie du Groupement pour quelque motif que ce soit, il n'a droit qu'au remboursement de ses apports éventuels, autres que les cotisations ou droits d'entrée et rémunérations de services rendus prévus par l'article 13 (11).

FACULTATIF :

Afin d'éviter que les intérêts du Groupement ne soient mis en péril par le retrait d'un membre, les membres pourront également décider, en cas d'apport en nature, de rembourser au membre la valeur de cet apport plutôt que de lui restituer celui-ci. Ils pourront

également décider de la date à laquelle les sommes dues au membre démissionnaire ou exclu lui seront remboursées. Ce délai ne pourra cependant être supérieur à deux ans à dater de la démission ou de l'exclusion. Dans les cas ci-dessus, les décisions des membres seront prises à la majorité.

Les membres démissionnaires ou exclus ou ayant perdu cette qualité restent tenus de tous les engagements contractés par le Groupement jusqu'à la date de leur démission ou exclusion ou de la perte par eux de la qualité de membre.

Ils restent redevables à l'égard du Groupement de toutes les contributions appelées, à quelque titre que ce soit, et exigibles jusqu'à cette date.

Article 23. — Continuation du Groupement

Le Groupement subsistera de plein droit entre les membres restants malgré le décès, la démission ou l'exclusion d'un membre ou la perte par un membre de sa qualité.

TITRE IV

Administration.

Contrôle de la gestion et des comptes

Article 24. — Gérance

Le Groupement est administré par un ou plusieurs gérants formant dans ce dernier cas un conseil de gérance. Les gérants sont nommés par l'assemblée des membres, qui fixe la durée de leurs fonctions.

Ils peuvent être choisis, en tout ou en partie, parmi les membres du Groupement ou en dehors d'eux, parmi des personnes physiques ou des personnes morales.

Si les gérants sont choisis parmi des personnes morales, ces dernières doivent désigner chacune une personne physique en qualité de représentant permanent.

Par décision des membres prise à la majorité, peuvent être créés tous organismes ad hoc utiles à l'administration ou au développement du Groupement. La décision des membres portant création desdits organes définit leur mission, leur composition et les conditions de leur fonctionnement.

Article 25. — Pouvoirs

La gérance est seule habilitée à représenter et à engager le Groupement à l'égard des tiers sauf dans le cas ou par exception la gérance ou le collègue des membres constitue un mandataire spécial à cet effet.

A l'égard des tiers, la gérance ne peut agir au nom du Groupement que dans la limite de la somme fixée par décision unanime des membres, prise soit en assemblée générale, soit par consultation écrite dans les conditions de l'article du présent acte constitutif.

En outre, dans le cas de gérance collégiale, le Groupement n'est engagé à l'égard des tiers que par la signature conjointe de tous les gérants.

Article 26. — Attributions

La gérance est chargée de l'application de la politique générale du Groupement dans le cadre défini par le collègue des membres. Elle dispose également des pouvoirs qui ne sont pas réservés par les présents statuts au collègue des membres.

En particulier, la gérance :

- détermine le programme d'actions et d'activités ;
- peut instaurer tout comité ou groupe de travail chargé de préparer ou d'exécuter ses décisions ;
- décide de convoquer une assemblée générale extraordinaire, ou d'organiser une consultation écrite des membres ;
- veille au respect par le Groupement de ses obligations fiscales, comptables et de publicité ;
- établit, chaque année, les comptes annuels du Groupement.

Article 27. — Fonctionnement

Dans le cas de gérance collégiale, le conseil de gérance nomme un président et un vice-président choisi parmi ses membres.

Le conseil de gérance se réunit sur convocation du président aussi souvent que l'intérêt du Groupement l'exige. Le conseil devra également être réuni à la demande d'un gérant.

Les convocations peuvent être adressées soit par lettre recommandée, soit par télex ou télécopie. Elles doivent être adressées aux membres du conseil huit jours francs au moins avant la date prévue pour la réunion et contenir l'énoncé précis de son ordre du jour. En cas d'urgence dûment motivée dans la convocation, le délai de convocation peut être réduit.

Le conseil de gérance ne se réunit et ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents ou représentés. Les décisions sont prises à la majorité simple des voix. En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Tout gérant empêché peut se faire représenter par un autre gérant. Cette procuration ne pourra être donnée que par lettre recommandée ou par télex. Un gérant ne pourra toutefois représenter plus d'un gérant empêché.

Le conseil délibère valablement sur tout point porté à son ordre du jour et — lorsque tous ses membres sont présents et moyennant leur accord unanime — sur tout autre point de sa compétence.

Les décisions du conseil sont consignées dans des procès-verbaux signés par deux membres du conseil.

Le président du conseil de gérance convoque ce conseil, détermine l'ordre du jour de ses réunions et le préside.

En cas de partage des voix au sein du conseil de gérance, il dispose d'une voix prépondérante.

En exécution des décisions du conseil de gérance, ou à la demande d'un de ses membres, le président convoque également l'assemblée générale et en fixe l'ordre du jour ou organise une consultation écrite des membres.

Il préside l'assemblée générale et y fait rapport sur les activités du Groupement.

En cas d'empêchement du président, ses fonctions sont exercées par le vice-président.

Article 28. — Rémunération - Fin des fonctions

Indépendamment de leurs frais de représentation, de déplacements et de voyages, le ou les gérants peuvent recevoir une rémunération sur décision du collège des membres qui en fixe les modalités.

Tout gérant peut donner sa démission à tout moment, mais sa prise d'effet n'a lieu qu'au terme de la consultation du collège des membres pourvoyant à son remplacement.

Tout gérant est révocable à tout moment par le collège des membres.

Article 29. — Contrôle de la gestion

Le contrôle de la gestion est effectué par une personne physique nommée par le collège des membres et choisie parmi eux ou en dehors d'eux pour une durée de six ans à compter de sa nomination.

Il a droit à une indemnité, dont le montant est fixé chaque année par le collège des membres.

Le contrôleur de gestion présente ses observations lors de toute consultation des membres.

Pour exercer ses fonctions, il a le droit d'obtenir communication de tous livres et documents du Groupement une fois par trimestre. Il peut demander tous renseignements au contrôleur des comptes.

Article 30. — Contrôle des comptes

Le contrôle des comptes est exercé par un contrôleur des comptes nommé par le collège des membres pour une durée de trois

exercices. Il est choisi sur la liste visée à l'article 219 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales. (Ce dernier cas vise les GEIE dont le siège est situé en France. Dans le cas de GEIE dont le siège est situé en Belgique, il convient de préciser que le contrôleur des comptes doit être membre de l'Institut des réviseurs d'entreprises).

Il a pour mission de vérifier tous les comptes du Groupement et peut, à cet effet, à toute époque de l'année, opérer les vérifications ou contrôles qu'il juge opportuns.

Il établit, pour chaque exercice, un rapport dans lequel il rend compte de l'exécution de son mandat (12).

TITRE V

Collège des membres

Article 31. — Forme des décisions collégiales

Les membres peuvent être consultés soit à l'occasion d'une assemblée générale, soit par le biais d'une consultation écrite.

Article 32. — Objet des décisions collégiales

Selon leur objet, les décisions des membres du Groupement sont qualifiées d'ordinaires ou d'extraordinaires.

Les décisions ordinaires ont notamment pour objet d'approuver ou de rejeter les comptes, de fixer les moyens d'action du Groupement, de nommer ou de révoquer le gérant, le contrôleur de gestion, le contrôleur des comptes et, d'une manière générale, de se prononcer sur toutes les questions autres que celles qui constituent des décisions extraordinaires.

Les décisions ordinaires ne sont valablement prises qu'autant qu'elles ont été adoptées par plus de la moitié des membres en l'absence de capital, ou par des membres représentant plus de la moitié des parts du Groupement en présence d'un capital, sur première convocation, et à la majorité des suffrages exprimés sur seconde convocation.

Les membres peuvent, au moyen de décisions extraordinaires, modifier la présente convocation constitutive dans toutes ses dispositions et arrêter périodiquement la somme au-delà de laquelle le ou les gérants ne peuvent engager le Groupement pour la période de référence.

Les décisions extraordinaires ne sont valablement prises qu'autant qu'elles ont été adoptées à l'unanimité des membres du Groupement. L'exclusion d'un membre peut toutefois être prononcée sur décision des autres membres prise dans les conditions définies à l'article 21 du présent acte constitutif.

Lors des décisions collégiales, chaque membre dispose d'autant de voix qu'il possède de parts du Groupement en présence d'un capital. En l'absence de capital, chaque membre dispose d'une voix (13).

Les décisions collégiales régulièrement prises obligent tous les membres du Groupement.

Article 33. — Pouvoirs du collège des membres

Le collège des membres peut prendre toutes décisions en rapport avec la réalisation de l'objet du Groupement.

Il nomme et révoque les membres de la gérance ainsi que le contrôleur des comptes, le contrôleur de gestion, et approuve les comptes annuels.

Il détermine la politique générale du Groupement et peut donner toute injonction en ce sens à la gérance.

Article 34. — Epoque des consultations

Les membres du Groupement doivent délibérer au moins une fois par an, dans les six mois qui suivent la clôture d'un exercice, pour approuver ou rejeter les comptes de cet exercice.

Ils peuvent, en outre, prendre d'autres décisions collégiales à toute époque de l'année.

Article 35. — Mode de consultation

Les décisions sont prises en assemblée générale ou par consultation écrite, sauf disposition contraire de la présente convention ou du règlement intérieur du Groupement.

L'exclusion d'un membre ne peut être décidée qu'en assemblée générale.

L'assemblée générale est convoquée ou la consultation écrite organisée par le ou les gérants, soit à l'initiative de l'un d'eux, soit à la demande d'un membre du Groupement.

Article 36. — Assemblée générale

Les convocations sont effectuées par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, adressée à chaque membre quinze jours francs au moins avant la date de l'assemblée générale.

La lettre de convocation indique sommairement l'objet de la réunion.

L'assemblée générale se réunit au siège social ou à tout autre lieu précisé dans la convocation.

L'assemblée générale est présidée par le président du conseil de gérance ou, en son absence, par le vice-président ou par le gérant unique. A défaut d'accord, l'assemblée générale sera présidée par le membre présent le plus âgé.

Tout membre peut se faire représenter à l'assemblée générale par un mandataire, qui doit nécessairement être un autre membre. La procuration doit être adressée à cet autre membre par lettre recommandée ou par télex. Un membre ne pourra cependant représenter plus de membres.

La gérance peut toujours assister à l'assemblée générale avec voix consultative.

Le procès-verbal des décisions prises par l'assemblée générale est signé par la gérance et un membre au moins du Groupement présent à l'assemblée.

Article 37. — Consultation écrite

La gérance adresse par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, à chacun des membres, le texte des résolutions proposées et les documents nécessaires à son information.

Les membres du Groupement disposent d'un délai de quinze jours francs à compter de la date d'envoi des documents énoncés à l'alinéa précédent pour émettre leur vote par écrit. Leur réponse doit être adressée au siège du Groupement par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Tout membre qui n'a pas voté dans le délai imparti est réputé avoir voulu s'abstenir.

Le procès-verbal de la consultation écrite est établi par la gérance. Elle y mentionne le résultat du vote et y annexe la réponse de chaque membre.

Article 38. — Copies des procès-verbaux

Les copies ou extraits des décisions à produire en justice ou ailleurs sont certifiées conformes par la gérance ou par deux membres du Groupement.

Après dissolution du Groupement, ces documents sont valablement certifiés conformes par le liquidateur.

**TITRE VI
Résultats**

Article 39. — Exercice

Chaque exercice est d'une durée d'un an, qui commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

Toutefois, le premier exercice commencera à la date d'immatriculation du Groupement au registre du commerce et des sociétés, et finira le 31 décembre de l'année suivante.

Article 40. — Documents comptables

La gérance tient une comptabilité régulière et constamment à jour des recettes et des dépenses du Groupement.

A la clôture de chaque exercice, elle dresse l'inventaire, le compte de résultats et le bilan du Groupement.

Article 41. — Répartition des bénéfices et des pertes

Les bénéfices ou les pertes sont répartis entre les membres proportionnellement à leurs droits dans le capital ou par part virile en l'absence de capital.

**TITRE VII
Dissolution - Liquidation**

Article 42. — Dissolution (14)

Le Groupement n'est dissous par aucun événement susceptible d'affecter l'un de ses membres et notamment :

— par le décès, l'incapacité ou la faillite personnelle, le redressement ou la liquidation judiciaire d'un membre personne physique ou par l'interdiction qui lui est faite de diriger, gérer, administrer ou contrôler une entreprise commerciale ou une personne morale de droit privé non commerçante ;

— par la dissolution, même si elle est consécutive à son absorption par une autre personne morale, le redressement ou la liquidation judiciaire d'une personne morale.

Le membre frappé par l'un des événements précités est considéré comme démissionnaire, avec effet du jour de la survenance de l'événement.

Le Groupement continue alors avec les autres membres.

Article 43. — Liquidation (15)

En cas de dissolution du Groupement, pour quelque cause que ce soit, une décision collégiale des membres règle le mode de liquidation, nomme le ou les liquidateurs et fixe leurs pouvoirs.

Le produit de la liquidation sert successivement à :

1° Eteindre le passif et à acquitter toutes les charges.

2° A rembourser aux membres le montant de leurs parts d'intérêt. Le surplus est réparti entre les membres conformément à leurs droits dans le capital ou par part virile en l'absence de capital. Les pertes, s'il en existe, sont supportées par eux dans les mêmes proportions.

**TITRE VIII
Dispositions diverses**

Article 44. — Contestations

Toutes les contestations entre les membres du Groupement, pendant sa durée ou sa liquidation, seront jugées par les juridictions compétentes du siège du GEIE ou selon toutes autres modalités arrêtées par décision unanime des membres.

Article 45. — Règlement intérieur

Un règlement intérieur pourra être établi par le collège des membres statuant à l'unanimité, précisant les conditions d'application du présent contrat en ce qui concerne l'organisation interne du Groupement et les rapports des membres entre eux ou avec le Groupement.

Article 46. — Nomination du gérant

La gérance sera nommée par décision des membres prise postérieurement à la signature des présentes.

Article 47. — Nomination du contrôleur de gestion

Le premier contrôleur de gestion sera nommé par décision des membres prise postérieurement à la signature des présentes.

Conformément à l'article 29 des présentes, cette nomination sera faite pour une durée de six ans. La décision nommant le premier contrôleur de gestion fixera sa rémunération pour le premier exercice.

Article 48. – Nomination du contrôleur des comptes

Le premier contrôleur des comptes sera nommé par décision des membres prise postérieurement à la signature des présentes.

Conformément à l'article 30 des présentes, cette nomination sera faite pour une durée de trois exercices. La décision nommant le premier contrôleur des comptes fixera sa rémunération pour le premier exercice.

Article 49. – Mandat

La décision de nomination de la gérance lui donnera tous pouvoirs pour effectuer les dépôts, publications et autres formalités prescrites par les textes en vigueur, ainsi que tous pouvoirs pour conclure tout acte ayant pour objet la jouissance des locaux du Groupement.

L'immatriculation du Groupement au Registre du Commerce et des Sociétés emportera de plein droit reprise des engagements qui en résultent par le Groupement.

Fait à, le

(1) Il résulte de l'article 5 du règlement que le GEIE peut être constitué par simple convention sous seing privé. Le recours à un acte authentique est bien sûr permis et peut, selon le droit national applicable en fonction du pays où est situé le siège du Groupement, s'avérer indispensable dans certains cas. Tel sera notamment le cas si l'acte constitutif emporte mutation de la propriété d'un bien immeuble.

Le même article 5 du règlement précise que les seules mentions obligatoires dans le contrat constitutif du Groupement sont, outre la dénomination, l'indication du siège du Groupement, de son objet, de l'identification précise de ses fondateurs, et de sa durée. Le Groupement dont l'acte constitutif ne contiendrait que ces mentions minimales serait donc pour le surplus entièrement régi par les dispositions supplétives du règlement communautaire.

(2) En ce qui concerne les exigences relatives à la qualité et à l'origine des membres, voir « GEIE », n° 11 et s. En Belgique, tout comme en France, le législateur national n'a pas fait usage de la possibilité ouverte par le règlement de limiter à vingt le nombre de membres. Par contre, la loi belge limite les possibilités de participation des institutions publiques de crédit en exigeant que celles-ci obtiennent l'accord préalable de leurs autorités de tutelle (L. du 12 juill. 1989, art. 3).

(3) Pour l'exposé des limites apportées par le règlement à l'objet des GEIE, voir « GEIE », n° 6 et s.

(4) Le siège social doit être situé dans la Communauté européenne, en un lieu où le Groupement a son administration centrale ou, plus simplement, où l'un des membres du Groupement a son administration centrale – ou, dans le cas d'une personne physique, où celle-ci exerce son activité à titre principal –, pour autant que le Groupement y ait une activité réelle, qui ne doit cependant pas être son activité principale (art. 12 du régl.).

(5) Voir « GEIE », n° 13.

(6) Contrairement à ce que prévoit l'ordonnance du 23 septembre 1967 pour les GIE de droit français, le règlement européen autorise la création de GEIE pour une durée illimitée. En Belgique, les GIE de droit belge peuvent également être constitués pour une durée illimitée (L. du 17 juill. 1989, art. 5).

(7) a) En vertu de l'article 5 a du règlement, la dénomination du Groupement doit être précédée ou suivie des mots « Groupement européen d'intérêt économique » ou du sigle « GEIE », sauf si ces mots ou ce sigle figurent déjà dans la dénomination. En outre, le choix de la dénomination devra être précédé d'une recherche d'antériorité afin de vérifier que celle-ci n'est pas utilisée en tant que telle ou en tant que marque de service par un tiers. Cette recherche devra être effectuée dans chacun des Etats membres de la CE.

b) Les GEIE immatriculés en France doivent l'être au registre du commerce et des sociétés. En Belgique, cette inscription doit être prise dans un registre spécial ouvert au greffe du tribunal de commerce.

En Belgique, tout comme en France, les GEIE bénéficieront non seulement de la capacité juridique reconnue par le règlement communautaire mais également de la personnalité juridique, et ce dès leur immatriculation. En ce qui concerne les GIE, alors que l'article 3 de l'ordonnance du 23 septembre 1967 subordonne également l'octroi de la capacité et de la personnalité

juridique d'un GIE de droit français à son immatriculation au registre du commerce et des sociétés, l'article 4 de la loi belge du 17 juillet 1989 accorde la personnalité juridique au GIE de droit belge dès la conclusion du contrat de Groupement.

Rappelons également que l'article 25 d du règlement communautaire contient une particularité remarquable, à savoir l'obligation de faire figurer sur toutes lettres ou documents la mention éventuelle selon laquelle les gérants doivent agir conjointement pour représenter valablement le Groupement. Cette obligation n'est cependant assortie d'aucune sanction d'inopposabilité de cette clause si elle ne figure pas sur lesdits documents. Pour un exposé complet des mesures de publicité imposées par le règlement, voir « GEIE », n° 82 et s.

(8) Si un capital social est constitué, l'article 3 de la loi française du 13 juin 1989 interdit que celui-ci soit représenté par des titres négociables. Cette interdiction n'est pas reprise par la loi belge en ce qui concerne les GEIE immatriculés en Belgique.

Le capital peut être constitué non seulement par des apports en espèces mais également par des apports en nature. En ce qui concerne ceux-ci, le règlement ne prévoyait aucune obligation de contrôle.

Le législateur belge a, quant à lui, voulu imposer un contrôle des apports autres qu'en numéraire, ce qui allait à l'encontre du règlement en ajoutant une condition de constitution non prévue par celui-ci. La question a finalement été résolue par l'article 5, § 2, h, de la loi du 12 juillet 1989 qui dispose que l'acte constitutif doit contenir une clause prévoyant la désignation d'un réviseur d'entreprise chargé d'évaluer les apports autres qu'en numéraire. Aucune sanction n'est cependant prévue au cas où ce réviseur ne serait pas effectivement investi de sa mission... En outre, certaines catégories de GEIE pourront être dispensées par arrêté royal, de l'obligation de désigner un réviseur d'entreprise dans ce cas.

En France, les apports éventuels à un GEIE seront soumis à un droit proportionnel de 1 %, tandis qu'en Belgique seul un droit fixe général de 750 FB sera dû.

Enfin, aucune disposition n'impose aux fondateurs d'un GEIE d'accorder à chacun d'entre eux un nombre de parts qui soit proportionnel à l'importance de leurs apports respectifs.

(9) Cette clause est naturellement facultative. Il serait possible de prévoir à l'inverse, que ces règlements n'affectent pas la qualité de membre.

(10) L'article 27, § 2, du règlement prévoit que l'exclusion « ne peut avoir lieu que sur décision du tribunal prise à la demande conjointe de la majorité des autres membres, à moins que le contrat de Groupement n'en dispose autrement ». Il nous paraît que cette disposition permet non seulement de modaliser les conditions d'une décision d'exclusion mais également de se dispenser du recours au tribunal.

(11) L'article 33, alinéa 1, du règlement dispose que la valeur des droits qui reviennent aux membres d'un Groupement doit être déterminée « sur la base du patrimoine du Groupement tel qu'il se

présente au moment où ce membre cesse d'en faire partie et que la valeur des droits et obligations du membre sortant ne peut être fixée forfaitairement à l'avance ».

En Belgique, sauf disposition contraire contenue dans l'acte constitutif, cette évaluation devra être faite par un réviseur d'entreprise, choisi de commun accord entre les parties ou, à défaut d'accord, désigné par le président du tribunal de commerce dans le ressort duquel le Groupement a son siège, sur requête de la partie la plus diligente (L. du 17 juill. 1989, art. 11, § 2).

Dans le cas d'un GEIE immatriculé en France, il est conseillé de prévoir que, à défaut d'accord entre les parties, il sera recouru à une expertise dans les conditions prévues par l'article 1843-4 du Code civil français.

En outre, la loi belge précise également que, naturellement sous déduction de ses obligations envers le Groupement, le membre aura toujours droit au moins au remboursement de son apport, soit en nature, soit en équivalent (L. du 17 juill. 1989, art. 11, § 3).

La législation française ne contient pas de disposition équivalente.

Sous ces différentes réserves, il semble néanmoins possible de modaliser les obligations du Groupement à l'égard d'un membre démissionnaire, exclu ou ayant perdu cette qualité.

(12) En ce qui concerne les GEIE immatriculés en France, le contrôle des comptes est, en principe, exercé dans les conditions prévues par le contrat constitutif du Groupement. Toutefois, si le Groupement émet des obligations ou compte cent salariés ou plus à la clôture d'un exercice, le contrôle des comptes devra être exercé

par un ou plusieurs commissaires aux comptes inscrits sur la liste visée à l'article 219 de la loi du 24 juillet 1966 (ord. du 23 sept. 1967, art. 10, al. 1 et 3).

En ce qui concerne les GEIE immatriculés en Belgique, le même régime de liberté de principe est d'application. Toutefois, si l'un des membres du Groupement est tenu par une obligation de contrôle légal de ces documents comptables, ce qui sera le plus souvent le cas, le contrôle de la situation financière, des comptes annuels, et de la régularité au regard des statuts des opérations à constater dans les comptes annuels devront être confiés à un ou plusieurs réviseurs d'entreprises.

(13) Il est naturellement possible de répartir le nombre de voix entre les membres selon des critères déterminés, tels que l'importance de la participation de chacun au financement du Groupement. Si l'on veut éviter que des membres de même nationalité ne détiennent une position prépondérante, il sera donc également possible de limiter la puissance votale des membres d'une même nationalité. Le règlement ne contient qu'une seule limitation, qui interdit qu'un seul membre détermine la majorité absolue (art. 17 du régl.).

(14) Pour un exposé complet des modes de dissolution, voir « GEIE », n° 96 et s.

(15) A défaut d'accord quant aux choix des liquidateurs, ceux-ci seront, dans le cas de GEIE immatriculés en France, désignés par décision de justice (ord. du 23 sept. 1967, art. 16). Dans le cas des GEIE immatriculés en Belgique, ce seront les gérants qui, à défaut d'accord, exerceront les fonctions de liquidateur.

GROUPEMENT EUROPEEN D'INTERET ECONOMIQUE

REGLEMENT INTERIEUR

Adopté par l'Assemblée générale du

Article 1. — Etablissement - Objet - Modification

Le présent règlement est établi en application de l'article 1 et conformément à l'article 45 de la convention constitutive du GEIE.

Il a pour objet de préciser les conditions de fonctionnement du Groupement précité en ce qui concerne l'organisation interne du Groupement et les rapports des membres entre eux ou avec le Groupement.

Les dispositions du présent règlement ont été adoptées par l'Assemblée des membres du Groupement statuant à l'unanimité et peuvent être modifiées seulement aux mêmes conditions.

Article 2. — Représentants permanents - Mandataires ad hoc

Les membres du Groupement nomment chacun un représentant permanent dans le GEIE.

Le représentant permanent est soit le représentant légal du membre, soit toute autre personne spécialement désignée à cet effet par le membre.

Le mandat de représentant permanent peut avoir une durée déterminée ou indéterminée.

Sauf exception ci-après indiquée, la qualité de représentant permanent et la perte de cette qualité sont opposables au GEIE à dater seulement de la réception, par la gérance du Groupement d'une lettre recommandée avec accusé de réception, l'informant de cette qualité ou de sa perte.

Exceptionnellement, lorsque la procédure précédente s'avère manifestement inadaptée à la situation existante, la qualité de représentant permanent et la perte de cette qualité sont opposables au GEIE à dater de l'information qui en est faite à la gérance sous réserve que cette date soit certaine.

Dans le cas d'empêchement de son représentant permanent, tout membre du Groupement peut nommer par écrit, un mandataire ad hoc choisi parmi les autres membres ou les tiers à l'effet de le représenter dans tous les actes de la vie du Groupement pendant la durée de l'empêchement. Lorsque le représentant permanent d'un membre du Groupement est représenté par un tiers, le mandat donnant pouvoir à ce dernier doit être signé soit par le représentant permanent empêché, soit par le Conseil d'Administration, le Comité Directeur, ou tout autre organe de Direction Générale du membre considéré.

Le mandataire ad hoc nommé dans les conditions précédentes ne peut être gérant du GEIE es qualité, le mandataire ad hoc ne peut représenter qu'un seul membre.

Article 3. — Confidentialité

Les membres du Groupement déclarent qu'à l'exception des informations soumises à une obligation de publication légale ou réglementaire, toute information relative à l'activité ou au fonctionnement du GEIE présente un caractère strictement confidentiel.

En conséquence, les membres s'interdisent de révéler aux tiers toute information de cette nature, sauf autorisation préalable

résultant d'une décision du collège des membres prise à l'unanimité.

En outre, chaque membre du Groupement s'engage à prendre les mesures nécessaires au maintien du caractère confidentiel de toute information de cette nature.

Article 4. — Exclusivité

Les membres du Groupement reconnaissent que le bon fonctionnement du GEIE risque d'être compromis si l'un quelconque d'entre eux participe directement ou indirectement à un accord ou à un groupement susceptible d'entrer en concurrence avec le groupement régi par le présent règlement intérieur.

C'est pourquoi, sauf à y être autorisé par décision préalable du collège des membres prise à l'unanimité, chacun des membres du Groupement renonce à participer directement ou indirectement à un accord ou à un Groupement concurrent sous réserve que cette renonciation ne soit pas incompatible avec les dispositions régissant la concurrence dans la CEE. Les membres du Groupement déclarent que toute participation à un accord ou à un groupement concurrent contrairement à l'interdiction précédente pourra constituer un motif d'exclusion du GEIE du membre concerné, prononcée dans les conditions de l'article 21 de la convention constitutive.

Article 5. — Cotisations - Autres ressources

Les cotisations annuelles arrêtées en vertu de l'article 11 de la convention constitutive sont d'un égal montant pour tous les membres du Groupement sauf décision contraire du collège des membres statuant à l'unanimité.

Pour assurer le financement du Groupement, la gérance peut recourir à d'autres ressources au sens de l'article 14 de la convention constitutive à condition d'y avoir été autorisée par décision ordinaire du collège des membres, prise à la suite soit d'une consultation écrite, soit d'une assemblée générale des membres du Groupement, étant précisé que la gérance est libre de choisir l'un ou l'autre de ces deux modes de consultation.

Article 6. — Facturation des membres au Groupement

Toute fourniture, prestation ou mise à disposition effectuée par un membre au profit du Groupement sera facturée aux prix de revient.

Article 7. — Procédure de cession

Le membre du GEIE qui désire céder tout ou partie de ses parts doit notifier à la gérance par lettre recommandée avec accusé de réception, le projet de cession en indiquant la dénomination et le statut du cessionnaire envisagé.

Dans les deux mois de cette notification, la gérance réunit le collège des membres à l'effet de statuer sur le projet de cession.

En l'absence d'autorisation de la cession de parts projetée dans le délai ci-dessus, le collège des membres peut, dans les quatre mois de la notification à la gérance du projet de cession, faire acquérir les parts considérées par tout cessionnaire de son choix ou bien décider de réduire le capital du Groupement du montant des parts considérées. Dans les deux cas, le membre ayant notifié le projet de cession reçoit un prix ou une indemnité déterminé

comme indiqué à l'article 10 de la convention constitutive du GEIE, laquelle indemnité doit être versée dans les trente jours de la fixation de son montant. Toutefois, au cas où ce versement serait susceptible de gêner la trésorerie du Groupement, il pourrait être étalé sur une durée maximale de six mois à compter de la fixation du montant de l'indemnité, selon un échéancier établi par la gérance du Groupement. Les sommes payées au cours de ce délai supplémentaire porteront intérêt à compter du début de ce délai au taux d'escompte, alors en vigueur, de la Banque Nationale de l'État dans lequel est établi le siège du GEIE à la date de signature de la cession de parts considérée.

Si dans les cinq mois de la notification du projet de cession à la gérance du GEIE, le membre qui désire céder ses parts, n'a reçu notification ni de l'acceptation de son projet, ni de l'une des deux décisions évoquées à l'alinéa précédent, l'accord de tous les membres du GEIE est réputé acquis sur la cession initiale projetée.

Article 8. — Retrait

Le retrait d'un membre est toute démission intervenue en dehors des conditions de l'article 20 de la convention constitutive du Groupement.

Par dérogation à l'article 22 de la convention constitutive, le retrait provoque la perte du droit au remboursement de ses apports au profit du membre concerné.

Dans le cas où le membre concerné n'a effectué aucun apport comme dans le cas de retrait d'un groupement sans capital, ledit membre est tenu de verser sans délai au groupement une somme correspondant à % du montant total du budget annuel du groupement prévu pour l'exercice en cours.

Les membres du Groupement déclarent que la disposition précédente constitue une clause pénale dont l'objet est la fixation d'une indemnité forfaitaire et irréductible à la charge du membre concerné, sans préjudice de toute condamnation à des dommages et intérêts complémentaires prononcée à son encontre par la voie judiciaire.

Article 9. — Secrétariat des réunions

Au début de chaque réunion de tout organe collégial du GEIE, telle assemblée générale des membres, conseil de gérance ou organe ad hoc, le Président de l'organe correspondant établit une feuille de présence et désigne un secrétaire parmi les membres de l'organe considéré.

Le Président signe personnellement la feuille de présence et la fait signer par les membres présents de l'organe correspondant ou leur mandataire.

Dans le cas d'empêchement du Président de l'organe correspondant, celui-ci est remplacé dans les attributions précitées par le doyen d'âge dudit organe.

Le secrétaire désigné comme indiqué ci-dessus est chargé de dresser procès-verbal des débats et des décisions lors de chaque réunion de l'organe considéré.

Sur demande de tout membre intéressé du Groupement, les procès-verbaux des réunions tenues dans les divers organes du GEIE, lui sont transmis dans sa langue nationale.

ANNEXE 12

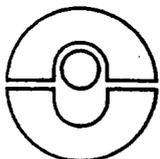
Statuts de l'UIC

Statuts de l'UIC

16e édition, 01.11.96

Références d'Archives

Assemblée Générale : Paris, décembre 1993; Berlin, octobre 1994; Lille, octobre 1995; Paris, octobre 1996.



Union Internationale des Chemins de fer

Sommaire

Chapitre I - Objet, composition et ressources de l'UIC

- A - Dénomination, siège, objet
- B - Composition
- C - Correspondants
- D - Ressources

Chapitre II - Organisation de l'UIC

- A - Organisation générale
- B - Assemblée Générale
- C - Assemblée Européenne
- D - Conseil Exécutif Mondial
- E - Conseil d'Administration
- F - Comité Exécutif
- G - Président
- H - Directeur Général
- I - Institut Européen de Recherche Ferroviaire
- J - Organismes d'études
- K - Groupes spéciaux
- L - Communauté des Chemins de Fer Européens
- M - Commission d'examen des budgets et des comptes

Chapitre III - Votes - Décisions - Prescriptions

- A - Emission des votes - Dispositions générales
- B - Emission des votes - Dispositions particulières
- C - Questions communes d'application générale

D - Questions communes d'application restreinte

E - Prescriptions diverses

F - Règlements intérieurs

Chapitre IV - Arbitrage et conciliation

Chapitre I - Objet, composition et ressources de l'UIC

A - Dénomination, siège, objet

Art. 1 - L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), dont le siège est à Paris, est une association de droit français régie par la loi du 1er juillet 1901 modifiée et les textes subséquents.

Art. 2 - L'UIC a pour objet de promouvoir la coopération entre ses membres et de mener toute activité destinée à développer les transports par chemins de fer, en vue de permettre à ses membres d'améliorer leur exploitation, tout en respectant leur indépendance de gestion.

L'UIC maintient et développe, notamment sur le plan pan-européen, une cohérence d'ensemble du système ferroviaire en renforçant en particulier son interopérabilité dans le but d'améliorer sa compétitivité notamment sur le plan du trafic international. A cette fin, elle oeuvre en faveur de la diffusion, auprès de ses membres, des technologies et des méthodes de gestion modernes.

Elle contribue également au développement de la cohésion et de la solidarité entre ses membres.

Elle s'efforce enfin de dégager des argumentations communes en vue de promouvoir le rôle du transport ferroviaire.

Pour ce faire, il lui appartient notamment :

- d'élaborer des normes, des prescriptions et des recommandations ;
- d'intervenir auprès de tout organisme extérieur, afin d'assurer la représentation et la défense des intérêts communs de ses membres ;
- de mettre en oeuvre et de gérer des projets et des études, notamment dans le domaine de l'économie des transports, de la recherche et du développement ;
- de procurer à tout ou partie de ses membres des services d'intérêt commun selon les dispositions prévues à l'article 10 et de procurer à des tiers moyennant paiement des services liés à son objet ;
- de favoriser l'échange d'informations et d'expériences ;
- de conclure des accords avec des organisations internationales ainsi que d'assurer la coordination et l'unité d'action des organisations internationales parties à l'Accord spécial entré en vigueur le 01.01.1951 ou à tout accord subséquent ayant le même objet.

Art. 3 - La compétence de l'UIC s'étend :

- 1° - aux questions communes dites "d'application générale", c'est à dire à celles qui concernent l'ensemble de ses membres à l'exception de ceux qui, pour des motifs techniques ou en raison de circonstances spéciales, n'y sont pas intéressés ;
- 2° - aux questions communes dites "d'application restreinte" qui ne concernent qu'un certain nombre de ses membres qui, tout en se conformant à la politique générale de l'UIC, souhaitent disposer, pour certaines questions, d'une certaine autonomie.

B - Composition

Art. 4 - L'UIC comprend :

- 1° - des membres actifs, européens ou non européens ;
- 2° - des membres associés ;
- 3° - des membres affiliés.

La liste des membres des diverses catégories est régulièrement tenue à jour et présentée à l'Assemblée Générale, à l'Assemblée Européenne, au Conseil Exécutif Mondial et au Conseil d'Administration pour permettre le bon déroulement des votes.

Art. 5 - Peuvent être admises comme **membres actifs** les entreprises ou entités, publiques ou privées, répondant aux conditions suivantes :

- a. être gestionnaire d'infrastructures ferroviaires et/ou exploitant de services de transports ferroviaires (de voyageurs et/ou de marchandises), ce dernier assurant la traction ;
- b. avoir un volume d'activités ferroviaires situé au-delà d'un seuil déterminé de la manière suivante : la somme des kilomètres de lignes pondérés dans les conditions fixées par un règlement intérieur particulier et des trafics voyageurs et marchandises exprimés respectivement en millions de Voyageurs-kms et de Tonnes-kms devra atteindre ou excéder 1 000 ;
- c. réaliser leurs prestations sur des lignes dont au moins une partie est située en Europe (membres actifs européens) ou sur des lignes raccordées à ces dernières, directement ou indirectement, (membres actifs non européens).

Toutefois des entreprises ou entités, publiques ou privées, ne remplissant pas les conditions visées aux points b et c ci-dessus peuvent être admises comme membres actifs si leur adhésion présente un intérêt particulier pour l'UIC.

Art. 6 - Peuvent être admises comme **membres associés**, les entreprises ou entités, publiques ou privées, visées à l'article 5a lorsqu'elles ne remplissent pas l'une des autres conditions requises pour l'obtention de la qualité de membres actifs.

Les entreprises ou entités qui répondent à toutes les conditions de l'article 5 ne peuvent être membres associés. Toutefois, celles qui réalisent leurs prestations exclusivement sur des lignes non situées en Europe mais raccordées, directement ou indirectement, à des lignes situées en Europe, peuvent être admises, sur leur demande, comme membres associés.

Art. 6bis - Les associations regroupant des entreprises ou entités, publiques ou privées, visées à l'article 5a qui ont leur siège dans un même pays et qui exercent des activités de même nature peuvent, sans préjudice de la forme juridique de ces associations, être admises, selon le cas, comme membres actifs ou associés lorsque les entreprises ou entités qui les composent remplissent les conditions prévues respectivement par les articles 5 ou 6. Pour l'application de la condition de l'article 5b il est tenu compte de l'activité de l'ensemble des entreprises ou entités constituant l'association.

Toutefois, des associations dont les entreprises ou entités ne remplissent pas toutes les conditions susvisées peuvent être admises, selon le cas, comme membres actifs ou associés si leur adhésion présente un intérêt particulier pour l'UIC.

Art. 7 - Peuvent être admises en qualité de **membres affiliés** les entreprises ou entités, publiques ou privées, exerçant une activité connexe ou complémentaire à celle du chemin de fer, y compris dans le domaine de la promotion, de l'étude ou de la réalisation de lignes ou d'ouvrages ferroviaires.

Par ailleurs, peuvent être également admises comme membres affiliés les entreprises ou entités, publiques ou privées, répondant aux conditions des articles 5 ou 6 lorsque leur activité ferroviaire concerne exclusivement le domaine urbain, suburbain ou régional.

Art. 8 - L'admission d'un nouveau membre est décidée par l'Assemblée Générale. Elle peut être prononcée à titre provisoire par le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration, mais elle doit alors être approuvée par la plus prochaine Assemblée Générale. Le nouveau membre n'a le droit de vote qu'après cette approbation. En cas de rejet par le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration, le demandeur peut en appeler à l'Assemblée Générale.

En cas de scission d'un membre, le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration adopte, s'il y a lieu, pour la ou les entreprises ou entités qui en sont issues, une solution provisoire jusqu'à la plus prochaine Assemblée Générale.

Art. 9 - Lorsque le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration constate que l'un des membres ne répond plus aux conditions prévues pour sa catégorie, il propose, s'il y a lieu, à l'intéressé la ou les catégories dont il peut bénéficier. A défaut de réponse du membre concerné dans un délai de 3 mois, le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration arrête la nouvelle catégorie du membre.

Dans le cas où le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration constate que le membre ne remplit plus les conditions pour appartenir à l'une quelconque des catégories, il lui notifie la cessation de son appartenance à l'UIC.

En cas de désaccord du membre concerné sur les propositions ou décisions du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration, il peut être fait appel devant l'Assemblée Générale dans un délai de 3 mois à compter de la date de la notification qui lui est faite. L'appel est suspensif.

A défaut d'appel, le membre est exclu de plein droit. Il en est de même lorsque :

- le membre n'accepte pas la décision de l'Assemblée Générale confirmant la proposition ou la décision du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration relative au changement de catégorie ;
- l'Assemblée Générale ne fait pas droit à l'appel d'une décision du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration ayant constaté la cessation de la qualité de membre.

Art. 10 - Indépendamment des droits dont ils disposent en vertu des présents Statuts, les membres peuvent bénéficier de services définis dans un règlement intérieur qui en fixe les conditions. Ce règlement est approuvé par l'Assemblée Générale.

Tout membre peut se retirer de l'UIC après paiement des cotisations de l'année en cours ainsi que de toute cotisation échue et sommes dues.

Tout membre actif ou associé peut présenter des propositions à l'Assemblée Générale. De même tout membre actif européen peut présenter des propositions à l'Assemblée Européenne. Les conditions dans lesquelles ces propositions sont présentées, sont fixées par un règlement intérieur approuvé par les Assemblées respectives.

Art. 11 - Les membres sont tenus :

- de soutenir l'UIC dans la poursuite de ses objectifs et, dans ce contexte, de fournir des renseignements, notamment statistiques, à l'exclusion de ceux à caractère confidentiel ;
- de respecter les dispositions statutaires et d'exécuter les décisions prises en application des Statuts sous réserve des exceptions prévues par ces derniers ;
- d'acquitter les cotisations fixées en conformité avec les Statuts ainsi que toute autre somme due.

Art. 12 - L'exclusion d'un membre peut être décidée par l'Assemblée Générale, à la requête du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration, en cas de motif grave ou, sous réserve des articles 66, 67 et 68, en cas de non exécution d'une prescription de l'UIC ayant force obligatoire.

Art. 13 - En cas de non paiement des cotisations ou de toute autre somme due, et sans préjudice de l'application de l'article 12, le membre sera suspendu de l'exercice de tous ses droits, à l'expiration du troisième mois après mise en demeure restée sans effet. Le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration peut, dans des circonstances exceptionnelles, et sur décision dûment motivée, ne pas appliquer cette mesure.

Art. 13 bis - Pour l'application des articles 8, 9 et 12, la compétence respective du Conseil d'Administration et du Conseil Exécutif Mondial dépend de la situation géographique, européenne ou non, du membre. Pour l'application de l'article 13, cette compétence respective dépend du caractère européen ou mondial des cotisations non payées.

Art. 14 - Tout membre qui fait l'objet d'une procédure collective (faillite) doit en aviser sans délai l'UIC et lui faire connaître les dispositions de son droit national applicable en la matière. Sous réserve que ce droit national le permette, le membre concerné cesse de plein droit de faire partie de l'UIC.

C- Correspondants

Art. 15 - Les entreprises, associations, instituts ou personnes non visés aux articles 5, 6 et 7 mais qui sont intéressés aux objectifs de l'UIC et à ses travaux peuvent devenir correspondants de l'UIC, sur décision du Directeur Général, moyennant le paiement d'une participation financière annuelle approuvée.

Une liste des correspondants est régulièrement mise à jour.

D- Ressources

Art. 16 - Pour assurer la couverture de ses dépenses, l'UIC dispose des ressources suivantes :

- 1° - les cotisations mondiales destinées au financement des activités mondiales, acquittées par l'ensemble des membres actifs ou associés de l'UIC et différenciées selon la catégorie de ceux-ci ; un règlement intérieur approuvé par l'Assemblée Générale détermine les modalités de calcul des cotisations ;
- 2° - les cotisations européennes destinées au financement des activités européennes, acquittées par les membres actifs européens ; les membres actifs non européens acquittent ces cotisations au taux réduit de 50 % ; dans la mesure où les membres associés participent à certaines activités européennes, ils acquittent une quote-part correspondante de ces cotisations ; un règlement intérieur approuvé par l'Assemblée Européenne détermine les modalités de calcul des cotisations ;
- 3° - Les cotisations acquittées par les membres affiliés de l'UIC ; les modalités de calcul de ces cotisations et leur affectation sont déterminées dans les règlements intérieurs visés au point 1° et 2° ci-dessus ;
- 4° - les contributions spécifiques versées par tout ou partie de ses membres et affectées aux projets visés à l'article 51 ;
- 5° - les produits de la gestion de son patrimoine, les produits perçus en contrepartie des prestations et des ventes et toutes autres ressources permises par la loi ;
- 6° - les participations financières visées à l'article 15.

Chapitre II - Organisation de l'UIC

A - Organisation générale

Art. 17 - Les organes, autorités et organismes de l'UIC sont :

- l'Assemblée Générale et l'Assemblée Européenne,
- le Conseil Exécutif Mondial,
- le Conseil d'Administration,
- le Comité Exécutif,
- le Président,
- le Directeur Général,
- l'Institut Européen de Recherche Ferroviaire,
- les Organismes d'études,
- les Groupes spéciaux,
- la Communauté des Chemins de Fer Européens,
- la Commission d'examen des budgets et des comptes.

Les pouvoirs de l'Assemblée Générale, qui est la plus haute autorité de l'UIC, sont exercés soit directement par elle, soit dans le cadre des délégations d'office résultant des présents Statuts ; l'Assemblée Générale peut en outre procéder à toute autre délégation qu'elle juge utile.

B - Assemblée Générale

Art. 18 - L'Assemblée Générale exerce directement les pouvoirs suivants :

- 1° - elle définit la politique générale de l'UIC ;
- 2° - elle détermine la composition des groupes visés à l'article 23 bis - III ;
- 3° - elle approuve le budget mondial de l'UIC ;

- 4° - elle approuve les comptes de l'UIC ;
- 5° - elle fixe, sur la proposition du Conseil Exécutif Mondial, le montant des cotisations mondiales des différentes catégories de membres ;
- 6° - elle approuve le règlement fixant les modalités pratiques de détermination des voix visé à l'article 58 ;
- 7° - elle désigne le Président de l'UIC et les Vice-Présidents dans les conditions prévues à l'article 37 ;
- 8° - elle décide des conditions de représentation des membres actifs non-européens au Conseil d'Administration ;
- 9° - elle approuve la nomination du Directeur Général et le cas échéant du Directeur Général Adjoint ;
- 10° - elle approuve les accords entre les organisations internationales non européennes et l'UIC ainsi que les modifications à y apporter ;
- 11° - elle approuve les règlements intérieurs qui relèvent de sa compétence ainsi que les modifications à y apporter ;
- 12° - elle peut se saisir de toutes questions, notamment de celles que le Conseil Exécutif Mondial, le Conseil d'Administration, un membre ou une organisation internationale non européenne liée par un accord avec l'UIC, désire voir porter devant elle ;
- 13° - elle peut doter les organismes et les groupes spéciaux visés aux articles 47 et 53 de l'autonomie financière et les autorise à percevoir des contributions spécifiques ;
- 14° - elle décide, dans le but de faciliter les travaux et les débats, sur la proposition du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration, de l'emploi de langues autres que les langues française, allemande et anglaise ;
- 15° - elle décide de l'admission des membres ;
- 16° - elle statue en appel sur les propositions et décisions du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration visées à l'article 9 ;
- 17° - elle décide à la requête du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration de l'exclusion d'un membre dans les conditions visées à l'article 12 ;
- 18° - elle décide de la dissolution de l'UIC et intervient dans les conditions de l'article 74 ;
- 19° - elle statue en appel sur les décisions du Conseil d'Administration refusant de dispenser un membre de l'application d'une prescription obligatoire dans les conditions de l'article 68 ;

20° - elle décide des modifications à apporter aux Statuts ;

21° - elle approuve les modifications à apporter à l'Accord spécial entré en vigueur le 01.01.1951 ainsi qu'à tout accord subséquent ayant le même objet, dans les conditions fixées à l'article 73.

Art. 19 - L'Assemblée Générale se réunit en session ordinaire tous les ans.

Elle peut également se réunir en session extraordinaire à l'initiative du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration ou à la requête d'au moins 10 membres actifs ou associés représentant ensemble au moins 1/5 de la totalité des voix.

Le Président assure la convocation et la présidence dans tous les cas.

La convocation accompagnée de l'ordre du jour commenté doit être adressée aux membres au moins un mois avant la date fixée pour la réunion.

L'Assemblée Générale ne peut délibérer que sur les questions portées à l'ordre du jour.

Art. 20 - L'Assemblée Générale est constituée par tous les membres. Un membre peut se faire représenter par un autre membre appartenant à la même catégorie, à condition d'en informer par écrit le Président avant la réunion.

En outre, chacune des organisations internationales parties à l'Accord spécial visé à l'article 2 est représentée de plein droit, en tant que telle, à l'Assemblée Générale par son Président ou un délégué de cette organisation.

C - Assemblée Européenne

Art. 21 - L'Assemblée Européenne exerce les pouvoirs suivants :

- 1° - elle définit la politique européenne de l'UIC ;
- 2° - elle détermine la composition des groupes visés à l'article 26 ;
- 3° - elle désigne les représentants des membres actifs européens au Conseil Exécutif Mondial;
- 4° - elle approuve les budgets européens ;
- 5° - elle fixe, sur la proposition du Conseil d'Administration, le montant des cotisations européennes ;

- 6° - elle approuve le règlement fixant les modalités pratiques de détermination des voix visé à l'article 58 ;
- 7° - elle approuve les accords entre les organisations internationales européennes et l'UIC ainsi que les modifications à y apporter ;
- 8° - elle approuve les règlements intérieurs qui relèvent de sa compétence ainsi que les modifications à y apporter ;
- 9° - elle peut se saisir de toutes questions, notamment de celles que le Conseil d'Administration, un membre actif européen ou une organisation internationale européenne liée par un accord à l'UIC, désire voir porter devant elle ;
- 10° - elle statue en appel sur les décisions du Conseil d'Administration refusant de dispenser un membre de l'application d'une prescription obligatoire dans les conditions de l'article 68 ;
- 11° - elle désigne le Président et les membres du Conseil de Surveillance de l'ERRI visé à l'article 46bis.

Art. 22 - L'Assemblée Européenne se réunit en session ordinaire tous les ans.

Elle peut également se réunir en session extraordinaire, à l'initiative du Conseil d'Administration ou à la requête d'au moins 8 membres actifs européens représentant ensemble au moins 1/5 de la totalité des voix des membres de l'Assemblée Européenne.

Le Président assure la convocation et la présidence de l'Assemblée Européenne dans tous les cas.

La convocation accompagnée de l'ordre du jour commenté doit être adressée aux membres au moins un mois avant la date fixée pour la réunion.

L'Assemblée Européenne ne peut délibérer que sur des questions portées à l'ordre du jour.

Art. 23 - L'Assemblée Européenne est constituée par les seuls membres actifs européens. Un membre peut se faire représenter par un autre, à condition d'en informer par écrit le Président avant la réunion.

Les membres actifs non européens y participent avec voix consultative.

Les autres membres dont la présence revêt un intérêt au regard des questions portées à l'ordre du jour peuvent être invités par le Président à participer à l'Assemblée Européenne avec voix consultative.

En outre, chacune des organisations internationales parties à l'Accord spécial visé à l'article 2 est représentée de plein droit en tant que telle à l'Assemblée Européenne par son Président ou un délégué de cette organisation.

D - Conseil Exécutif Mondial

Art. 23 bis -

I. Le Conseil Exécutif Mondial a pour mission de définir, dans le cadre des objectifs généraux de l'Association, la politique de l'UIC sur le plan mondial et de promouvoir les actions permettant la mise en oeuvre de cette politique.

A cet effet, il exerce les pouvoirs suivants :

- 1° - il prépare l'Assemblée Générale pour toutes les questions concernant la politique mondiale de l'UIC et lui soumet ses propositions ; il lui présente annuellement un rapport de gestion ;
- 2° - il soumet à l'Assemblée Générale les comptes et budgets mondiaux ainsi que ses propositions de cotisations mondiales ;
- 3° - Il propose à l'Assemblée Générale le Vice-Président de l'UIC chargé de présider le Conseil Exécutif Mondial, en application de l'article 37;
- 4° - il conduit l'action de l'UIC sur le plan mondial et traite dans ce cadre les problèmes importants intéressant tout ou partie des membres ;
- 5° - il décide de la création de groupes d'études pour traiter des questions concernant la politique mondiale de l'UIC ; il détermine la mission et la durée de ces groupes d'études, ainsi que, le cas échéant, leur mode de financement;
- 6° - il approuve les programmes d'action nécessaires à la politique mondiale de l'UIC sous réserve de leur ratification par l'Assemblée Générale et lui propose les modalités de financement desdits programmes ;
- 7° - il exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 8, 9, 12, 13 et 13 bis concernant l'admission, le changement de catégorie, la suspension et l'exclusion des membres ;
- 8° - il assure le suivi des conventions liant l'UIC à des associations régionales non européennes et développe la coopération avec celles-ci.

II. Le Conseil Exécutif Mondial se réunit en principe deux fois par an. Le Vice-Président de l'UIC élu à cet effet, en application de l'article 37, préside le Conseil Exécutif Mondial et en assure la convocation. Il est tenu de le réunir à la requête d'au moins trois membres du Conseil Exécutif Mondial.

La convocation accompagnée de l'ordre du jour commenté doit être adressée aux membres du Conseil Exécutif Mondial au moins un mois avant la date fixée pour la réunion. Une copie de la convocation et de l'ordre du jour commenté est adressée simultanément à tous les autres membres actifs ou associés de l'UIC.

Le Conseil Exécutif Mondial ne peut délibérer que sur des questions portées à l'ordre du jour.

Le Conseil Exécutif Mondial ne peut valablement délibérer que si au moins la moitié de ses membres sont présents.

Le Président de l'UIC et les deux autres Vice-Présidents de l'UIC peuvent assister aux réunions du Conseil Exécutif Mondial. En ces qualités, ils ne disposent que d'une voix consultative.

Le Directeur Général et les responsables concernés de la Direction Générale assistent aux réunions du Conseil Exécutif Mondial à titre consultatif.

Le Président du Conseil Exécutif Mondial peut inviter à participer à titre consultatif aux réunions toute personne dont la présence revêt un intérêt par rapport aux questions portées à l'ordre du jour.

III. Le Conseil Exécutif Mondial est composé de 19 membres au plus.

Sont membres du Conseil Exécutif Mondial les membres actifs ou associés représentant les groupes dans lesquels l'Assemblée Générale répartit les membres actifs ou associés.

Les membres représentant le groupe "Europe" sont désignés par l'Assemblée Européenne.

Chacun des autres groupes procède à la désignation de son membre ou de ses membres représentant(s), selon les règles qu'il détermine.

La durée du mandat des membres représentants est d'au moins quatre ans.

IV. Le Conseil Exécutif Mondial peut procéder aux délégations de pouvoirs qu'il juge utile avec faculté de subdélégation. Il peut les retirer à tout moment.

V. Un règlement intérieur approuvé par le Conseil Exécutif Mondial définit, dans les conditions prévues par les présents Statuts, les modalités de composition, d'organisation et de fonctionnement du Conseil Exécutif Mondial.

E - Conseil d'Administration

Art. 24 - Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour prendre toutes décisions qui ne sont pas réservées aux Assemblées Générale ou Européenne ou attribuées au Conseil Exécutif Mondial.

En particulier, il exerce les pouvoirs suivants :

- 1° - il prépare, pour les matières qui ne relèvent pas du Conseil Exécutif Mondial, l'Assemblée Générale ; il prépare l'Assemblée Européenne ; il soumet aux Assemblées Générale et Européenne, chacune pour ce qui la concerne, ses propositions sur la politique de l'UIC et sur les questions comptables et financières ; il leur présente annuellement un rapport de gestion ;

- 2° - il peut décider de la création de groupes dont il détermine la mission et la durée ;
- 3° - il propose à l'Assemblée Générale les modifications à apporter aux Statuts ;
- 4° - il conduit l'action de l'UIC et traite les problèmes importants intéressant tout ou partie des membres ;
- 5° - il détermine, sur proposition notamment du Directeur Général après avis du Comité Exécutif, le nombre et les fonctions des organismes d'études nécessaires à la réalisation de l'objet de l'UIC ; il approuve les règlements intérieurs relatifs au fonctionnement et aux attributions de ces organismes d'études ; il peut apporter toute modification à la délégation d'office prévue à l'article 31 et au besoin procéder à son retrait ;
- 6° - il désigne les Présidents et Vice-Présidents des organismes d'études dans les conditions prévues à l'article 49 ;
- 7° - il approuve le programme de travail des organismes d'études ;
- 8° - il prend toutes décisions utiles au vu des propositions et des comptes rendus dont il est saisi par ces organismes ;
- 9° - il approuve, à la diligence des membres concernés, la création de groupes spéciaux chargés de l'étude de questions d'application restreinte (voir article 3, 2°) ;
- 10° - il détermine les conditions dans lesquelles est assurée la représentation de l'UIC à l'extérieur, notamment auprès des organisations gouvernementales ;
- 11° - il peut se saisir de toutes questions, notamment de celles qu'un membre de l'UIC ou une organisation désire voir porter devant lui ;
- 12° - il approuve les projets répondant aux conditions prévues à l'article 51 ;
- 13° - il choisit, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée Générale, le Directeur Général ;
- 14° - il détermine, sur proposition du Directeur Général, après avis du Comité Exécutif, le nombre et le domaine de compétence des Directeurs de département ;
- 15° - il peut décider, après avis du Directeur Général, de la création d'un poste de Directeur Général Adjoint ;
- 16° - il approuve, après avis du Comité Exécutif, le choix par le Directeur Général des Directeurs de département, et, le cas échéant, du Directeur Général Adjoint ;
- 17° - il exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 8, 9, 12, 13 et 13 bis concernant l'admission, le changement de catégorie, la suspension et l'exclusion des membres ;

18° - il peut, dans les conditions de l'article 68, dispenser un membre de se conformer à une prescription obligatoire ;

19° - il veille à l'application des accords conclus avec les organisations internationales ;

20° - il désigne, pour une durée de trois ans, le président et les deux autres membres de la Commission des budgets et des comptes ;

Art. 25 - Le Conseil d'Administration se réunit toutes les fois qu'il est nécessaire et au moins trois fois par an. Il est présidé par le Président de l'UIC, qui en assure la convocation. Le Président est tenu de le réunir à la requête d'au moins trois membres du Conseil d'Administration.

La convocation accompagnée de l'ordre du jour commenté doit être adressée aux membres du Conseil d'Administration au moins un mois avant la date fixée pour la réunion. Une copie de la convocation et de l'ordre du jour commenté est adressée simultanément à tous les autres membres actifs de l'UIC.

Le Conseil d'Administration ne peut délibérer que sur des questions portées à l'ordre du jour.

Un règlement intérieur approuvé par le Conseil d'Administration définit les conditions d'application du présent article ainsi que les modalités de fonctionnement du Conseil d'Administration.

Art. 25bis - Chaque membre actif de l'UIC désigne en son sein une personne chargée de préparer les réunions du Conseil d'Administration. Ces personnes forment le Groupe des Représentants.

Avant chaque session du Conseil d'Administration, le Directeur Général réunit le Groupe des Représentants pour passer en revue toutes les questions portées à l'ordre du jour et assurer une bonne préparation des décisions à prendre par le Conseil d'Administration.

Le règlement intérieur visé à l'article 25 définit les modalités de fonctionnement du Groupe des Représentants.

Art. 26 - Le Conseil d'Administration est composé de 20 membres au plus.

Sont membres de droit du Conseil d'Administration les membres actifs européens représentant les groupes dans lesquels l'Assemblée Européenne répartit les membres actifs européens.

Chaque groupe procède à la désignation de son membre ou de ses membres représentant(s), selon les règles qu'il détermine. La durée du mandat des membres représentants est d'au moins un an.

L'Assemblée Générale décide des conditions de représentation des membres actifs non-européens au sein du Conseil d'Administration.

Art. 27 - Les organisations internationales parties à l'Accord spécial visé à l'article 2 ou à tout accord subséquent ayant le même objet sont représentées au Conseil d'Administration en tant que telles par leur Président ou un délégué et prennent part au vote pour les matières les intéressant dans les conditions fixées par l'Accord spécial visé à l'article 2.

Art. 28 - Les Vice-présidents de l'UIC assistent aux réunions du Conseil d'Administration. En cette qualité, ils ne disposent que d'une voix consultative.

Le Directeur Général et, si ce poste a été pourvu, le Directeur Général Adjoint, les Directeurs de département et les Présidents des commissions assistent aux réunions du Conseil d'Administration, à titre consultatif.

Art. 29 - Le Président peut inviter à participer à titre consultatif aux réunions du Conseil d'Administration toute personne dont la présence revêt un intérêt par rapport aux questions portées à l'ordre du jour.

Art. 30 - Le Conseil d'Administration ne peut valablement délibérer que si au moins la moitié de ses membres, représentant au moins la moitié des voix, sont présents.

Le Conseil d'Administration ne peut traiter une question de principe intéressant une organisation internationale visée à l'article 2 qu'en présence du Président ou d'un délégué de cette organisation.

Art. 31 - Les pouvoirs de décision que le Conseil d'Administration tient de l'article 24, 8°, sont délégués d'office aux commissions pour les questions inscrites au programme de travail de ces dernières.

Celles-ci peuvent subdéléguer certains de ces pouvoirs aux sous-commissions avec l'accord exprès du Conseil d'Administration.

Toute dérogation à cette délégation d'office, ainsi que le retrait éventuel de celle-ci, doivent faire l'objet, de la part du Conseil d'Administration, d'une décision expresse qui doit être notifiée à la commission compétente.

Art. 32 - Le Conseil d'Administration peut procéder aux délégations de pouvoir qu'il juge utile avec faculté de subdélégation. Il peut les retirer à tout moment.

Art. 33 - Les procès-verbaux des Assemblées Générale et Européenne, du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration sont signés par le Président de l'organe concerné et le Directeur Général. Les délibérations résultent suffisamment, vis-à-vis des tiers, d'un extrait des procès-verbaux, certifié par le Président de l'organe concerné et le Directeur Général ou, selon le cas, par les représentants de deux membres du Conseil Exécutif Mondial ou du Conseil d'Administration.

F - Comité Exécutif

Art. 34 - Le Comité Exécutif apporte son concours aux organes de l'UIC dans le domaine de la préparation des décisions et s'assure de la bonne exécution des décisions prises.

A cet effet, il exerce en particulier les attributions suivantes :

- 1° - il identifie et propose au Conseil Exécutif Mondial ou au Conseil d'Administration les priorités d'action de l'UIC dans le cadre des politiques arrêtées par les Assemblées Générale et Européenne;
- 2° - il s'assure que sont élaborées des propositions relatives aux tâches de l'UIC à moyen et long terme, en tenant compte de l'évolution du secteur des transports;
- 3° - il conseille le Président et soutient son action dans l'exercice des fonctions qui sont confiées à ce dernier aux articles 39 et 40;
- 4° - il donne son avis au Conseil d'Administration sur les propositions du Directeur Général concernant le nombre et le domaine de compétence des Directeurs de département, le choix de ces derniers ainsi que la désignation éventuelle du Directeur Général Adjoint;
- 5° - Il donne son avis au Conseil d'Administration sur le nombre, les fonctions et les attributions des organismes d'études;
- 6° - il procède à l'évaluation du ou des candidat(s) au poste de Directeur Général et soumet les résultats de cette évaluation au Conseil d'Administration;
- 7° - il examine les questions ou les faits qui surgissent dans le secteur du transport.

Art. 35 - Le Comité Exécutif est composé du Président, des Vice-Présidents et du Directeur Général de l'UIC.

Le Président de la CCFE visée à l'article 54 assiste aux réunions du Comité Exécutif.

Art. 36 - Le Comité Exécutif se réunit en tant que de besoin, sur convocation du Président. Toute représentation est exclue.

Lorsque le Comité Exécutif procède à l'évaluation prévue à l'article 34 - 6°, le Directeur Général n'y participe pas s'il est candidat à sa réélection.

G - Président

Art. 37 - le Président de l'UIC est élu par l'Assemblée Générale, pour une période de deux ans, parmi les personnes exerçant des fonctions de direction générale au sein d'un membre actif. Son mandat prend fin lorsqu'il cesse d'exercer lesdites fonctions. Il ne peut accomplir plus de deux mandats consécutifs.

Les Vice-Présidents de l'UIC sont au nombre de trois :

- deux Vice-Présidents élus dans les mêmes conditions que le Président ; l'un de ces deux Vice-Présidents est chargé de coordonner les activités des organismes d'études;
- un Vice-Président élu, sur proposition du Conseil Exécutif Mondial, dans les mêmes conditions que le Président mais parmi les personnes exerçant des fonctions de direction générale au sein d'un membre non européen du Conseil Exécutif Mondial; ce Vice-Président est chargé de présider le Conseil Exécutif Mondial.

Art. 38 - Le Président arrête l'ordre du jour des Assemblées Générale et Européenne, du Conseil d'Administration et du Comité Exécutif ; il en assure la convocation et la présidence.

Le Président ne prend part à un vote que s'il est lui-même représentant d'un membre.

Art. 39 - Le Président est le porte-parole de l'UIC au niveau le plus élevé.

Dans cette fonction, il se fait l'interprète des différents organes et organismes de l'UIC en conformité avec les décisions et les orientations générales de l'Association. Il fait appel en tant que de besoin au concours des personnalités compétentes des différents organes ou organismes de l'UIC ainsi que des organisations internationales ayant conclu un accord avec l'UIC.

Il fait part aux Assemblées Générale et Européenne, au Conseil Exécutif Mondial et au Conseil d'Administration des conditions d'exécution de sa mission.

Art. 40 - Le Président veille avec le Directeur Général :

- au respect des Statuts ;
- à la réalisation des objectifs ;
- à la mise en oeuvre des décisions des Assemblées Générale et Européenne, du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration.

Art. 41 - Le Vice-Président chargé de coordonner les activités des organismes d'études, remplace le Président en cas d'empêchement de celui-ci.

En cas de vacance du poste, il assure l'intérim de la présidence jusqu'à la désignation d'un nouveau Président par la plus prochaine Assemblée Générale.

H- Directeur Général

Art. 42 - Le Directeur Général assure sous sa responsabilité la gestion et l'administration de l'UIC. Les pouvoirs nécessaires lui sont délégués d'office par le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration, auxquels il doit rendre compte.

A cet effet, le Directeur Général dispose des attributions et exerce les pouvoirs suivants

- 1° - il rend compte aux Assemblées Générale et Européenne, au Conseil Exécutif Mondial et au Conseil d'Administration, de sa gestion des activités de l'UIC dont il est responsable ainsi que des décisions prises par les organismes d'études en vertu de la délégation de pouvoirs dont ils sont titulaires ;
- 2° - il rend compte également des conditions d'application des accords entre les organisations internationales et l'UIC ;
- 3° - il présente au Conseil Exécutif Mondial les comptes et budgets mondiaux et les propositions de cotisations mondiales ; il présente au Conseil d'Administration les comptes et budgets européens, et les propositions de cotisations européennes ;
- 4° - il est habilité à émettre des propositions concernant les questions à mettre à l'étude ou devant faire l'objet de projets ;
- 5° - il donne aux instances concernées son avis sur les projets et leurs modalités de financement ;
- 6° - il coordonne les travaux des différents organes et organismes, en veillant particulièrement à l'application des directives et des décisions des Assemblées Générale et Européenne, du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration ;

- 7° - sous réserve des pouvoirs exercés par le Conseil d'Administration et conformément à ses orientations, il décide de la structure organisationnelle de la Direction Générale de l'UIC ; il fixe le niveau des effectifs dans le cadre des budgets approuvés ;
- 8° - il choisit le personnel de la Direction Générale, la nomination des Directeurs de département étant toutefois subordonnée à l'approbation du Conseil d'Administration après avis du Comité Exécutif ;
- 9° - il assume, en liaison avec le Président, compte tenu des fonctions qui sont confiés à ce dernier à l'article 39, la responsabilité des relations publiques de l'UIC et de la représentation extérieure ;
- 10° - il décide de l'admission des correspondants ainsi que de leur participation financière ;
- 11° - il prend part, avec voix consultative, aux réunions des différents organes et organismes de l'UIC.

Un règlement intérieur approuvé par le Conseil d'Administration définit les modalités de fonctionnement de la Direction Générale.

Art. 43 - Dans le cadre de la délégation d'office de l'article 42, le Directeur Général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances à l'égard des tiers au nom de l'UIC et la représenter dans tous les actes de la vie civile, sous réserve des décisions du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration limitant ses pouvoirs.

Il a notamment qualité pour ester en justice tant en demande qu'en défense, former tous appels ou pourvois et consentir toutes transactions.

Art. 44 - Le Directeur Général peut déléguer ses pouvoirs avec faculté de subdélégation. Il en informe, selon le cas, le Conseil Exécutif Mondial ou le Conseil d'Administration.

Art. 45 - Le Directeur Général est choisi par le Conseil d'Administration qui fixe la durée et les conditions du mandat. Ce choix est soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale.

Il peut être mis fin à son mandat dans les mêmes conditions.

Un poste de Directeur Général Adjoint peut être créé et pourvu dans les conditions définies à l'article 24, 15° et 16°.

Art. 46 - Le Directeur Général est assisté par des Directeurs de département dont le nombre et le domaine de compétence sont arrêtés par le Conseil d'Administration, après avis du Comité Exécutif, sur proposition du Directeur Général.

Les Directeurs de département sont choisis par le Directeur Général sous réserve de l'approbation par le Conseil d'Administration après avis du Comité Exécutif.

I - Institut Européen de Recherche Ferroviaire

Art. 46bis - L'Institut Européen de Recherche Ferroviaire (ERRI) est un organisme de l'UIC chargé, dans le cadre des objectifs généraux de l'Association, de réaliser les recherches, études et essais d'intérêt commun.

Les membres de l'Assemblée Européenne sont les participants de l'ERRI, sauf dérogation demandée par un membre, pour des raisons dûment motivées, et acceptée par l'Assemblée Européenne. La liste des membres de l'Assemblée Européenne participants de l'ERRI est régulièrement tenue à jour.

Le Conseil de Surveillance de l'ERRI est composé de personnes exerçant des fonctions directoriales au sein d'un membre actif européen participant de l'ERRI. L'Assemblée Européenne désigne le Président et les membres du Conseil de Surveillance.

L'ERRI est doté de l'autonomie de gestion et de l'autonomie financière. Il peut percevoir des contributions spécifiques. Le Conseil de Surveillance assure la conduite de l'ERRI. A cet effet, les pouvoirs nécessaires lui sont délégués d'office par l'Assemblée Européenne, à laquelle il doit rendre compte.

Les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'ERRI font l'objet de statuts particuliers approuvés par l'Assemblée Européenne.

Chaque fois que l'Assemblée Européenne délibère sur une question concernant l'ERRI, seuls les membres de l'Assemblée Européenne qui sont participants de l'ERRI prennent part aux votes.

J - Organismes d'études

Art. 47 - Les organismes d'études de l'UIC constitués par le Conseil d'Administration, sur proposition du Directeur Général après avis du Comité Exécutif, sont notamment :

- 1° - les commissions constituées pour l'étude des principales catégories de questions intéressant les membres et pour le suivi des projets spéciaux ; ces commissions ont la faculté de créer, afin de les assister dans leur tâche, des sous-commissions pour traiter certaines questions présentant un caractère de continuité ; le Conseil d'Administration en est tenu informé ;

- 2° - les centres qui sont constitués en vue notamment d'effectuer des tâches à caractère permanent ;
- 3° - les groupes ad hoc qui traiteront soit de questions relevant de la compétence de plusieurs commissions, soit de questions ou de projets spéciaux qui, par leur nature, n'entrent pas dans les attributions des commissions.

Ces organismes d'études peuvent, sur décision de l'Assemblée Générale, être dotés de l'autonomie financière et à cet effet être autorisés à percevoir des contributions spécifiques.

La liste des organismes d'études est tenue à jour périodiquement.

Art. 48 - La composition, l'organisation et le fonctionnement des organismes d'études ainsi que les modalités d'élaboration et d'approbation de leur programme de travail font l'objet de règlements intérieurs approuvés par le Conseil d'Administration.

Art. 49 - Le Conseil d'Administration désigne les Présidents et Vice-Présidents de commissions parmi les représentants des membres de celles-ci.

En cas de vacance du poste de Président, le Vice-Président de la commission concernée assure l'intérim de la présidence jusqu'à la nomination par le Conseil d'Administration du nouveau Président.

Le Conseil d'Administration désigne également les Présidents et membres des groupes ad hoc, ainsi que les Présidents des centres.

La désignation des Présidents et Vice-Présidents des organismes d'études est faite pour une période de 4 ans, leur mandat étant renouvelable une fois.

Art. 50 Dans le cadre de leurs compétences, les commissions chargent notamment les départements de l'UIC d'étudier les questions qu'elles ont décidées.

Les commissions approuvent les résultats et décident leur mise en oeuvre dans le cadre des pouvoirs qui leur sont confiés.

Art. 51 - Une partie des actions entrant dans l'objet de l'UIC est réalisée dans le cadre de projets qui peuvent être de deux types :

- les projets à participation obligatoire, qui intéressent l'ensemble des membres européens, sauf exceptions dûment motivées, et qui sont financés par les contributions de tous les membres européens concernés;
- les projets à participation volontaire, qui sont financés par les contributions des seuls membres européens ayant souhaité y participer.

Des membres non européens peuvent participer à ces projets. Les conditions de leur participation sont arrêtées en même temps que les autres dispositions du projet.

La décision de réaliser les projets est prise dans les conditions suivantes :

- a. sous réserve du point c ci-dessous, la décision de réaliser un projet à participation obligatoire est prise par les membres européens de la commission concernée à la majorité des 4/5 des voix exprimées; cette décision s'impose à tous les membres actifs européens, sauf dérogation prévue expressément par la commission concernée;
- b. sous réserve du point c ci-dessous, la décision de réaliser un projet à participation volontaire est prise par les membres de la commission concernée participant au projet; cette décision s'impose à tous les membres qui ont accepté de contribuer au projet;
- c. lorsqu'un projet concerne plus d'une commission ou lorsque son coût global dépasse une certaine somme, la décision de la (ou des) commission(s) concernée(s) doit être ratifiée par le Conseil d'Administration; en cas de projet à participation obligatoire, cette ratification doit réunir les 4/5 des voix exprimées; en cas de projet à participation volontaire, seuls les membres participant au projet votent sur cette ratification.

Un règlement intérieur approuvée par le Conseil d'Administration définit les conditions de gestion de l'ensemble de ces projets et détermine notamment le montant de la somme au-delà de laquelle les projets relèvent du point c ci-dessus.

Art. 52 - Les dispositions relatives aux droits de propriété intellectuelle résultant des travaux réalisés dans le cadre de l'UIC font l'objet d'un règlement intérieur approuvé par l'Assemblée Européenne.

K - Groupes spéciaux

Art. 53 - Des groupes spéciaux peuvent être créés, à la diligence des membres intéressés, par le Conseil d'Administration pour l'étude des questions d'application restreinte (voir article 3, 2°) et des actions y afférentes.

Ces groupes peuvent, sur décision de l'Assemblée Générale, être dotés de l'autonomie notamment financière et à cet effet être autorisés à percevoir des contributions spécifiques.

Une liste des groupes spéciaux est tenue à jour périodiquement.

Un règlement intérieur approuvé par le Conseil d'Administration définit les modalités de fonctionnement de ces groupes.

L - Communauté des Chemins de Fer Européens

Art. 54 - La Communauté des Chemins de fer Européens (CCFE) est un organisme de l'UIC composé des membres actifs européens qui souhaitent y participer et qui ont leur siège situé dans un pays de l'Union Européenne. D'autres membres actifs européens peuvent en faire partie selon les conditions prévues par la CCFE.

La CCFE est chargée de représenter et défendre les intérêts communs de ses membres auprès des instances de l'Union Européenne et de traiter des questions de politique communautaire concernant le transport ferroviaire.

La CCFE est un organisme autonome. Elle dispose de tous les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Un règlement intérieur approuvé par l'Assemblée Européenne de l'UIC et par les membres de la CCFE précise ces pouvoirs et définit les rapports entre l'UIC et la CCFE en vue d'assurer la coordination de leurs activités.

M - Commission d'examen des budgets et des comptes

Art. 55 - La Commission d'examen des budgets et des comptes se compose d'un président et de deux membres désignés pour trois ans par le Conseil d'Administration. La durée du mandat des 3 membres ne doit pas coïncider en ce sens que, chaque année, le mandat de l'un des membres arrive à expiration et qu'un nouveau membre est désigné.

Si le Président quitte ses fonctions, le Conseil d'Administration désigne un nouveau Président choisi parmi les membres de la Commission. Les budgets et les comptes de l'UIC sont soumis à la Commission qui formule un avis à l'intention du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration.

Un règlement intérieur définit les missions et les modalités de fonctionnement de la Commission.

Chapitre III - Votes - Décisions - Prescriptions

A - Emission des votes - Dispositions Générales

Art. 56 - Sauf indication contraire donnée par les Statuts, les décisions sont prises à la majorité des voix exprimées. Ne sont considérées comme "voix exprimées" que celles qui se sont prononcées de façon positive ou négative.

Art. 57 - Les prescriptions susceptibles de recevoir force obligatoire doivent être adoptées à la majorité des 4/5 des voix exprimées, à l'exclusion des décisions prises dans le cadre de l'article 72 et de celles relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'UIC.

B- Emission des votes - Dispositions particulières

Assemblées Générale et Européenne

Art. 58 - Les membres disposent, sauf dispositions contraires adoptées par l'Assemblée concernée, d'un nombre de voix proportionnel au montant de leur cotisation.

Les modalités pratiques de détermination des voix font l'objet d'un règlement intérieur, tenu à jour annuellement, approuvé par l'Assemblée concernée.

Art. 59 - Toute organisation internationale avec laquelle l'UIC a conclu un accord peut se voir attribuer un droit de vote aux conditions fixées par cet accord.

Art. 60 - En cas d'urgence et pour éviter de réunir une Assemblée Générale ou Européenne extraordinaire, le Conseil d'Administration peut consulter par correspondance les membres et, le cas échéant, les organisations internationales intéressées. Dans ce cas, le Conseil d'Administration fixe le délai accordé pour la réponse, sans observer, s'il le juge utile, le délai d'enquête prévu à l'article 66.

Pour être valablement adoptée, la proposition soumise au vote doit réunir 4/5 au moins des voix de l'ensemble des membres de l'instance concernée.

La décision adoptée est immédiatement notifiée.

Conseil d'Administration

Art. 61 - Lorsqu'un groupe est représenté par un membre, celui-ci dispose d'un nombre de voix égal à celui détenu par l'ensemble des membres de ce groupe.

Lorsqu'un groupe est représenté par plusieurs membres, l'ensemble des membres qui le représente dispose d'un nombre de voix égal à celui détenu par l'ensemble des membres de ce groupe.

Les membres représentant des groupes peuvent décomposer leur vote en fonction de la position des réseaux qu'ils représentent.

Le nombre des voix est déterminé dans les conditions de l'article 58.

Conseil Exécutif Mondial

Art. 61bis - Chaque membre du Conseil Exécutif Mondial dispose d'une voix.

Représentation aux Assemblées Générale et Européenne, au Conseil Exécutif Mondial et au Conseil d'Administration

Art. 62 - Les membres sont représentés aux Assemblées Générale et Européenne, au Conseil Exécutif Mondial et au Conseil d'Administration par une personne exerçant des fonctions à l'échelon le plus élevé (Président, Administrateur délégué, Directeur Général, ...) ou par un représentant de haut niveau dûment mandaté.

Organismes d'études

Art. 63 - Sauf dispositions contraires arrêtées par le Conseil d'Administration, chaque membre d'un organisme d'étude dispose d'un nombre de voix déterminé dans les conditions de l'article 58.

En cas d'égalité des voix, celle du Président est prépondérante.

Toutefois pour les votes relatifs aux projets à participation volontaire, chaque membre dispose d'un nombre de voix égal au pourcentage de sa contribution aux projets par rapport au total des contributions auxdits projets, arrondi à l'unité supérieure ou inférieure la plus proche.

Art. 64 - Les membres de l'UIC sont représentés dans les commissions par des personnes chargées de la direction de services normalement placées, dans la hiérarchie, immédiatement en dessous des personnes assurant la direction générale ou par des représentants de haut niveau dûment mandatés.

C - Questions communes d'application générale

Art. 65 - Les prescriptions édictées en matière de questions communes d'application générale (voir article 3 - 1°) ont le caractère d'obligation ou de recommandation.

Elles mentionnent le caractère qu'elles comportent.

Un règlement intérieur précise les modalités d'application des articles 66 à 70.

Prescriptions obligatoires

Art. 66 - Sauf exceptions prévues par les Statuts (voir articles 72 et 73), il ne peut être donné à une prescription force obligatoire pour tous les membres susceptibles de l'appliquer (y compris les membres associés et affiliés) que s'il a été procédé préalablement à une enquête auprès de ces membres.

Dans tous les cas, les membres doivent être avisés à l'échelon le plus élevé (Président, Administrateur délégué, Directeur Général, ...) qu'il est envisagé de donner à la prescription en cause un caractère obligatoire. Ils disposent d'un délai de deux mois pour donner leur réponse. La personne ainsi avisée fait connaître au Directeur Général de l'UIC et au Président de l'organe ou de l'organisme intéressé ses observations, tant sur le fond de la question que sur le caractère obligatoire envisagé ; elle indique également si le membre n'a pas le pouvoir d'appliquer seul la prescription proposée parce que la matière relève, dans son pays, du domaine législatif ou des prérogatives de l'Autorité de tutelle.

L'organe ou l'organisme habilité à prendre la décision constate, compte tenu des dispositions de l'article 67 ci-après, si les conditions requises pour lui donner force obligatoire sont réunies.

Dès la clôture de l'enquête, les résultats de celle-ci sont communiqués immédiatement aux intéressés.

S'il est envisagé de donner un caractère obligatoire à une mesure précédemment adoptée à titre de recommandation, une enquête doit également être effectuée à cette fin par le Directeur Général de l'UIC.

Art. 67 - Pour avoir force obligatoire, les prescriptions des organes et des organismes ne doivent pas, sauf exception prévue par les Statuts, avoir donné lieu, au cours de l'enquête, à opposition de membres représentant ensemble un minimum de 1/5 des voix exprimées. Les voix sont décomptées ainsi qu'il est dit à l'article 58 pour les votes à l'Assemblée Générale.

Art. 68 - Au cas où un membre n'a pas le pouvoir d'appliquer seul une prescription prise dans les conditions ci-dessus, par exemple si la matière relève, dans son pays, du domaine législatif ou des prérogatives de l'Autorité de tutelle, ledit membre doit prendre l'engagement de défendre les conclusions adoptées devant l'Autorité à laquelle appartient, en dernier ressort, le pouvoir de décider. Il avisera le Directeur Général de l'UIC dès qu'une décision aura été obtenue.

Lorsque, par suite de refus d'approbation des Autorités gouvernementales, certains membres ne peuvent appliquer la prescription prise, celle-ci n'en conserve pas moins son caractère obligatoire pour tous les autres membres, sauf décision contraire de l'organe ou de l'organisme qui a pris la décision.

Au cas où un membre justifie qu'il n'est pas en mesure, pour des raisons dûment motivées en particulier si ses intérêts fondamentaux sont en jeu, d'appliquer la prescription obligatoire, le Conseil d'Administration peut le dispenser, à titre provisoire ou définitif, de se conformer à cette prescription.

En cas de refus du Conseil d'Administration d'accorder une telle dispense, il peut être fait appel de cette décision devant l'Assemblée Européenne ou l'Assemblée Générale, selon le champ d'application de la prescription en cause, dans un délai de 3 mois.

Recommandations

Art. 69 - Les prescriptions ayant le caractère de recommandations sont prises à la majorité des voix exprimées.

Art. 70 - Les membres ont la faculté d'accepter ou non les prescriptions ayant le caractère de recommandations.

S'ils les acceptent, ils communiquent en temps utile à l'UIC la date à partir de laquelle ils les appliqueront.

S'ils entendent ultérieurement se libérer de leur engagement, ils le communiquent également à l'UIC tout en observant un préavis de six mois.

Dans les deux cas, l'UIC en informe les autres membres.

D - Questions communes d'application restreinte

Art. 71 - Les prescriptions édictées en matière de questions communes d'application restreinte (voir article 3 - 2°) requièrent l'accord exprès et unanime des membres intéressés.

Cette disposition ne fait pas obstacle à l'adoption par les groupes spéciaux de conditions particulières concernant les votes.

E - Prescriptions diverses

Art. 72 - Les votes des Assemblées Générale et Européenne, du Conseil Exécutif Mondial et du Conseil d'Administration sont acquis, sans enquête, dans les cas ci-après :

- 1° - admission et suspension des membres;
- 2° - désignation des Président et Vice-Présidents de l'UIC et des Présidents et Vice-Présidents des organismes d'études;
- 3° - détermination de la composition des groupes visés à l'article 23bis - III et à l'article 26 ;
- 4° - désignation des représentants des membres actifs européens au Conseil Exécutif Mondial ;
- 5° - conditions de représentation des membres actifs non européens au Conseil d'Administration ;
- 6° - approbation des règlements fixant les modalités pratiques de détermination des voix visés à l'article 58 ;
- 7° - définition de la politique générale et de la politique européenne de l'UIC ;
- 8° - nomination du Directeur Général et approbation de celle-ci ;
- 9° - approbation de la désignation des Directeurs de département et le cas échéant du Directeur Général Adjoint ;
- 10° - délégations prévues à l'article 23 bis - IV et à l'article 32 ;
- 11° - adoption des règlements intérieurs et de leurs modifications visés à l'article 75 ;

- 12° - approbation des règlements des organismes d'études de l'UIC et des Accords avec les organisations internationales ;
- 13° - décisions relatives aux travaux des organismes d'études ;
- 14° - questions administratives et financières propres à l'UIC, sans portée technique ou commerciale pour les membres de l'UIC ;
- 15° - dispense provisoire ou à titre définitif d'application d'une prescription obligatoire.

Art. 73 - Doivent réunir les 4/5 des voix exprimées, les décisions de l'Assemblée Générale concernant :

- les modifications des Statuts ;
- l'exclusion d'un membre ;
- les modifications aux Accords avec les organisations internationales ;
- la dissolution de l'UIC.

L'Assemblée Générale ne peut valablement délibérer sur ces questions que si elle réunit au moins les 2/3 de la totalité des voix.

Art. 74 - En cas de dissolution, l'Assemblée Générale désigne une ou plusieurs personnes chargées de la liquidation des biens de l'Association. Cette Assemblée Générale détermine l'emploi qui sera fait de l'actif net, après paiement des charges de l'Association et des frais de sa liquidation, en se conformant à la loi.

F - Règlements intérieurs

Art. 75 - Sauf dispositions contraires figurant dans les présents Statuts, les modalités d'exécution de ces derniers sont définies dans les règlements intérieurs approuvés par l'Assemblée Générale ou l'Assemblée Européenne.

La liste de ces règlements est tenue à jour périodiquement.

Chapitre IV - Arbitrage et conciliation

Art. 76 - Pour régler les litiges qui surviennent entre deux ou plusieurs membres, il est fait application de la procédure d'arbitrage prévue par un règlement intérieur. La même procédure est applicable pour trancher les divergences d'avis relatives à l'application ou à l'interprétation des dispositions d'une convention.

La procédure d'arbitrage ainsi instituée est suivie obligatoirement lorsque le différend porte sur l'application ou l'interprétation des dispositions d'une convention antérieure qui prévoit l'obligation d'y avoir recours.

Cette procédure s'applique aussi à tous autres différends lorsque, postérieurement à la naissance du différend, les parties ont accepté de s'y soumettre.

Sont exclus du champ d'application du règlement intérieur les différends pour lesquels une convention internationale, ratifiée par les divers Etats intéressés, a prévu une procédure particulière de règlement obligatoire.

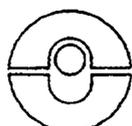
Art. 77 - Pour régler les divergences d'avis ou les litiges qui ne relèvent pas de l'arbitrage prévu par l'article précédent, les intéressés peuvent, d'un commun accord, recourir à la procédure de conciliation prévue par un règlement intérieur.

ANNEXE 13

Extrait du règlement intérieur de l'UIC

**Determination du seuil du volume des activités ferroviaires
requis pour être Membre actif (Art. 5)**

| |
|--|
| Références d'Archives |
| Assemblée Générale : Paris, mars 1994. |



3 - Trafic voyageurs

Il est exprimé en voyageurs-kilomètres correspondant à l'activité commerciale ferroviaire proprement dite.

4 - Trafic marchandises

Il est exprimé en tonnes-kilomètres nettes correspondant à l'activité commerciale ferroviaire proprement dite.

5 - Calendrier

Les membres s'engagent à fournir à la Direction Générale les données reprises aux points 2, 3 et 4 au plus tard le 30 juin de chaque année, les données relatives aux points 3 et 4 correspondant à celles de l'année N - 1. A défaut, le Directeur Général arrête, sur la base des éléments connus, les chiffres à prendre en compte.

6 - Détermination du seuil

Le seuil est exprimé en additionnant tout ou partie des nombres suivants, selon que le membre est ou non une entreprise ferroviaire intégrée au sens du point 1 :

- le nombre de kilomètres de lignes pondérés,
- le nombre de voyageurs-kilomètres, exprimé en millions,
- le nombre de tonnes-kilomètres, exprimé en millions.

Pour bénéficier automatiquement de la qualité de membre actif, le total de tout ou partie de ces trois nombres doit atteindre ou dépasser 1000.

