Quatre-vingt et onzième année – N° 5004 3 rabii I 1423 (16 mai 2002)

ISSN 0851 - 1217

ROYAUME DU MAROC

BULLETIN OFFICIEL

EDITION DE TRADUCTION OFFICIELLE

EDITIONS	TARIFS D'ABONNEMENT		
	AU MAROC		A L'ETRANGER
	6 mois	1 an	
Edition générale	250 DH	400 DH	A destination de l'étranger, par voies ordinaire, aérienne ou de la poste rapide internationale, les tarifs prévus ci-contre sont majorés des frais d'envoi, tels qu'ils sont fixés par la réglementation postale en vigueur.
Edition des débats de la Chambre des Représentants	—	200 DH	
Edition des débats de la Chambre des Conseillers	—	200 DH	
Edition des annonces légales, judiciaires et administratives	250 DH	300 DH	
Edition des annonces relatives à l'immatriculation foncière	250 DH	300 DH	
Edition de traduction officielle	150 DH	200 DH	

ABONNEMENT

IMPRIMERIE OFFICIELLE
RABAT - CHELLAH

Tél. : 037.76.50.24 - 037.76.50.25
037.76.54.13

Compte n° 40411 01 71
ouvert à la Trésorerie Générale du Royaume
(Agence Avenue Mohammed V) à Rabat

L'édition de traduction officielle contient la traduction officielle des lois et règlements ainsi que le texte en langue étrangère des accords internationaux lorsqu'aux termes de ces accords, ledit texte fait foi, soit seul, soit concurremment avec le texte arabe

SOMMAIRE

TEXTES GENERAUX

Pages

Convention arabe relative à la lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes.

Dahir n° 1-96-178 du 29 rabii I 1422 (22 juin 2001) portant publication de la Convention arabe relative à la lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes 468

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Dahir n° 1-01-223 du 10 joumada II 1422 (30 août 2001) portant publication de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne le 9 mai 1980 468

Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale.

Dahir n° 1-90-107 du 27 chaabane 1422 (13 novembre 2001) portant publication du protocole fait à Montréal le 10 mai 1984 portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 542

Pages

Convention de coopération en matière agricole entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat des Emirats Arabes Unis.

Dahir n° 1-91-42 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de la Convention de coopération en matière agricole fait à Rabat le 26 chaabane 1408 (14 avril 1988) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat des Emirats Arabes Unis 547

Accord commercial entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

Dahir n° 1-96-197 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de l'accord commercial fait à Rabat le 22 juin 1995 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie 547

Accord de base pour la coopération technique et scientifique entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

Dahir n° 1-97-181 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de l'accord de base pour la coopération technique et scientifique fait à Santa Fe de Bogota le 19 octobre 1992 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie 549

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Pages

Fondation Hassan II pour les œuvres sociales des anciens militaires et anciens combattants. – Nomination des membres des comités régionaux.

Extrait de la décision de Sa Majesté le Roi, Chef Suprême et Chef d'Etat - Major Général des Forces Armées Royales n° 5214/C.S du 5 septembre 2001 portant nomination des membres des comités régionaux de la Fondation Hassan II pour les œuvres sociales des anciens militaires et anciens combattants..... 549

Equivalences de diplômes.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 280-02 du 23 kaada 1422 (6 février 2002) modifiant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine..... 549

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 626-02 du 23 kaada 1422 (6 février 2002) complétant l'arrêté n° 2797-95 du 20 joumada II 1416 (14 novembre 1995) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme d'architecte de l'Ecole nationale d'architecture..... 549

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 314-02 du 5 hija 1422 (18 février 2002) modifiant et complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine..... 550

Catégories des entreprises intervenant dans le secteur forestier.

Arrêté du ministre délégué auprès du ministre de l'agriculture, du développement rural et des eaux et forêts, chargé des eaux et forêts n° 637-02 du 21 moharrem 1423 (5 avril 2002) fixant le nombre de catégories des entreprises intervenant dans le secteur forestier correspondant à chaque secteur d'activité, les seuils de classification à l'intérieur de chaque catégorie ainsi que le montant maximum annuel d'un marché pour lequel une entreprise d'une catégorie donnée peut être admise à soumissionner..... 550

Ministère de la culture et de la communication. – Prix de vente des 1er et 2e volumes des disques compacts concernant l'anthologie de la musique marocaine.

Arrêté conjoint du ministre de la culture et de la communication et du ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme n° 679-02 du 21 moharrem 1423 (5 avril 2002) fixant le prix de vente des 1er et 2e volumes des disques compacts concernant l'anthologie de la musique marocaine édités par le ministère de la culture et de la communication..... 551

Pages

Fonds de placements collectifs en titrisation. – Liste des journaux d'annonces légales de publication des avis de constitution et de liquidation.

Arrêté du ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme n° 665-02 du 24 moharrem 1423 (8 avril 2002) fixant la liste des journaux d'annonces légales de publication des avis de constitution et de liquidation des Fonds de placements collectifs en titrisation prévue par la loi n° 10-98 relative à la titrisation de créances hypothécaires... 552

Liste des laboratoires chargés d'effectuer les essais et analyses dans le cadre du contrôle de la qualité des produits industriels dont les normes sont obligatoires.

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'énergie et des mines n° 660-02 du 27 moharrem 1423 (11 avril 2002) établissant la liste des laboratoires chargés d'effectuer les essais et analyses dans le cadre du contrôle de la qualité des produits industriels dont les normes sont rendues d'application obligatoire..... 552

TEXTES PARTICULIERS

Pharmacie. – Nomination d'inspecteurs.

Décret n° 2-02-380 du 10 safar 1423 (24 avril 2002) portant nomination d'inspecteurs de la pharmacie... 553

ORGANISATION ET PERSONNEL DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

TEXTES PARTICULIERS

Secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la poste et des technologies de l'information.

Décret n° 2-01-1637 du 10 rabii II 1422 (2 juillet 2001) portant statut particulier du personnel de Barid Al-Maghrib..... 554

AVIS ET COMMUNICATIONS

Appel ouvert aux candidatures pour la présidence des universités.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 758-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Sidi Mohammed Ben Abdellah - Fès..... 567

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Pages

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 759-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Mohammed 1er - Oujda..... 567

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 760-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Chouaib Doukkali - El-Jadida..... 567

Pages

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 761-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Ibnou Zohr - Agadir..... 568

Douanes et impôts indirects.

Extrait des décisions du directeur général des douanes et impôts indirects portant classement tarifaire diffusées durant le mois de mars 2002..... 568

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

TEXTES GENERAUX

Dahir n° 1-96-178 du 29 rabii I 1422 (22 juin 2001) portant publication de la Convention arabe relative à la lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention arabe relative à la lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes ;

Vu le procès-verbal de dépôt des instruments de ratification du Royaume du Maroc de la convention précitée, fait au Caire le 15 moharrem 1422 (9 avril 2001),

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention arabe relative à la lutte contre le trafic des stupéfiants et des substances psychotropes.

Fait à Agadir, le 29 rabii I 1422 (22 juin 2001).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

Voir le texte de la convention dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5001 du 22 safar 1423 (6 mai 2002).

Dahir n° 1-01-223 du 10 joumada II 1422 (30 août 2001) portant publication de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne le 9 mai 1980.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne le 9 mai 1980 ;

Vu la loi n° 26-86 promulguée par le dahir n° 1-86-262 du 11 rabii I 1407 (14 novembre 1986) et portant approbation, quant au principe, de la ratification de la convention précitée ;

Vu le procès-verbal de dépôt des instruments de ratification du Royaume du Maroc de la convention précitée, fait à Berne le 2 juin 1987,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne le 9 mai 1980.

Fait à Tétouan, le 10 joumada II 1422 (30 août 2001).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

*

* *

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Convention

relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

réunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,
- reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,

sont convenues de ce qui suit:

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

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

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

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

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

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

§ 3 Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2 Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

§ 1 Les transports en trafic international direct sont soumis:

- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;
- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2 Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes: liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4 Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 4

Définition de la notion «Convention»

Dans les textes ci-après, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2 et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.

Titre II

Structure et fonctionnement

Article 5

Organes

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

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Article 6

Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale

a) établit son règlement intérieur;

b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;

c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;

d) fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;

g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévus aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

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

§ 5 Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

§ 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

§ 7 Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

Article 7

Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2 Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;

e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;

f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;

h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;

i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;

j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;

k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3 S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8

Commissions

§ 1 La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée «Commission d'experts», se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2 La Commission de révision

a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3 L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4 A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

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

§ 5 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 7 Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

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

§ 9 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.

§ 10 Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11 Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9

Office central

§ 1 L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2 L'Office central notamment:

a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

c) convoque les Commissions;

d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;

f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;

g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;

h) publie un bulletin périodique;

i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;

j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;

k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre les dits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

m) émet, à la demande des parties en cause – Etats membres, entreprises de transport ou usagers – un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;

o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3 Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 10

Listes des lignes

§ 1 Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2 Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3 Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 11

Finances

§ 1 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 3 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4 Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

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

§ 6 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, l) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, l) et m), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n), l'article 15, § 2 est applicable.

§ 7 La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Titre III

Arbitrage

Article 12

Compétence

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

§ 2 Les litiges

a) entre entreprises de transport,
b) entre entreprises de transport et usagers,
c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes *CIM*, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.

§ 4 Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

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

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14

Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis.

Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

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

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

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

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

Article 15

Procédure. Frais

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

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

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

Article 16

Prescription. Force exécutoire

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

§ 2 La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre IV

Dispositions diverses

Article 17

Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport

§ 1 Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement; à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2 Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4 Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5 Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6 Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions

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

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

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

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

§ 3 Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4 La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

Titre V

Modification de la Convention

Article 19

Compétence

§ 1 Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 2 L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

§ 3 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après:

a) *Règles uniformes CIV:*

- Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;
- les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;

b) *Règles uniformes CIM:*

- Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;
- le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

§ 4 La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

Article 20

Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2 Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

§ 3 L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation des dites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 21

Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2 Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

Titre VI

Dispositions finales

Article 22

Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

§ 1 La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 2 La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

Article 23

Adhésion à la Convention

§ 1 Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2 Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3 Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 24

Mise en vigueur de la Convention

§ 1 Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2 L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25

Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 26

Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central:

a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;

b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;

c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27

Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28

Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Protocole

sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier

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

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

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

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

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

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

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

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

§ 4 Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 2

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

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

Article 3

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

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

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

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

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

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

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

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

§ 2 Les autorités compétentes selon le § 1 sont:

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

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

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

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

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

Article 9

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice A à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

Règles uniformes

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

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

§ 3 Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1 Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 2 Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

Article 3

Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

Article 4

Obligation de transporter

§ 1 Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2 Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 3 Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

§ 1 Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales 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 conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2 Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 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 voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 4 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. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 5 Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

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

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

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5 Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 7

Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2 Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

§ 1 A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

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

§ 3 Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Contrat de transport

Chapitre I

Transport de voyageurs

Article 9

Horaires et utilisation des trains

§ 1 Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 2 Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

§ 1 Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.

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

Article 11

Billets

§ 1 Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ₵ est admis.

§ 2 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter:

a) les gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix du transport;

e) le premier jour de validité;

f) la durée de validité.

§ 4 Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 7 La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2 Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3 Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

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

§ 2 Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

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

§ 3 Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 14

Occupation des places

§ 1 L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2 Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

Article 15

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

§ 1 Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2 Ne peuvent être introduits dans les voitures:

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 3 Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4 Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 5 La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

§ 6 Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains

§ 1 Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2 Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

Chapitre II

Transport de bagages

Article 17

Objets admis

§ 1 Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.

§ 3 Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages:

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les marchandises destinées au commerce;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;

e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

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

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

§ 2 Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3 Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 4 Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 5 Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6 Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 20

Bulletin de bagages

§ 1 Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2 Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le sigle Ⓒ est admis.

§ 3 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter:

a) les gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;

d) le nombre des voyageurs;

e) le nombre et la masse des colis;

f) le prix du transport et les autres frais.

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

Article 21

Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1 Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2 Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion:

a) son nom et son adresse,

b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

§ 1 Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2 Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 3 Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

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

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

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

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

§ 5 Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.

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

§ 7 S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 8 Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

Chapitre III

Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

§ 1 Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque:

a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;

b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;

c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2 Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3 Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 4 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5 Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.

§ 6 Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Titre III

Responsabilité

Chapitre I

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité:

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3 Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 4 Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévues aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

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

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

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

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

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

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (pretium doloris) et esthétique.

Article 30

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

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

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

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

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1, 2e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 32

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

Article 33

Transports mixtes

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Chapitre II

Responsabilité du chemin de fer pour les bagages

Article 34

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1 Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2 Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

Article 35

Etendue de la responsabilité

§ 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

§ 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

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

Article 36

Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2 Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37

Présomption de perte des bagages

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

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

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 38

Indemnité en cas de perte

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

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2 Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

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

§ 2 L'indemnité ne peut excéder:

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

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

Article 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

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

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

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

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 41

Véhicules automobiles accompagnés

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 3 En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte.

En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5 Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

Chapitre III

Dispositions communes relatives à la responsabilité

Article 42

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

§ 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

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

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

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

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

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

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Article 47

Dispositions spéciales

§ 1 Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2 Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3 Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Titre IV

Exercice des droits

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

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

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

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

§ 3 En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 49

Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;

b) le chemin de fer de départ;

c) le chemin de fer de destination;

d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

§ 3 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

§ 4 Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de co-exploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

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

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

Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

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

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 52

Compétence

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

§ 2 Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

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

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

Article 54

Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages

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

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

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1° la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;

2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

1° demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt-et-un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

Article 55

Prescription de l'action

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

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

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

§ 2 Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée:

a) sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) sur un cas de fraude.

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

a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception: du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

§ 4 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

§ 6 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Titre V

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1 Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

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

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

Article 60

Compétence pour les recours

§ 1 La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

Titre VI

Dispositions exceptionnelles

Article 62

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

Règles uniformes

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

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2 Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1 Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

§ 2 Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 3

Obligation de transporter

§ 1 Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2 Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

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

§ 4 Lorsque l'autorité compétente a décidé que:

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,

ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5 Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.

§ 6 Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 5

Objets admis au transport sous condition

§ 1 Sont admis au transport sous condition:

a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement: aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2 Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

Article 6

Tarifs. Accords particuliers

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

§ 2 Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales 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 conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 3 Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 4 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.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5 Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 6 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.

§ 7 Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants:

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8 Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9 Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

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

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

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 4 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5 Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

§ 1 Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

§ 2 Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III aux Règles uniformes.

§ 3 Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

§ 4 Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant:

a) les envois avec document de transport négociable,

b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) les envois de journaux,

d) les envois destinés aux foires ou expositions.

e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Article 9

Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2 Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 10

Droit *national*

§ 1 A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

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

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 11

Conclusion du contrat de transport

§ 1 Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 2 Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3 Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 4 Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

§ 5 Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un connaissement.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 12

Lettre de voiture

§ 1 L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

§ 2 Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle uniforme de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

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

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

§ 3 La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit obligatoirement comporter:

a) la désignation de la gare destinataire;

b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en trafic fer/mer et devant être transbordés;

f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de «wagon complet» et d'«envoi de détail».

§ 2 La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.

§ 3 Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4 Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

§ 1 L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2 Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à la marchandise (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).

§ 3 Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

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

§ 5 L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

§ 7 Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 8 S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 15

Paiement des frais

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

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

§ 2 L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:

a) 1° «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2° «franco de port y compris...», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

3° «franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4° «franco de port y compris... jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2° sont applicables par analogie;

b) «franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) «franco pour...», s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a) 4°.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4 Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 51.

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

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

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

§ 8 La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 16

Intérêt à la livraison

§ 1 Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

§ 2 La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Article 17

Remboursement et débours

§ 1 L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

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

§ 3 Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 4 L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.

§ 5 Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 6 Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

Article 18

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

Article 19

Etat, emballage et marquage de la marchandise

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

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

L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

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

§ 4 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

§ 5 Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture:

a) le nom et l'adresse du destinataire,

b) la gare destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fer/mer et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 6 Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

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

§ 2 Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 3 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4 Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

§ 5 L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

§ 1 Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2 S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatation de la masse et du nombre des colis

§ 1 Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

§ 2 Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport:

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou

b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

Article 23

Surcharge

§ 1 Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

§ 2 Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

Article 24

Surtaxes

§ 1 Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:

a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

2° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions;

b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;

c) une surtaxe égale au double de la différence:

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

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

§ 2 S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3 Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

§ 4 Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.

§ 5 Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas:

a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;

d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;

f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

§ 1 L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors desdites formalités.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

§ 3 L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

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

§ 5 Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

§ 2 Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire ; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 3 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander :

a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles ;

mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent ;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

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

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

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5 Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 27

Délais de livraison

§ 1 Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2 A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets:

1° en grande vitesse:
délai d'expédition ..... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

2° en petite vitesse:
délai d'expédition ..... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;

b) pour les envois de détail:

1° en grande vitesse:
délai d'expédition ..... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;

2° en petite vitesse:
délai d'expédition ..... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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

§ 4 Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;

b) envois empruntant:

1° une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,

2° un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

3° une ligne secondaire,

4° des lignes dont l'écartement des rails est différent,

5° la mer ou les voies navigables intérieures,

6° une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;

d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 5 Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6 Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7 Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par:

a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;

b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;

d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;

e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8 Le délai de livraison est suspendu pour:

a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9 Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8 b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10 Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 28

Livraison

§ 1 Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

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

b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4 Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

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

§ 6 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

§ 1 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

§ 2 Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3 Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Titre III

Modification du contrat de transport

Article 30

Modification par l'expéditeur

§ 1 L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice,

b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture,

f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,

g) l'établissement d'un remboursement,

h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement,

i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2 Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3 Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

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

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 31

Modification par le destinataire

§ 1 Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs», le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,

e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

§ 2 Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a:

a) retiré la lettre de voiture;

b) accepté la marchandise;

c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.

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

Article 32

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1 Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si:

a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;

b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;

c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

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

§ 2 Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

§ 3 Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 33

Empêchement au transport

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

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.

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

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 4 L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.

§ 5 Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6 Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empêchements à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise a été retenue.

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

§ 7 Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.

§ 8 Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 9 Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10 L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

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

§ 4 Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

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

§ 6 Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.

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

§ 7 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.

§ 8 L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

Titre IV

Responsabilité

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

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

§ 2 Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 36

Etendue de la responsabilité

§ 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

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

§ 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;

d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;

h) transport d'animaux vivants;

i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.

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

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

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

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

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

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

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

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

Article 40

Indemnité en cas de perte

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

§ 2 L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

§ 3 Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 41

Responsabilité en cas de déchet de route

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

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

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

b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

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

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

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

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité ne peut excéder:

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

b) 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.

§ 3 Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 47

Intérêts de l'indemnité

§ 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2 Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

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

Article 48

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

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

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 2 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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

§ 3 Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.

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

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

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

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

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

Article 51

Autres actions

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

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Titre V

Exercice des droits

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

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

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

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

Article 53

Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

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

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

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

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

Article 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

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

§ 2 L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

§ 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise, ou

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) au destinataire, à partir du moment où il a:

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise,

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou

4° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4 L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

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

Article 55

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

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

§ 2 L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

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

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

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

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

Article 56

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

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

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

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1° la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;

2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1° demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) fondée sur un cas de fraude;

e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.

§ 2 La prescription court pour l'action:

a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception:

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement,

2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit: du jour de la demande de restitution;

e) relative au remboursement prévu à l'article 17: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) en versement du produit d'une vente: du jour de la vente;

g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

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

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

§ 5 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VI

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1 Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.

§ 2 Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

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

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

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

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

Article 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1 Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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

Article 61

Recours en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2 Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante:

a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;

b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport

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 partagé entre tous les chemins de fer:

- pour un tiers en parts égales,
- pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3 Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.

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

§ 5 Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 62

Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

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

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

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

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

Article 63

Compétence pour les recours

§ 1 La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

Titre VII

Dispositions exceptionnelles

Article 65

Dérogations temporaires

§ 1 Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que:

a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis:

1° jusqu'à ses frontières, ou

2° au moins jusqu'à ses frontières;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ:

1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a) 1°, ou

2° au plus jusqu'à ses frontières;

c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;

d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2 Sous les mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que:

a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15;

b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3 Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.

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

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

§ 4 Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Annexe I

(Articles 4 et 5)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe II

(Article 8, § 1)

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

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts a arrêtée, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Annexe III

(Article 8, § 2)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts a arrêtée, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conteneurs (RICo), Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe IV

(Article 8, § 3)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)

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

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

§ 2 Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous condition.

§ 3 Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) le nombre des colis et la description de l'emballage;

e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

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

§ 5 Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6 Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Dahir n° 1-90-107 du 27 chaabane 1422 (13 novembre 2001) portant publication du protocole fait à Montréal le 10 mai 1984 portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le protocole fait à Montréal le 10 mai 1984 portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le procès-verbal de dépôt des instruments de ratification du Royaume du Maroc du protocole précité fait à Montréal le 19 juillet 1990,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, le protocole fait à Montréal le 10 mai 1984 portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

Fait à Rabat, le 27 chaabane 1422 (13 novembre 2001).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

*

* *

PROTOCOLE

Portant amendement de la Convention
relative à l'Aviation civile internationale

signé à Montréal le 10 mai 1984

L'ASSEMBLEE

DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,

S'ETANT REUNIE à Montréal, le 10 mai 1984, en sa vingt-cinquième session (extraordinaire),

AYANT PRIS ACTE que l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

AYANT PRIS ACTE qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

AYANT PRIS ACTE qu'il est nécessaire que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée,

AYANT PRIS ACTE que, conformément aux considérations élémentaires d'humanité, la sécurité et la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs civils doivent être assurées,

AYANT PRIS ACTE du fait que, dans la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, les Etats contractants

- reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire,

-s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat, et

– conviennent de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention,

AYANT PRIS ACTE de la détermination des Etats contractants de prendre des mesures appropriées visant à empêcher la violation de l'espace aérien des autres Etats et l'utilisation de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention et de renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale,

AYANT PRIS ACTE du désir général des Etats contractants de réaffirmer le principe du non-recours à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol,

1. DECIDE qu'il est souhaitable d'amender en conséquence la Convention relative à l'Aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

2. APPROUVE, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de la Convention mentionnée ci-dessus, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite Convention:

Insérer, après l'article 3, un nouvel article 3 bis:

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

"Article 3 bis

a) Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des Etats en vertu de la Charte des Nations-Unies.

b) Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. A cet effet, les Etats contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque Etat contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. A cette fin, chaque Etat contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit Etat de se conformer à cet ordre. Chaque Etat contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

d) Chaque Etat contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit Etat ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit Etat à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article".,

3. FIXE, conformément à la disposition dudit article 94, alinéa a), de ladite Convention, à cent deux le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, et

4. DECIDE que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale établira en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

a) Le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.

b) Le protocole sera ouvert à la ratification de tout Etat qui aura ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y aura adhéré.

c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

d) Le protocole entrera en vigueur à l'égard des Etats qui l'auront ratifié le jour du dépôt du cent deuxième instrument de ratification.

e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du protocole.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats qui sont parties à ladite Convention la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur.

g) le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN CONSEQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-cinquième session (extraordinaire) de l'Assemblée de l' Organisation de l'Aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent protocole.

FAIT à Montréal le 10 mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-quatre, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à chicago le 7 décembre 1944.

Assad Kotaite
Président de la 25ème session
(extraordinaire) de l'Assemblée

Yves Lambert
Secrétaire général

bomaroc.com

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Dahir n° 1-91-42 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de la convention de coopération en matière agricole faite à Rabat le 26 chaabane 1408 (14 avril 1988) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la convention de coopération en matière agricole faite à Rabat le 26 chaabane 1408 (14 avril 1988) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à la mise en vigueur de la convention précitée,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la convention de coopération en matière agricole faite à Rabat le 26 chaabane 1408 (14 avril 1988) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de l'Etat des Emirats arabes unis.

Fait à Marrakech, le 15 kaada 1422 (29 janvier 2002).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

Voir le texte de l'accord dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Dahir n° 1-96-197 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de l'accord commercial fait à Rabat le 22 juin 1995 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu l'accord commercial fait à Rabat le 22 juin 1995 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie ;

Vu le procès-verbal d'échange des instruments de ratification de l'accord précité fait à Rabat le 24 janvier 2002,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, l'accord commercial fait à Rabat le 22 juin 1995 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

Fait à Marrakech, le 15 kaada 1422 (29 janvier 2002).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

*

* *

Accord commercial entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE,

Ci-après dénommés « Parties Contractantes » ;

Soucieux de consolider les liens d'amitié existant entre les deux pays ;

Désireux de faciliter et encourager les échanges économiques et commerciaux entre les deux pays sur la base du principe d'égalité et du bénéfice mutuel ;

Prenant en considération leurs obligations régionales et internationales ;

Ont convenu de ce qui suit :

Article premier

Les deux Parties Contractantes s'accorderont, mutuellement, le traitement de la Nation la Plus Favorisée en toute matière concernant l'importation et l'exportation des marchandises provenant des deux pays conformément aux droits et obligations des deux Parties dans le cadre de l'Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce (GATT).

Toutefois, cette disposition ne s'appliquera pas quand il s'agit de l'octroi ou du maintien :

a) Des avantages prévus dans le cadre d'une union douanière, d'une zone de libre échange ou de toute forme d'intégration économique dans laquelle l'une des deux Parties Contractantes est ou pourrait devenir membre ;

b) Des avantages accordés ou qui pourraient être accordés par l'une des deux Parties Contractantes à des pays limitrophes pour faciliter le commerce frontalier.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Article 2

Conformément aux lois et réglementations en vigueur dans chacun des deux pays, les Parties Contractantes prendront les mesures nécessaires pour faciliter le développement continu des échanges commerciaux entre le Royaume du Maroc et la République de Colombie dans le cadre de la coopération entre pays en voie de développement.

Article 3

Les dispositions du présent Accord s'appliqueront à tous les produits échangés entre les Parties Contractantes, conformément aux lois et réglementations en vigueur dans les deux pays.

Article 4

Les Parties Contractantes encourageront la conclusion de contrats commerciaux, y compris les contrats à long terme, entre les personnes morales et physiques des deux pays.

Article 5

Les prix des marchandises échangées dans le cadre de cet accord seront déterminés sur la base des prix du marché international.

Article 6

En vue de favoriser le développement de leurs relations commerciales, les Parties Contractantes encourageront la participation aux foires et manifestations commerciales organisées dans chacun des deux pays.

Les Parties Contractantes s'accorderont, mutuellement, les facilités nécessaires pour organiser les foires commerciales et les expositions permanentes ou temporaires sur leur territoire respectif, conformément aux lois et réglementations en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 7

Conformément aux lois et réglementations en vigueur dans chacun des deux pays, les Parties Contractantes autoriseront l'importation en franchise de droits de douane aux produits suivants, provenant du territoire de l'autre Partie Contractante :

a) Les échantillons et le matériel publicitaire, sans valeur commerciale, destinés exclusivement à la publicité et à l'obtention de commandes ;

b) Marchandises, produits et outillages nécessaires à l'organisation de foires commerciales et expositions permanentes ou temporaires à condition qu'ils ne soient pas vendus.

Article 8

Le règlement des paiements dûs sur les échanges commerciaux réalisés dans le cadre du présent Accord s'effectueront en devises convertibles, conformément aux réglementations de contrôle des changes en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 9

Les Parties Contractantes échangeront, les informations et les données susceptibles de promouvoir les échanges commerciaux entre les deux pays.

Article 10

Chaque Partie Contractante accordera la liberté de transit sur son territoire aux marchandises provenant ou destinées au territoire de l'autre Partie Contractante, conformément aux lois et réglementations en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 11

Il est institué une Commission Commerciale Mixte, composée de représentants des deux pays, qui se réunira, à la demande de l'une des deux Parties Contractantes, alternativement à Rabat et à Santa Fe de Bogota et sera chargée de :

– Veiller à la bonne exécution du présent Accord ;

– Etudier les échanges commerciaux entre les deux pays ;

– Régler les problèmes qui pourraient surgir de l'exécution du présent Accord ;

– Proposer les mesures appropriées visant à améliorer les relations commerciales entre les deux pays.

Article 12

Les différends découlant de l'interprétation ou de l'exécution du présent Accord seront réglés par le biais de négociations directes entre les deux Parties. A défaut de résultat satisfaisant, les différends seront soumis aux procédures de règlement pacifique prévues par le Droit international.

Article 13

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification, conformément aux procédures constitutionnelles ou législatives en vigueur dans chacun des deux pays.

Le présent Accord est conclu pour une durée de (3) trois ans et sera renouvelé par tacite reconduction pour des périodes d'une année à moins que l'une des deux Parties ne le dénonce par un préavis écrit, (6) six mois avant la date son expiration.

Article14

Les dispositions du présent Accord seront appliquées après son expiration à tous les contrats qui ont été conclus pendant sa validité et qui n'ont pas été entièrement exécutés avant son expiration.

Fait à Rabat, le 22 juin 1995 en deux exemplaires, en langues arabe, espagnole et française, les trois textes faisant également foi.

Pour le gouvernement du Royaume du Maroc	Pour le gouvernement de la République de Colombie

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Dahir n° 1-97-181 du 15 kaada 1422 (29 janvier 2002) portant publication de l'accord de base pour la coopération technique et scientifique fait à Santa Fe de Bogota le 19 octobre 1992 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes – puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu l'accord de base pour la coopération technique et scientifique fait à Santa Fe de Bogota le 19 octobre 1992 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires à la mise en vigueur de l'accord précité,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, l'accord de base pour la coopération technique et scientifique fait à Santa Fe de Bogota le 19 octobre 1992 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République de Colombie.

Fait à Marrakech, le 15 kaada 1422 (29 janvier 2002).

Pour contreseing :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

Voir le texte de l'accord dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Extrait de la décision de Sa Majesté le Roi, Chef Suprême et Chef d'Etat - Major Général des Forces armées royales n° 5214/C.S du 5 septembre 2001 portant nomination des membres des comités régionaux de la Fondation Hassan II pour les œuvres sociales des anciens militaires et anciens combattants.

En application des dispositions de l'article 23 de la loi n° 34-97, les membres des comités régionaux de la Fondation Hassan II pour les œuvres sociales des anciens militaires et anciens combattants, ont été nommés par décision de Sa Majesté le Roi, Chef Suprême et Chef d'Etat - Major Général des Forces armées royales n° 5214/C.S du 5 septembre 2001.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 280-02 du 23 kaada 1422 (6 février 2002) modifiant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été modifié et complété, notamment par l'arrêté n° 154-00 du 10 moharrem 1422 (5 avril 2001) ;

Après avis du ministre de la santé et du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article deux de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) est modifié et complété comme suit :

« *Article 2.* – Le présent arrêté entre en vigueur à compter « de la date de recrutement des personnes intéressées sur la base « desdits diplômes. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 23 kaada 1422 (6 février 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 626-02 du 23 kaada 1422 (6 février 2002) complétant l'arrêté n° 2797-95 du 20 joumada II 1416 (14 novembre 1995) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme d'architecte de l'Ecole nationale d'architecture.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 2797-95 du 20 joumada II 1416 (14 novembre 1995) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme d'architecte de l'Ecole nationale d'architecture, tel qu'il a été complété, notamment son article premier ;

Sur proposition du ministre chargé de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'urbanisme et de l'habitat ;

Après avis du conseil national de l'Ordre des architectes,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2797-95 du 20 joumada II 1416 (14 novembre 1995) est complété comme suit :

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme d'architecte de l'Ecole nationale « d'architecture visé à l'article 4 de la loi susviséé n° 016-89, « assortis du baccalauréat de l'enseignement secondaire – série « sciences expérimentales ou sciences mathématiques ou « architecture ou d'un diplôme reconnu équivalent est fixée ainsi « qu'il suit :

« .....

« *Hollande :*

« Master of science in architecture – Faculty of architecture « Delft University of technology-Nederland. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 23 kaada 1422 (6 février 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 314-02 du 5 hija 1422 (18 février 2002) modifiant et complétant l'arrêté n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche scientifique et de la culture n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) fixant la liste des diplômes reconnus équivalents au diplôme de docteur en médecine, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article premier ;

Après avis du ministre de la santé et du conseil national de l'Ordre national des médecins,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – L'article premier de l'arrêté susvisé n° 2963-97 du 2 chaabane 1418 (3 décembre 1997) est modifié et complété comme suit :

« *Article premier.* – La liste des diplômes reconnus « équivalents au diplôme de docteur en médecine visé à l'article 4 « (1er alinéa) de la loi susvisée n° 10-94, assortis du baccalauréat « de l'enseignement secondaire – série sciences expérimentales « ou sciences mathématiques ou d'un diplôme reconnu « équivalent, est fixée ainsi qu'il suit :

« .....

« *Ex U.R.S.S. :*

« .....

« Titre de docteur en médecine ..... Moscou .....

« .....I.M. Setchenov..... à Rabat.....

« Titre de docteur en médecine dans la spécialité « « médecine générale » délivré par l'Université Russe de « l'amitié des peuples, session du 28 juin 1995, assorti d'une « attestation de stage d'un an au service de traumatologie – « Orthopédie du 15 janvier 2001 au 15 janvier 2002 à l'hôpital « Ibn Sina à Rabat, validé par la faculté de médecine et de « pharmacie de Rabat. »

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 5 hija 1422 (18 février 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Arrêté du ministre délégué auprès du ministre de l'agriculture, du développement rural et des eaux et forêts, chargé des eaux et forêts n° 637-02 du 21 moharrem 1423 (5 avril 2002) fixant le nombre de catégories des entreprises intervenant dans le secteur forestier correspondant à chaque secteur d'activité, les seuils de classification à l'intérieur de chaque catégorie ainsi que le montant maximum annuel d'un marché pour lequel une entreprise d'une catégorie donnée peut être admise à soumissionner.

LE MINISTRE DELEGUE AUPRES DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DU DEVELOPPEMENT RURAL ET DES EAUX ET FORETS, CHARGE DES EAUX ET FORETS,

Vu le décret n° 2-94-223 du 6 moharrem 1415 (16 juin 1994) instituant, pour le compte du ministère des travaux publics, de la formation professionnelle et de la formation des cadres, un système de qualification et de classification des entreprises de bâtiment et de travaux publics, notamment ses articles 3 et 15 ;

Vu le décret n° 2-99-232 du 24 chaabane 1420 (3 décembre 1999) fixant les attributions et l'organisation du ministère chargé des eaux et forêts ;

Vu l'arrêté du ministre de l'agriculture, du développement rural et des eaux et forêts n° 1393-00 du 14 rejeb 1421 (12 octobre 2000) portant délégation d'attributions au ministre délégué auprès du ministre de l'agriculture, du développement rural et des eaux et forêts chargé des eaux et forêts ;

Vu l'arrêté du ministre délégué auprès du ministre de l'agriculture, du développement rural et des eaux et forêts, chargé des eaux et forêts n° 169-01 du 22 chaoual 1421 (17 janvier 2001) étendant au département des eaux et forêts les dispositions du décret susvisé n° 2-94-223 du 6 moharrem 1415 (16 juin 1994),

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Le nombre de catégories des entreprises intervenant dans le secteur forestier correspondant à chacun des secteurs d'activités figurant à la liste annexée à l'arrêté susvisé n° 169-01 du 22 chaoual 1421 (17 janvier 2001) ainsi que les seuils de classification à l'intérieur de chaque catégorie, sont fixés comme suit, en fonction du chiffre d'affaires annuel des entreprises et de leur encadrement :

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

SECTEURS D'ACTIVITES		CATEGORIES		
		1	2	3
– *Secteur 1 :* Travaux de reboisement et de régénération.	Chiffres d'affaires	Supérieur ou égal à 3.000.000 DH	Inférieur à 3.000.000 DH et supérieur ou égal à 2.000.000 DH	Inférieur à 2.000.000 DH
	Cadres techniciens	Au moins 1 –	– Au moins 1	– –
– *Secteur 2 :* Travaux de conservation des eaux et des sols.	Chiffres d'affaires	Supérieur ou égal à 3.000.000 DH	Inférieur à 3.000.000 DH et supérieur ou égal à 2.000.000 DH	Inférieur à 2.000.000 DH
	Cadres techniciens	Au moins 1 –	– Au moins 1	– –
– *Secteur 3 :* Travaux d'aménagement de pistes et chemins forestiers.	Chiffres d'affaires	Supérieur ou égal à 3.000.000 DH	Inférieur à 3.000.000 DH et supérieur ou égal à 2.000.000 DH	Inférieur à 2.000.000 DH
	Cadres techniciens	Au moins 1 –	– Au moins 1	– –

ART. 2. – Pour les secteurs et catégories arrêtés ci-dessus, le montant maximum annuel d'un marché pour lequel une entreprise d'une catégorie donnée peut être admise à soumissionner est :

- illimité pour les entreprises de la première catégorie ;
- fixé à 3.000.000 DH pour la 2e catégorie ;
- fixé à 2.000.000 DH pour la 3e catégorie.

ART. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 21 moharrem 1423 (5 avril 2002).

HASSAN MAAOUNI.

Arrêté conjoint du ministre de la culture et de la communication et du ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme n° 679-02 du 21 moharrem 1423 (5 avril 2002) fixant le prix de vente des 1er et 2e volumes des disques compacts concernant l'anthologie de la musique marocaine édités par le ministère de la culture et de la communication.

LE MINISTRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION,

ET LE MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DE LA PRIVATISATION ET DU TOURISME,

Vu le décret n° 2-84-22 du 7 rabii II 1404 (11 janvier 1984) portant institution de rémunérations des services rendus par le ministère des affaires culturelles, notamment son article 2,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. – Le prix de vente des 1er et 2e volumes des disques compacts concernant l'anthologie de la musique marocaine édités par le ministère de la culture et de la communication est fixé ainsi qu'il suit :

– volume I (9 disques compacts) ..... 350 DH ;

– volume II (7 disques compacts) ..... 300 DH.

ART. 2. – Le présent arrêté conjoint sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 21 moharrem 1423 (5 avril 2002).

Le ministre de la culture et de la communication,
MOHAMED ACHAARI.

Le ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme,
FATHALLAH OUALALOU.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Arrêté du ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme n° 665-02 du 24 moharrem 1423 (8 avril 2002) fixant la liste des journaux d'annonces légales de publication des avis de constitution et de liquidation des Fonds de placements collectifs en titrisation prévue par la loi n° 10-98 relative à la titrisation de créances hypothécaires.

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DE LA PRIVATISATION ET DU TOURISME,

Vu la loi n° 10-98 relative à la titrisation des créances hypothécaires promulguée par le dahir n° 1-99-193 du 13 joumada I 1420 (25 août 1999), notamment ses articles 43 et 62 ;

Vu le décret n° 2-99-1054 du 29 moharrem 1421 (4 mai 2000) pris pour l'application de la loi n° 10-98 précitée, notamment son article premier ;

Après avis du ministre chargé de l'habitat,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – La liste des journaux d'annonces légales de publication des avis de constitution et de liquidation des Fonds de placements collectifs en titrisation est fixée comme suit :

« - الاتحاد الاشتراكي ؛
« - العلم ؛
« - بيان اليوم ؛
« - رسالة الأمة ؛
« - الحركة ؛
« - الأحداث المغربية ؛
« - الصباح ؛

« – Le Matin du Sahara et du Maghreb ;
« – Libération ;
« – L'Opinion ;
« – Al-Bayane ;
« – L'Economiste ;
« – La vie Economique ;
« – Finances News.

ART. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 24 moharrem 1423 (8 avril 2002).

FATHALLAH OUALALOU.

Arrêté du ministre de l'industrie, du commerce, de l'énergie et des mines n° 660-02 du 27 moharrem 1423 (11 avril 2002) établissant la liste des laboratoires chargés d'effectuer les essais et analyses dans le cadre du contrôle de la qualité des produits industriels dont les normes sont rendues d'application obligatoire.

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ENERGIE ET DES MINES,

Vu le dahir n° 1-70-157 du 26 joumada I 1390 (30 juillet 1970) relatif à la normalisation industrielle, en vue de la recherche de la qualité et de l'amélioration de la productivité, tel qu'il a été modifié par le dahir portant loi n° 1-93-221 du 22 rabii I 1414 (10 septembre 1993) ;

Vu le dahir n° 1-83-108 du 9 moharrem 1405 (5 octobre 1984) portant promulgation de la loi n° 13-83 relative à la répression des fraudes sur les marchandises, notamment ses articles 33 et 39,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Les laboratoires désignés sur la liste annexée au présent arrêté sont habilités à effectuer les essais et analyses sur les produits industriels dont les normes sont rendues d'application obligatoire.

ART. 2. – Est abrogé l'arrêté du ministre du commerce, de l'industrie, du commerce extérieur et de l'artisanat n° 223-95 du 23 chaabane 1415 (25 janvier 1995) établissant la liste des laboratoires chargés d'effectuer les essais et analyses dans le cadre du contrôle de la qualité des produits industriels dont les normes sont rendues d'application obligatoire.

ART. 3. – Le présent arrêté prendra effet dès sa publication au *Bulletin officiel.*

Rabat, le 27 moharrem 1423 (11 avril 2002).

MUSTAPHA MANSOURI.

*
* *

Annexe

DESIGNATION DES LABORATOIRES	PRODUITS A CONTROLER
Laboratoire public d'essais et d'études (LPEE) 25, rue d'Azilal, Casablanca	– matériels et appareillages électriques – conduits en plastiques – compteurs d'énergie – matériaux de construction
Laboratoire métallurgique d'études et de contrôle (Labométal), rue 40, hay El houda Sidi Othmane, Casablanca	– produits sidérurgiques – appareils et accessoires à gaz – briquets/allumettes – thermoplongeurs – réfrigérateurs/congélateurs

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

TEXTES PARTICULIERS

Décret n° 2-02-380 du 10 safar 1423 (24 avril 2002) portant nomination d'inspecteurs de la pharmacie

LE PREMIER MINISTRE,

Vu le dahir n° 1-59-367 du 21 chaabane 1379 (19 février 1960) portant réglementation de l'exercice des professions de médecin, pharmacien, chirurgien-dentiste, herboriste et sage-femme, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 16 ;

Vu le décret royal n° 257-66 du 30 joumada I 1386 (16 septembre 1966) portant réglementation de l'inspection de la pharmacie, notamment son article premier ;

Sur proposition du ministre de la santé,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. – Sont désignés pour exercer la fonction d'inspecteurs de la pharmacie :

- Monsieur Abdelaziz Agoumi, pharmacien, directeur du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^me^ Souad Benjelloun, pharmacienne en fonction à la division de la pharmacie, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^me^ Salima Bennani, pharmacienne en fonction à la division de la pharmacie, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^lle^ Kaoutar Benamar, pharmacienne en fonction à la division de la pharmacie, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^me^ Aïcha Boufaim, pharmacienne en fonction à la division du laboratoire national de contrôle des médicaments, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- Monsieur Mourad Derouich, pharmacien en fonction à la division du laboratoire national de contrôle des médicaments, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- Monsieur Mohamed El Filali, pharmacien en fonction à la division du laboratoire national de contrôle des médicaments, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^lle^ Sanae El Jouhari, pharmacienne en fonction à la division du laboratoire national de contrôle des médicaments, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- Monsieur Ahmed Ouardia, pharmacien en fonction à la division du laboratoire national de contrôle des médicaments, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- M^lle^ Narjisse Ratbi, pharmacienne en fonction à la division de la pharmacie, direction du médicament et de la pharmacie au ministère de la santé ;
- Monsieur Abdellatif Aqsbi, pharmacien en fonction à la délégation médicale d'El Jadida au ministère de la santé ;
- M^lle^ Asmae Echahdi, pharmacienne en fonction à la délégation médicale de Berkane du ministère de la santé ;
- M^lle^ Ghita El Ghezouani, pharmacienne en fonction au Centre hospitalier universitaire Ibn Rochd de Casablanca du ministère de la santé ;
- Monsieur Rachid Sellak, pharmacien en fonction à la délégation médicale de Marrakech El Menara du ministère de la santé ;
- Monsieur Mustapha Zerhouni, pharmacien en fonction à la délégation médicale de Meknès El Menzeh du ministère de la santé.

ART. 2. – Le ministre de la santé est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 10 safar 1423 (24 avril 2002).

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

Pour contreseing :

Le ministre de la santé,

THAMI EL KHYARI.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ORGANISATION ET PERSONNEL DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

TEXTES PARTICULIERS

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE CHARGE DE LA POSTE ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Décret n° 2-01-1637 du 10 rabii II 1422 (2 juillet 2001) portant statut particulier du personnel de Barid Al-Maghrib

LE PREMIER MINISTRE,

Vu la Constitution et notamment son article 63 ;

Vu la loi n° 24-96 du 23 safar 1418 (29 juin 1997) relative à la poste et aux télécommunications promulguée par le dahir n° 1-97-162 du 2 rabii II 1418 (7 août 1997) instituant Barid Al-Maghrib, notamment son article 100 ;

Vu le décret n° 2-97-814 du 27 chaoual 1418 (25 février 1998) portant application des dispositions de la loi n° 24-96 relative à la poste et aux télécommunications, en ce qui concerne Barid Al-Maghrib ;

Vu la loi n° 011-71 du 12 kaada 1391 (30 décembre 1971) instituant un régime de pensions civiles, telle qu'elle a été modifiée ou complétée ;

Vu le dahir portant loi n° 1-77-216 du 20 chaoual 1397 (4 octobre 1977) créant un régime collectif d'allocation de retraite ;

Vu le dahir portant loi n° 1-77-185 du 5 chaoual 1397 (19 septembre 1977) relatif à la présidence des conseils d'administration des établissements publics nationaux et régionaux ;

Vu le décret n° 2-97-328 du 26 chaoual 1418 (24 février 1998) portant statut particulier du personnel de l'Office national des postes et télécommunications,

DÉCRÈTE :

TITRE PREMIER

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – Le personnel de Barid Al-Maghrib se compose d'agents titulaires, stagiaires, temporaires, contractuels et occasionnels.

ART. 2. – Le présent statut s'applique au personnel titulaire, au personnel stagiaire et au personnel temporaire.

ART. 3. – Les personnels titulaires et les personnels stagiaires de Barid Al-Maghrib sont classés en sept (7) catégories énumérées ci-après :

1. Exécution ;
2. Exécution principale ;
3. Maîtrise ;
4. Maîtrise principale ;
5. Cadres ;
6. Cadres supérieurs ;
7. Hors cadres.

ART. 4. – L'agent de Barid Al-Maghrib a droit, conformément aux dispositions prévues par le présent statut, à :

- la rémunération qui correspond à l'échelon de l'échelle qu'il occupe dans sa catégorie conformément à la grille indiciaire, objet de l'annexe I ;
- l'avancement annuel d'échelon et l'avancement d'échelle suivant les conditions fixées au titre IV ;
- la formation et au perfectionnement professionnels ;
- la couverture des risques d'accident du travail et de maladies professionnelles ;
- l'allocation d'une pension de retraite concédée en vertu des dispositions prévues par le régime des pensions auquel il est affilié ;
- l'allocation d'un capital – décès versé aux ayants droit de l'agent décédé en activité ;
- aux avantages sociaux prévus par les instructions internes ;
- l'exercice du droit syndical conformément à la législation en vigueur. L'appartenance ou la non appartenance à un syndicat ne doit entraîner aucune conséquence en ce qui concerne le recrutement, l'avancement, l'affectation et d'une manière générale la situation des agents soumis au présent statut. Aucune mention politique, philosophique ou religieuse ne doit figurer dans le dossier individuel de l'agent ;
- la protection par Barid Al-Maghrib contre les attaques, menaces, outrages, injures ou diffamation dont il peut faire l'objet dans l'exercice de ses fonctions. Barid Al-Maghrib répare, éventuellement, conformément à la législation en vigueur tous les préjudices qui résultent des faits susmentionnés. Barid Al-Maghrib est subrogé dans les droits et actions de la victime contre l'auteur du préjudice. Dans le cas où un agent est poursuivi par un tiers pour faute de service, Barid Al-Maghrib doit couvrir l'agent des condamnations civiles prononcées contre lui.

ART. 5. – Sous peine des sanctions disciplinaires prévues par l'article 91, l'agent régi par les dispositions du présent statut est tenu dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les obligations suivantes :

- tout agent est responsable de l'exécution des tâches qui lui sont assignées dans le cadre de ses attributions ;
- tout agent chargé de la marche d'un service est responsable à l'égard de ses supérieurs de l'autorité qui lui a été conférée pour cet objet et de l'exécution des ordres qu'il a donnés ;
- la responsabilité propre de ses subordonnés ne dégage en rien la responsabilité qui lui incombe ;
- toute faute commise par un agent dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions l'expose à une sanction disciplinaire sans préjudice, le cas échéant, des peines prévues par le code pénal ;
- tout agent de Barid Al-Maghrib est lié par le secret professionnel ;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

– indépendamment des règles instituées dans le code pénal, est interdit à tout agent de Barid Al-Maghrib de divulguer, communiquer ou publier sans autorisation du directeur les informations ou documents sous forme quelconque et à qui que ce soit en dehors des cas prévus par les règles en vigueur ;

– il est interdit à tout agent de Barid Al-Maghrib d'exercer une activité privée lucrative ou d'avoir soit directement, soit par personne interposée, des intérêts avec Barid Al-Maghrib de nature à compromettre son indépendance dans l'exercice de ses fonctions. Cette interdiction ne s'applique pas à la production d'œuvres scientifiques, littéraires ou artistiques.

ART. 6. – Le directeur de Barid Al-Maghrib procède aux mouvements des agents de l'établissement.

Les affectations prononcées doivent tenir compte des vœux formulés par les intéressés et de leurs situations familiales dans la mesure compatible avec les nécessités de service.

TITRE II

Recrutement

Section I. – *Conditions générales*

ART. 7. – Tout candidat au recrutement au sein de Barid Al-Maghrib doit satisfaire aux conditions générales suivantes :

1. être de nationalité marocaine ;

2. être âgé de 18 ans au moins et de 45 ans au plus ;

3. jouir de ses droits civiques ;

4. être de bonne moralité ;

5. ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation à une peine afflictive ou infamante ;

6. être en position régulière vis-à-vis des lois relatives au service militaire ;

7. ne pas être inscrit au casier central disciplinaire des administrations publiques ;

8. remplir les conditions d'aptitude physique exigée pour l'exercice des fonctions afférentes aux emplois de Barid Al-Maghrib ;

9. justifier du niveau d'instruction ou de la qualification requise.

ART. 8. – Le recrutement se fait, soit par voie de concours, soit sur titre conformément aux conditions fixées par instruction interne visée par le ministre chargé des finances.

ART. 9. – Les modalités de concours sont fixées par instruction interne.

ART. 10. – Le postulant reçoit une lettre d'engagement du directeur qui mentionne les conditions de son recrutement.

Section II. – *Classification*

ART. 11. – Sous réserve des dispositions de l'article 12, tout agent recruté est classé au premier échelon de l'une des échelles prévues par la grille indiciaire, objet de l'annexe I, conformément aux dispositions du statut.

ART. 12. – Le diecteur peut, éventuellement, accorder à l'agent recruté qui justifie d'une expérience antérieure en relation directe avec la fonction qu'il est appelé à exercer, une bonification d'échelon et/ou d'échelle dans les limites suivantes :

– un échelon par année entière d'expérience ;

– une échelle par tranche de six années entières d'expérience avec un maximum de trois échelles.

Toutefois et en plus de la bonification ci-dessus, les cadres recrutés en vue d'assumer la fonction de directeur, de chef de division ou de chef de service au sein de Barid Al-Maghrib peuvent bénéficier d'une bonification supplémentaire d'échelles.

Cette bonification limitée à trois échelles au maximum, sera calculée de manière à classer les cadres concernés dans la catégorie correspondant à la fonction exercée.

Section III. – *Les stagiaires*

ART. 13. – L'agent recruté en qualité de stagiaire doit effectuer une période probatoire de stage d'un an.

Au cours de cette période, l'agent peut être astreint à suivre une formation professionnelle.

ART. 14. – Les modalités de formation professionnelle, les programmes, les durées des cycles de formation et des cours sont fixés par instruction interne.

La situation des agents pendant la période de formation est fixée par instruction interne.

ART. 15. – L'agent stagiaire ne peut en cette qualité occuper les positions de :

– disponibilité ;

– congé sans solde ;

– détachement.

ART. 16. – L'agent stagiaire est affilié au régime de retraite applicable aux agents de Barid Al-Maghrib.

ART. 17. – L'agent stagiaire ne peut être ni électeur, ni éligible au titre d'une commission du personnel.

ART. 18. – Dans les affaires qui requièrent l'avis des commissions du personnel, les questions relatives au stagiaire sont portées devant la commission compétente pour l'échelle à laquelle il appartient.

ART. 19. – Les sanctions disciplinaires applicables aux agents stagiaires sont :

– l'avertissement ;

– le blâme ;

– l'exclusion temporaire d'une durée ne pouvant excéder 2 mois avec privation totale du salaire à l'exclusion des allocations familiales. La période d'exclusion est déduite de l'ancienneté dans l'échelle et n'est pas prise en compte dans la durée de stage ;

– le licenciement.

La procédure disciplinaire applicable aux agents stagiaires est celle prévue aux articles 92 à 102 inclus.

ART. 20. – L'agent stagiaire bénéficie des congés et permissions d'absence prévus pour les agents titulaires.

Toutefois, le premier congé annuel n'est accordé qu'après onze (11) mois de service.

La durée des congés, absences ou permissions exceptionnelles accordés à l'agent stagiaire ne peut être prise en compte dans le cadre du stage que dans la limite d'un mois.

ART. 21. – Si l'interruption du stage par l'une des mesures individuelles prévues par le présent statut intervient pendant une période continue ou discontinue supérieure à six (6) mois, l'agent stagiaire est tenu d'accomplir une nouvelle période de stage.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ART. 22. – A l'issue du stage, l'agent est, soit titularisé, soit admis à effectuer une nouvelle période de stage d'une durée maximale de six (6) mois à l'issue de laquelle, il est soit titularisé, soit licencié pour inaptitude professionnelle.

ART. 23. – La période complémentaire de stage n'est pas prise en compte pour l'avancement d'échelon et d'échelle.

ART. 24. – La titularisation de l'agent stagiaire, la décision d'effectuer une nouvelle période de stage et la décision de son licenciement sont prononcées par le directeur après avis de la commission du personnel.

L'agent titularisé est classé à l'échelon immédiatement supérieur à la date de sa titularisation.

ART. 25. – L'agent de Barid Al-Maghrib qui accède par voie de concours ou sur titre à une échelle ou une catégorie supérieure est dispensé du stage probatoire.

Sa nomination dans la nouvelle situation intervient au même échelon que celui qu'il détenait dans son échelle d'origine.

Section IV. – *Les temporaires*

ART. 26. – Le recrutement d'agents temporaires ne peut intervenir que pour les catégories d'exécution, d'exécution principale, de maîtrise et de maîtrise principale.

ART. 27. – Les agents temporaires sont tenus de remplir les conditions de recrutement fixées par le présent statut pour les agents stagiaires et titulaires.

Toutefois, il sont recrutés sans concours, ni examen, ni cycle de formation préalable.

ART. 28. – Le recrutement s'effectue par lettre d'engagement. Celle-ci est établie pour une durée indéterminée et pourra être résiliée à tout moment par le directeur sous réserve, le cas échéant, d'un préavis et/ou d'une indemnité conformément à la législation en vigueur.

ART. 29. – Les agents temporaires sont soumis à l'ensemble des obligations prévues à l'article 5 du présent statut.

ART. 30. – L'agent recruté reçoit la rémunération afférente à l'indice de début de l'échelle de rémunération de sa catégorie.

L'agent temporaire bénéficie d'une prime d'ancienneté dans les conditions suivantes :

– 5% du traitement indiciaire après 2 ans de service ;

– 10% du traitement indiciaire après 5 ans de service ;

– 15% du traitement indiciaire après 10 ans de service ;

– 20% du traitement indiciaire après 15 ans de service ;

– 25% du traitement indiciaire après 20 ans de service.

Il a droit, le cas échéant, aux indemnités et primes prévues pour les personnels de sa catégorie et aux allocations familiales.

Le salaire est payé mensuellement et à terme échu.

Les jours d'absence injustifiés seront défalqués de l'ancienneté de service et des émoluments de l'intéressé sans préjudice des sanctions qui peuvent lui être infligées.

ART. 31. – L'agent temporaire ne peut, en cette qualité, occuper les positions de disponibilité ou de détachement.

ART. 32. – L'agent temporaire ne peut être ni électeur, ni éligible au titre d'une commission du personnel.

ART. 33. – Les sanctions disciplinaires susceptibles d'être infligées à l'agent temporaire sont :

– l'avertissement ;

– le blâme ;

– l'exclusion temporaire ne pouvant excéder deux mois ;

– le licenciement.

Les deux (2) premières sanctions citées ci-dessus sont prononcées par une décision motivée de l'autorité ayant reçu délégation du pouvoir disciplinaire. L'exclusion temporaire et le licenciement sont prononcés par le directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 34. – L'agent temporaire a droit à un congé annuel rétribué de 18 jours ouvrables. Cette durée normale du congé est augmentée à raison d'un jour et demi par période entière de cinq ans de service sans toutefois que les droits à congé acquis de la sorte ne soient supérieurs à ceux d'un agent titulaire.

ART. 35. – En cas de maladie dûment constatée et mettant l'agent temporaire permanent dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions, il est de droit mis en congé.

Un certificat médical indiquant la durée présumée pendant laquelle l'agent est hors d'état d'exercer ses fonctions doit être produit par l'intéressé.

Les agents exerçant dans les villes où existe un médecin expert de Barid Al-Maghrib sont tenus de faire homologuer leurs certificats médicaux par ce dernier.

La direction effectue, en cas de besoin, tous contrôles utiles, médicaux et administratifs, afin de s'assurer que l'agent n'use de son congé que pour se soigner.

En cas d'inobservation des dispositions précédentes et sans préjudice des sanctions disciplinaires prévues par le présent statut, le traitement servi à l'intéressé durant le congé de maladie est supprimé pour service non fait conformément à la législation en vigueur.

A l'exception des congés de maladie de courte durée qui sont accordés directement par le chef d'administration, les autres congés pour raisons de santé ne peuvent être accordés par cette autorité qu'après avis conforme des services médicaux compétents.

ART. 36. – Le congé de maladie de courte durée ne peut excéder six (6) mois par période de douze (12) mois consécutifs, pendant les trois (3) premiers mois, l'agent temporaire permanent perçoit la totalité de son traitement. Ce dernier est réduit de moitié pendant les trois (3) mois suivants.

Le congé de maladie de moyenne durée ne peut excéder au total trois (3) ans. Il est accordé à l'agent temporaire permanent atteint de l'une des affections visées à l'article 110 ci-dessous.

Pendant les deux premières années de ce congé, l'agent perçoit la totalité de son traitement. Ce dernier est réduit de moitié à la troisième année.

Les agents temporaires atteints d'une des affections ouvrant droit aux congés de longue durée pour les personnels titulaires telles que définies par l'article 111 ci-dessous peuvent bénéficier, d'un congé de maladie de longue durée n'excédant pas au total cinq (5) ans.

Dans cette position, l'agent perçoit pendant les trois (3) premières années de ce congé la totalité de son traitement et, pendant les deux années qui suivent, la moitié de ce dernier.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Les intéressés conservent le bénéfice de la totalité des prestations familiales dans tous les cas de congés pour raison de santé.

Lorsque les services médicaux compétents constatent à l'expiration de la durée du congé pour raisons de santé que l'agent est définitivement inapte à reprendre ses fonctions, l'intéressé est admis à bénéficier d'une pension viagère d'invalidité conformément aux dispositions du dahir portant loi n° 1-77-216 du 20 chaoual 1397 (4 octobre 1977) instituant le régime collectif d'allocation de retraite et les textes de son application.

ART. 37. – Le personnel temporaire féminin bénéficie du congé de maternité dans les mêmes conditions que le personnel titulaire féminin.

ART. 38. – Les agents temporaires peuvent prétendre au même titre que les agents titulaires aux congés exceptionnels ou permissions d'absence prévus par l'article 107.

ART. 39. – L'agent temporaire bénéficie de la réglementation en vigueur sur les accidents du travail.

ART. 40. – En cas de déplacement motivé par un ordre de mission, l'agent temporaire a droit au paiement de l'indemnité de déplacement dans les conditions fixées pour les agents titulaires de sa catégorie.

En cas de mutation pour raison de service, l'agent temporaire a droit à l'indemnité pour frais de déménagement au même titre que l'agent titulaire de sa catégorie.

ART. 41. – Le personnel temporaire est affilié au régime collectif d'allocation de retraite.

ART.42. – Les agents temporaires peuvent être titularisés après sept (7) ans de service au sein de Barid Al-Maghrib.

Les services accomplis à l'ONPT par les agents temporaires sont considérés comme ayant été accomplis au sein de Barid Al-Maghrib.

ART. 43. – Les agents temporaires sont titularisés après avis de la commission du personnel compétente à l'égard de l'échelle à laquelle ils appartiennent.

ART. 44. – Les agents titularisés dans les conditions fixées aux articles précédents sont reclassés au 8e échelon de l'échelle immédiatement supérieure de leur catégorie.

L'ancienneté dans la nouvelle échelle est fixée pour moitié du reliquat des années d'ancienneté au-delà de 7 années.

TITRE III

Rémunération

ART. 45. – La rémunération servie au personnel titulaire et stagiaire comprend :

– le traitement indiciaire ;

– les allocations ;

– les indemnités et primes.

ART. 46. – Le traitement indiciaire est égal au produit de l'indice par la valeur du point d'indice.

La valeur du point d'indice est fixée par décision du directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 47. – Les allocations servies au personnel de Barid Al-Maghrib sont :

– l'allocation hiérarchique ;

– l'allocation d'enseignement ;

– les allocations familiales.

ART. 48. – Les indemnités accordées au personnel sont :

– l'indemnité de technicité ;

– l'indemnité de zone ;

– l'indemnité de fonction ;

– l'indemnité de logement ;

– l'indemnité de voiture ;

– l'indemnité pour heures supplémentaires ;

– l'indemnité de 1re mise pour contribution à l'achat de bicyclette ou de cyclomoteur ;

– l'indemnité de déplacement dans la résidence ;

– l'indemnité pour frais de mission ou de déplacement ;

– l'indemnité kilométrique ;

– l'indemnité pour frais de transport ;

– l'indemnité pour frais de déménagement ;

– l'indemnité de naissance ;

– l'indemnité de scolarité ;

– l'indemnité de transport.

ART. 49. – Les primes accordées au personnel sont :

– la prime de productivité ;

– la prime de rendement ;

– la prime de gérance ;

– la prime de sujétion spéciale ;

– la prime de responsabilité pécuniaire ;

– la prime d'informatique ;

– la prime de tri ;

– la prime de CCP ;

– la prime de conduite, d'entretien et de non accident ;

– la prime de transport de fonds ;

– la prime de de sécurité ;

– la prime de travaux pénibles et insalubres ;

– la prime pour service de nuit ;

– la prime de chaussures ;

– la prime de performance.

ART. 50. – Les taux et conditions d'octroi des éléments de rémunération susvisés, sont fixés par décision du directeur de Barid Al-Maghrib visée par le ministre chargé des finances.

ART. 51. – La durée hebdomadaire du travail est fixée par décision du directeur de Barid Al-Maghrib conformément à la réglementation en vigueur.

L'aménagement des horaires pour les différents services de Barid Al-Maghrib est précisé par instruction interne.

Les horaires spéciaux n'ouvrent pas droit au bénéfice de l'indemnité pour heures supplémentaires.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Toutefois, les heures effectuées au-delà de la durée hebdomadaire de travail ouvrent droit, suivant les nécessités de service, soit au paiement d'une indemnité pour heures supplémentaires, soit au repos compensateur.

Le paiement de l'indemnité pour heures supplémentaires est effectué sur la base du taux fixé par instruction interne visée par le ministre chargé des finances.

TITRE IV

Notation et avancement

ART. 52. – Le pouvoir de notation appartient au directeur de Barid Al-Maghrib qui attribue chaque année à tout agent en activité ou en service détaché une note chiffrée suivie d'une appréciation générale exprimant sa valeur professionnelle.

ART. 53. – Le directeur de Barid Al-Maghrib peut déléguer le pouvoir de notation.

ART. 54. – La procédure et les modalités de notation sont fixées par instruction interne.

ART. 55. – Le passage d'un échelon à un échelon immédiatement supérieur est de droit au 1er janvier de chaque année.

Toutefois, les agents nouvellement titularisés bénéficient au 1er janvier d'un avancement d'échelon si la date de leur titularisation est antérieure au 1er juillet de l'année précédente.

ART. 56. – L'agent réintégré à l'issue d'une période de disponibilité ou de congé sans solde bénéficie de l'avancement d'échelon si la date de sa réintégration est antérieure du 1er juillet de l'année précédente.

L'agent exclu bénéficie à la date de sa réintégration de l'avancement d'échelon de l'année en cours.

ART. 57. – L'avancement d'échelle s'effectue au choix après inscription sur un tableau d'avancement ouvert du 1er janvier au 31 décembre de chaque année aux agents ayant réuni trois (3) ans d'ancienneté au minimum dans leur échelle.

Les promotions sont fixées dans la limite annuelle de 20% des effectifs réels de l'échelle d'origine.

Au cas où une échelle n'offre aucune possibilité par tableau d'avancement du fait que l'effectif réel de l'échelle d'origine comporte moins de trois agents, le directeur de Barid Al-Maghrib peut ouvrir un tableau au titre de cette échelle pour un seul emploi à condition que le postulant à la promotion dispose d'une ancienneté de six années au minimum dans son échelle d'origine.

Au cas où un changement d'échelle entraîne un changement de catégorie, les postes correspondants sont transformés en conséquence.

Le changement d'échelle se fait dans le même échelon détenu par l'agent.

ART. 58. – Pour la proposition à l'avancement d'échelle, il doit être procédé à un examen approfondi de la valeur professionnelle de chaque agent, compte tenu principalement, des notes obtenues pendant les trois années qui ont précédé l'année d'ouverture du tableau.

ART. 59. – Le tableau d'avancement d'échelle est élaboré par la direction de Barid Al-Maghrib et comporte l'ensemble des agents remplissant les conditions d'ancienneté requises. Ce tableau est soumis à l'avis des commissions du personnel qui fonctionnent alors comme commissions d'avancement.

ART. 60. – Les agents réunissant aux moins six (6) ans d'ancienneté dans la catégorie peuvent accéder à la catégorie immédiatement supérieure par voie d'examen d'aptitude professionnelle dans la limite de 15% des emplois vacants dans la catégorie d'accueil.

Les agents reçus à l'examen susvisé sont nommés à l'échelle de début de la catégorie immédiatement supérieure et gardent le même échelon détenu dans l'ancienne situation.

Les modalités dudit examen sont fixées par décision du directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 61. – L'agent de Barid Al-Maghrib qui justifie d'un diplôme ou niveau lui permettant un changement de catégorie conformément à l'instruction interne portant application du tableau de classification peut accéder à la catégorie correspondante par voie de concours interne dans la limite de 15% des emplois vacants de la catégorie d'accueil à condition qu'il ait réuni quatre (4) ans de service au sein de Barid Al-Maghrib.

Les agents reçus au concours susvisé sont nommés à l'échelle de début de la catégorie correspondante et gardent le même échelon détenu dans l'ancienne situation et ce conformément à l'article 25 susvisé.

Les modalités dudit concours sont fixées par décision du directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 62. – L'agent qui obtient et produit en cours de carrière un diplôme permettant l'accès sur titre conformément à l'instruction interne portant application du tableau de classification à une échelle ou à une catégorie supérieure est reclassé en conséquence à condition que le poste budgétaire correspondant soit disponible et que le diplôme présenté corresponde à l'activité de l'établissement.

Toutefois, une bonification d'une échelle est accordée à l'agent classé à la 3e ou à la 4e échelle de sa catégorie, ayant obtenu et produit en cours de carrière un diplôme permettant l'accès sur titre à la catégorie immédiatement supérieure.

La nomination dans la nouvelle situation intervient au même échelon que celui qu'il détenait dans son échelle d'origine.

ART. 63. – La composition des commissions du personnel est, lorsque celles-ci fonctionnent comme commissions d'avancement, modifiée de telle façon qu'en aucun cas un agent classé dans une échelle ne soit appelé à formuler une proposition relative à l'avancement d'un agent appartenant à une échelle supérieure.

TITRE V

Représentation du personnel

Section I. – *Dispositions générales*

ART. 64. – Des commissions du personnel sont instituées par décision du directeur de Barid Al-Maghrib et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

ART. 65. – Les commissions du personnel sont constituées d'un nombre égal de représentants de la direction et de représentants du personnel. Ces commissions sont composées de membres titulaires et de membres suppléants qui ne peuvent siéger qu'en cas d'absence ou d'empêchement des membres titulaires.

Le nombre de représentants titulaires et suppléants au sein de chaque commission est fixé par décision du directeur de Barid Al-Maghrib.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ART. 66. – Les représentants du personnel sont élus pour un mandat dont la durée est fixée conformément à la réglementation en vigueur.

A l'occasion du renouvellement des commissions du personnel, les membres nouvellement élus, entrent en fonction à la date à laquelle prend fin le mandat des membres auxquels ils succèdent.

ART. 67. – Les commissions du personnel siègent au service central. Toutefois, le directeur conserve la latitude de provoquer la réunion desdites commissions en dehors du service central.

ART. 68. – A l'occasion de chaque réunion des commissions du personnel, le directeur de Barid Al-Maghrib convoque parmi les représentants du personnel figurant sur les listes élues les agents devant assister à cette réunion.

ART. 69. – Au cas où un représentant du personnel, durant le mandat, démissionne, décède ou se trouve dans l'incapacité physique ou morale d'exercer ses fonctions, il est remplacé par son suppléant qui devient titulaire à sa place jusqu'au renouvellement de la commission du personnel.

Le siège de suppléant se trouvant ainsi vacant est pourvu par la désignation du candidat non élu de la même liste qui avait obtenu le plus de voix.

Si les sièges devenus vacants ne peuvent être pourvus par cette procédure faute d'un nombre suffisant de candidats non élus, de nouvelles élections doivent être organisées dans les six mois qui suivent. Le mandat des successeurs ainsi élus expire lors du renouvellement de la commission du personnel.

ART. 70. – Dans l'hypothèse où un membre titulaire bénéficie d'une promotion, il continue à représenter les échelles au titre desquelles il a été élu.

ART. 71. – Les représentants de la direction sont désignés par décision du directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 72. – Les élections des commissions du personnel sont organisées, sauf dans le cas des élections anticipées, deux mois au moins avant l'expiration du mandat des membres en exercice. La date des élections est fixée par le directeur de Barid Al-Maghrib.

Section II. – *Organisation des élections*

ART. 73. – Les représentants du personnel sont élus au scrutin de liste suivant le mode de représentation proportionnelle.

La répartition des sièges est faite sur la base du quotient électoral qui est obtenu en rapportant le total des suffrages exprimés au nombre des représentants titulaires à élire pour une commission déterminée du personnel.

Les sièges restant vacants sont pourvus suivant la méthode de la plus forte moyenne.

ART. 74. – Sont considérés électeurs pour une commission du personnel déterminée suivant la filière d'appartenance, les agents titulaires dans l'échelle concernée se trouvant en position d'activité ou de détachement.

Les listes des électeurs de chaque commission sont arrêtées par le directeur de Barid Al-Maghrib. Elles sont affichées quarante jours au moins avant la date du scrutin.

Les réclamations émanant des électeurs au sujet de ces listes sont recevables dans un délai de dix jours après leur affichage. Le directeur de Barid Al-Maghrib statue sans délai sur ces réclamations.

ART. 75. – Pour être éligible au titre d'une commission du personnel déterminée, le candidat doit réunir les conditions requises pour être inscrit sur la liste électorale de cette commission. Cependant, les agents placés en congé de longue durée et ceux frappés d'une peine disciplinaire de deuxième degré ne sont pas admis à faire acte de candidature au titre de ces élections.

ART. 76. – Chaque liste de candidats doit comporter obligatoirement pour chaque commission les noms des agents candidats correspondant au nombre de représentants titulaires et suppléants.

Le dépôt des listes doit intervenir au moins vingt et un jours avant la date fixée pour les élections. Ces listes doivent porter la mention du candidat habilité à les représenter dans toutes les opérations électorales et être accompagnées d'une déclaration de candidature signée par chaque candidat.

Aucune liste ne peut faire l'objet d'un dépôt ou d'une modification après la date limite. Le retrait d'une liste par démission de candidats ne peut intervenir que dans le délai de sept jours qui suit cette date.

Si après la date limite, un ou plusieurs candidats inscrits sur une liste sont reconnus inéligibles, ou lorsqu'un ou plusieurs candidats démissionnent pour un cas de force majeure, le remplacement peut être opéré dans un délai de sept jours qui suit cette date.

ART. 77. – L'élection a lieu au scrutin secret, le vote se fait par correspondance.

L'électeur est en droit, soit de voter pour une liste complète, soit de modifier la liste dans la limite du nombre des candidats à élire pour chaque commission par radiation de certains noms ou, le cas échéant, par remplacement par des noms figurant sur une quelconque des listes régulièrement déposées.

ART. 78. – Les votes sont centralisés par une commission de dépouillement désignée à cet effet par le directeur de Barid Al-Maghrib. Celle-ci doit être composée de cinq membres dont un président.

ART. 79. – La commission de dépouillement est compétente pour déterminer le nombre de voix obtenues par chaque candidat, le nombre total de voix obtenues par chaque liste, le nombre moyen de voix obtenues par chaque liste.

Le nombre total de voix recueillies par chaque liste s'obtient en additionnant les suffrages acquis par chaque candidat inscrit sur cette liste.

Le nombre moyen de voix recueillies par chaque liste s'obtient en divisant le nombre total des suffrages acquis par chaque liste par le nombre de représentants titulaires et suppléants à élire pour la représentation des échelles considérées.

La commission de dépouillement détermine également le quotient électoral en divisant le nombre total de suffrages valablement exprimés par le nombre de représentants titulaires à élire par commission.

ART. 80. – Les sièges de titulaires sont accordés en priorité, dans l'ordre décroissant, aux listes ayant recueilli le plus de voix.

ART. 81. – Pour chaque liste ayant obtenu des sièges, est proclamé élu, dans l'ordre décroissant, le candidat de cette même liste qui a recueilli le plus grand nombre de suffrages.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Dans le cas où deux ou plusieurs candidats d'une même liste se trouvent à égalité quant au nombre de voix recueillies, la désignation du candidat élu est faite sur la base de l'ordre de présentation de la liste.

Si deux listes ont la même moyenne alors qu'il ne reste qu'un siège à pourvoir, ledit siège est attribué à la liste qui a obtenu le plus grand nombre de suffrages. En cas d'égalité du nombre de voix recueillies par les deux listes en cause, le siège est dévolu au candidat de l'une de ces deux listes ayant obtenu le plus grand nombre de voix. Si plusieurs candidats de ces deux listes ont obtenu le même nombre de voix, le plus âgé d'entre eux est proclamé élu.

ART. 82. – Il est attribué à chaque liste et pour chaque commission un nombre de sièges de représentants suppléants égal à celui des représentants titulaires élus au titre de cette liste pour la représentation des échelles considérées. Les candidats sont élus en qualité de représentants suppléants dans l'ordre décroissant au nombre de voix obtenues par chacun d'eux.

ART. 83. – Dans le cas où aucune liste n'a présenté de candidats pour une quelconque commission, le directeur de Barid Al-Maghrib désigne d'office les membres devant constituer ladite commission.

ART. 84. – Les résultats des élections sont consignés dans les procès-verbaux établis et signés par les membres de la commission de dépouillement et soumis au directeur de Barid Al-Maghrib qui en assure la diffusion par note de service.

Les contestations éventuelles portant sur la validité des résultats des élections sont soumises à la direction dans un délai de quinze jours.

Section III. – *Attributions des commissions du personnel*

ART. 85. – Les commissions du personnel sont consultées sur la titularisation des agents stagiaires, l'avancement d'échelle ainsi que sur les affaires disciplinaires. Elles siègent dans ce dernier cas en conseil de discipline.

Lesdites commissions sont également consultées sur les mesures individuelles prévues à l'article 119.

ART. 86. – Les commissions du personnel se réunissent sur convocation du directeur qui en fixe l'ordre du jour et désigne le président.

Les commissions ainsi réunies délibèrent à la majorité des voix. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

En outre, les 3/4 au moins de leurs membres doivent être présents. Lorsque le quorum n'est pas atteint, une nouvelle convocation est envoyée dans le délai de huit jours aux membres de la commission qui siège alors valablement si la moitié de ses membres sont présents.

Des facilités sont données aux représentants du personnel pour remplir leurs attributions légales. De plus, toutes pièces ou documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission seront fournis durant les travaux et délibérations des commissions du personnel.

Les membres des commissions du personnel sont soumis à l'obligation de discrétion professionnelle pour tous les documents dont ils ont eu connaissance en cette qualité.

Le secrétariat est assuré par les services du personnel. Un procès-verbal est établi après chaque réunion.

ART. 87. – Les séances des commissions du personnel ne sont pas publiques.

ART. 88. – Les représentants du personnel doivent être avisés au moins huit (8) jours avant la réunion de la commission.

ART. 89. – Les fonctions de représentant du personnel sont gratuites. Toutefois, le personnel intéressé a droit au remboursement des frais de transport et de déplacement occasionnés par cette représentation dans les conditions fixées par le présent statut.

Section IV. – *Régime disciplinaire*

ART. 90. – Le pouvoir disciplinaire appartient au directeur de Barid Al-Maghrib. Il peut déléguer ce pouvoir.

ART. 91. – Les sanctions disciplinaires applicables aux agents de Barid Al-Maghrib sont prononcées sur le vu des explications des intéressés. Selon la gravité des fautes commises, ces sanctions sont :

a) Sanctions de premier degré :

– l'avertissement ;

– le blâme.

b) Sanctions de deuxième degré :

– l'exclusion temporaire d'une durée ne pouvant excéder 6 mois avec privation totale du salaire à l'exclusion des allocations familiales, la période d'exclusion est déduite de l'ancienneté dans l'échelle ;

– la radiation du tableau d'avancement ;

– l'abaissement d'échelon ;

– l'abaissement d'échelle ;

– le licenciement ;

– la révocation sans suspension des droits à pension ;

– la révocation avec suspension des droits à pension.

Il existe en outre, une sanction d'un caractère particulier : la mise à la retraite d'office.

La révocation avec ou sans suspension des droits à pension et la mise à la retraite d'office ne s'appliquent qu'au personnel de Barid Al-Maghrib affilié à la Caisse marocaine de retraite.

Les sanctions de 2e degré ainsi que la mise à la retraite d'office sont prononcées par le directeur de Barid Al-Maghrib après avis du conseil de discipline.

ART. 92. – La commission compétente est saisie par un rapport écrit émanant de l'autorité ayant pouvoir disciplinaire et indiquant clairement les faits reprochés à l'agent incriminé et, s'il y a lieu les circonstances dans lesquelles ils ont été commis.

ART. 93. – L'agent appelé à comparaître devant le conseil de discipline doit être informé de la date de la réunion au moins huit jours à l'avance.

Il est autorisé, s'il en fait la demande, à consulter son dossier individuel et tous documents annexes. Il peut présenter devant le conseil de discipline les observations écrites ou verbales, citer des témoins et se faire assister d'un défenseur de son choix. Le droit de citer des témoins appartient également à Barid Al-Maghrib.

ART. 94. – Si la commission compétente ne se juge pas suffisamment éclairée sur les faits reprochés à l'intéressé ou sur les circonstances dans lesquelles ces faits ont été commis, elle peut provoquer un complément d'enquête.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ART. 95. – Au vu des observations écrites produites devant elle, et compte tenu, le cas échéant, des déclarations verbales de l'intéressé, des témoins ainsi que des résultats de l'enquête à laquelle il a été procédé, la commission compétente émet un avis motivé sur la sanction que lui paraissent devoir entraîner les faits reprochés à l'intéressé et transmet cet avis à l'autorité ayant pouvoir disciplinaire.

ART. 96. – Le conseil de discipline doit transmettre l'avis prévu à l'article précédent dans un délai d'un mois à compter du jour où il a été saisi. Ce délai est porté à trois mois lorsqu'il est procédé à un complément d'enquête.

En cas de poursuite devant un tribunal répressif, le conseil de discipline peut décider, s'il y a lieu, de surseoir à émettre son avis jusqu'à décision de cette juridiction.

ART. 97. – En aucun cas, la peine prononcée ne peut être plus rigoureuse que celle proposée par le conseil de discipline.

ART. 98. – Dans tous les cas, la décision intervenue doit être notifiée à l'intéressé. Ce dernier peut formuler un recours gracieux auprès du directeur de Barid Al-Maghrib.

ART. 99. – En cas de faute grave commise par un agent, qu'il s'agissent d'un manquement à ses obligations professionnelles ou d'une infraction de droit commun, l'auteur de cette faute peut être immédiatement suspendu par l'autorité ayant pouvoir disciplinaire.

La décision prononçant la suspension d'un agent doit préciser si l'intéressé conserve pendant le temps où il est suspendu le bénéfice de son salaire ou déterminer la quotité de retenues, exception est faite des prestations à caractère familial qu'il continue à percevoir en totalité.

En cas de suspension de l'agent, le conseil de discipline doit être convoqué dans les plus brefs délais possibles. La situation de l'agent suspendu doit être définitivement réglée dans un délai de quatre mois à compter du jour où la décision de suspension a pris effet.

Lorsqu'aucune décision n'est intervenue au bout de quatre mois, l'intéressé reçoit à nouveau l'intégralité de son salaire.

Lorsque l'intéressé n'a subi aucune sanction ou n'a été l'objet que d'un avertissement, d'un blâme, d'une radiation du tableau d'avancement ou d'un abaissement d'échelon ou d'échelle, ou si à l'expiration du délai prévu à l'alinéa précédent il n'a pu être statué sur son cas, il a droit au remboursement des retenues opérées sur son salaire.

Toutefois, lorsque l'agent a fait l'objet de poursuites pénales, sa situation n'est définitivement réglée qu'après que la décision rendue par la juridiction saisie soit devenue définitive ; en ce cas, ne sont pas applicables les dispositions de l'alinéa 3 ci-dessus, relatives au délai prévu pour le rétablissement du versement de l'intégralité du salaire.

ART. 100. – Toutes les décisions de sanctions sont versées au dossier de l'agent intéressé. Il en est de même, le cas échéant, des avis ou recommandations émis par le conseil et de toutes pièces et documents annexes.

ART. 101. – L'agent frappé d'une sanction disciplinaire autre que l'exclusion des cadres peut, après 3 années s'il s'agit d'un avertissement ou d'un blâme, et 6 années s'il s'agit de toutes autres sanctions, introduire auprès du directeur de Barid Al-Maghrib une demande tendant à ce qu'aucune trace de la sanction prononcée ne subsiste dans son dossier.

Si par son comportement général l'intéressé a donné toute satisfaction depuis la sanction dont il a fait l'objet, il doit être fait droit à sa demande. Le directeur statue après avis du conseil de discipline.

Le dossier doit être reconstitué dans sa nouvelle composition.

ART. 102. – L'agent, qui, en dehors des cas d'absence régulièrement justifiés, n'assure pas son service est en état d'abandon de poste. Il est considéré comme ayant renoncé délibérément aux garanties disciplinaires prévues par le présent statut.

Le directeur adresse à l'agent incriminé une mise en demeure par laquelle il l'invite à reprendre son service et l'informe des mesures auxquelles il s'expose en ne déférant pas à l'ordre de reprendre son service.

La mise en demeure est adressée à l'agent au dernier domicile déclaré par l'intéressé à l'administration, par lettre recommandée avec accusé de réception. S'il n'a pas repris son service dans le délai de sept jours qui suit la date de notification de la mise en demeure, le directeur est habilité à prononcer directement son licenciement sans consultation préalable du conseil de discipline.

Dans le cas où la mise en demeure n'a pu être notifiée, le directeur ordonne immédiatement la suspension de la rémunération de l'agent incriminé.

Au cas où ce dernier ne reprend pas son service dans le délai de soixante jours qui suit la date de la prise de la décision de suspension de la rémunération, la sanction prévue au 3e alinéa ci-dessus, s'applique. S'il rejoint son poste dans le délai précité, son dossier est soumis au conseil de discipline.

Le licenciement prend effet, dans les cas visés dans le présent article, à compter du jour où l'abandon de poste a été constaté.

TITRE VI

Positions

ART. 103. – Tout agent est placé dans l'une des positions ci-après :

1. en activité de service ;

2. en congé sans solde ;

3. en disponibilité ;

4. en détachement ;

5. sous les drapeaux.

Section I. – *Activité-congé*

ART. 104. – Un agent est réputé en activité de service lorsque, appartenant régulièrement à une catégorie, il exerce effectivement une fonction au sein de Barid Al-Maghrib.

Il est considéré également en activité de service pendant toute la durée des congés.

ART. 105. – Les congés se divisent :

1. en congés administratifs comprenant les congés annuels, les congés exceptionnels ou permissions d'absence ;

2. en congés pour raison de santé comprenant :

a) des congés de maladie de courte durée ;

b) des congés de maladie de moyenne durée ;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

c) des congés de maladie de longue durée ;

d) des congés en cas de maladies ou de blessures résultant de l'exercice des fonctions ;

3. en congés de maternité.

Sauf dispositions contraires du présent statut, les agents en congé pour raisons de santé perçoivent, selon le cas, la totalité ou la moitié de leurs émoluments pris en compte pour le calcul de la pension de retraite. Les intéressés conservent le bénéfice de la totalité des prestations familiales dans tous les cas de congés pour raisons de santé.

ART. 106. – Tout agent en activité de service a droit à un congé payé d'un mois par année de service ; ce droit est cumulable dans la limite de deux mois, le premier congé étant accordé après onze (11) mois de service.

La direction conserve toute liberté pour échelonner les congés et peut, si l'intérêt du service l'exige, s'opposer à tout fractionnement des congés.

Les agents ayant des enfants scolarisés ont la priorité pour le choix de la période de congé.

ART. 107. – En plus des congés annuels prévus à l'article précédent, des congés exceptionnels ou permissions d'absence à plein traitement peuvent être accordés aux agents :

1. désireux d'accomplir le pèlerinage. Cette autorisation n'est accordée qu'une seule fois au cours de la carrière et pour une durée n'excédant pas un mois.

2. justifiant des raisons familiales définies ci-après :

- mariage de l'agent..... 5 jours ;
- mariage d'un descendant..... 3 jours ;
- naissance d'un enfant..... 5 jours ;
- circoncision d'un enfant..... 3 jours ;
- décès d'un proche parent (conjoint, père, mère, enfant, grand-parents, frère, sœur, beaux-parents)..... 5 jours ;
- maladie très grave du conjoint, du père, de la mère, de l'enfant..... 3 jours ;
- congé de maternité..... 12 semaines.

Le congé de maternité prendra fin douze (12) semaines après son point de départ quelle que soit la date réelle de l'accouchement.

Dans le cas d'accouchement prématuré, la durée du congé de douze (12) semaines est comptée à partir du jour de l'accouchement.

3. exerçant un mandat public dans la limite de la durée totale des sessions des assemblées dont ils font partie, lorsque le mandat dont ils ont été chargés ne permet pas, en raison de sa nature ou de sa durée, de les placer en position de détachement.

4. représentants dûment mandatés des syndicats ou membres élus des organismes directeurs à l'occasion de la convocation des congrès professionnels, syndicaux, fédéraux, confédéraux et internationaux.

ART. 108. – En cas de maladie dûment constatée et mettant l'agent dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions, il est de droit mis en congé.

Un certificat médical indiquant la durée présumée pendant laquelle l'agent est hors d'état d'exercer ses fonctions doit être produit à l'administration par l'intéressé.

Les agents exerçant dans les villes où existe un médecin expert de Barid Al-Maghrib sont tenus de faire homologuer leurs certificats médicaux par ce dernier.

La direction effectue, en cas de besoin, tous contrôles utiles, médicaux et administratifs, afin de s'assurer que l'agent n'use de son congé que pour se soigner.

En cas d'inobservation des dispositions précédentes et sans préjudice des sanctions disciplinaires prévues par le présent statut les émoluments servis à l'intéressé durant le congé de maladie sont supprimés pour service non fait conformément à la législation en vigueur.

A l'exception des congés de maladie de courte durée qui sont accordés directement par le chef d'administration, les autres congés pour raisons de santé ne peuvent être accordés par cette autorité qu'après avis conforme des services médicaux compétents.

ART. 109. – Le congé de maladie de courte durée ne peut excéder six mois par période de douze mois consécutifs. Pendant les trois premiers mois, l'agent perçoit la totalité de ses émoluments visés au dernier alinéa de l'article 105 susvisé. Ces émoluments sont réduits de moitié pendant les trois mois suivants.

ART. 110. – Le congé de maladie de moyenne durée ne peut excéder au total trois (3) ans. Il est accordé à l'agent atteint d'une maladie le mettant dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions et exigeant, en outre, un traitement et des soins prolongés et présentant un caractère invalidant et de gravité confirmée.

Pendant les deux premières années de ce congé, l'agent perçoit la totalité de ses émoluments visés au dernier alinéa de l'article 105 susvisé. Ces émoluments sont réduits de moitié la troisième année.

Les affections énumérées ci-après ouvrent droit au congé de maladie de moyenne durée :

– hépatite chronique active ;
– cirrhose décompensée ou compliquée ;
– poliomyélite ;
– tuberculose ;
– sarcoïdose ;
– hémophilie ;
– sclérose en plaques ;
– parkinson ;
– hémiplégie ;
– paraplégie ;
– encéphalopathie ;
– épilepsie handicapante non stabilisée ;
– amyotrophie spinale ;
– myasthénie ;
– myopathie ;
– polynévrite ;
– hypertension artérielle maligne ;
– angine de poitrine-infarctus ;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

– artérites des membres inférieurs ;

– accident vasculaire cérébral ;

– insuffisance cardiaque ;

– insuffisance respiratoire chronique ;

– insuffisance rénale chronique ;

– spondy l'arthrite sévère ;

– polyarthrite évolutive maligne ;

– périarthrite noueuse ;

– lupus enrythémateux disséminé à manifestations viscérales ;

– maladies de Behcet dans ses manifestations graves ;

– rectocolite ulcéro-hémorragique ;

– maladie de Crohn.

ART. 111. – Des congés de maladie de longue durée n'excédant pas au total cinq (5) ans, sont accordés aux agents atteints de l'une des affections suivantes :

– affections cancéreuses ;

– lèpre ;

– sida (syndrome d'immuno déficience acquise) ;

– tétraplégie ;

– transplantation d'un organe vital ;

– psychoses chroniques ;

– troubles graves de la personnalité ;

– démence.

L'agent perçoit, pendant les trois premières années de ce congé de maladie, la totalité de ses émoluments visés au dernier alinéa de l'article 105 susvisé et, pendant les deux années qui suivent, la moitié desdits émoluments.

ART. 112. – Lorsque la maladie est contractée ou aggravée soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions, soit en accomplissant un acte de dévouement dans un intérêt public ou pour sauver la vie d'une ou plusieurs personnes, soit à la suite d'un accident survenu dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions, l'agent reçoit l'intégralité de ses émoluments jusqu'à ce qu'il soit en état de reprendre son service ou jusqu'à ce qu'il soit reconnu définitivement inapte et admis à la retraite dans les conditions prévues par le régime des pensions auquel il est affilié.

L'agent a droit, en outre, dans tous les cas prévus au présent article, au remboursement par Barid Al-Maghrib des honoraires médicaux et des frais entraînés directement par la maladie ou l'accident.

ART. 113. – Lorsque les services médicaux compétents constatent à l'expiration de la durée du congé pour raison de santé que l'agent est définitivement inapte à reprendre ses fonctions, l'intéressé est admis à la retraite soit à sa demande, soit d'office dans les conditions prévues par le régime des pensions auquel il est affilié.

Si l'agent n'est pas reconnu par les services médicaux compétents définitivement inapte et s'il ne peut, à l'expiration du congé pour raisons de santé reprendre son service, il est placé d'office en position de disponibilité.

ART. 114. – L'agent en congé de moyenne ou de longue durée est tenu de produire un mois avant l'expiration de la période de son congé, soit un certificat médical de guérison, soit un certificat médical de prolongation de congé.

Section II. – *Congé sans solde*

ART. 115. – A titre exceptionnel le directeur de Barid Al-Maghrib peut accorder un congé sans solde de six (6) mois. Ce congé ne peut être accordé que dans la limite de trois fois durant la carrière.

La période passée en congé sans solde n'est pas considérée comme temps de service pour le décompte des droits découlant du présent statut notamment en matière d'avancement et de retraite. Au terme de ce délai, l'agent doit, soit réintégrer son poste, soit demander un mois avant l'expiration de ce délai une mise en disponibilité conformément aux dispositions de l'article 119, faute de quoi la procédure d'abandon de poste lui est appliquée.

Section III. – *Disponibilité*

ART. 116. – L'agent placé en position de disponibilité continue d'appartenir au personnel de Barid Al-Maghrib sans toutefois bénéficier du salaire, de l'avancement et de la retraite.

L'agent peut sur sa demande ou d'office, être placé en position de disponibilité par décision du directeur. Il conserve les droits acquis au jour où sa mise en disponibilité a pris effet.

ART. 117. – Un agent ne peut être placé en disponibilité d'office que dans le cas prévu à l'article 113.

Dans le cas d'une mise en disponibilité d'office consécutive à un congé de maladie de courte durée, l'agent perçoit pendant six mois la moitié de ses émoluments pris en compte pour le calcul de la pension de retraite et continue à bénéficier de la totalité des prestations familiales.

ART. 118. – La durée de la disponibilité prononcée d'office ne peut excéder une année. Elle peut être renouvelée à deux reprises pour une durée égale. A l'expiration de cette durée, l'agent peut être soit :

– réintégré ;

– mis à la retraite ;

– licencié.

Toutefois, si à l'expiration de la troisième année de disponibilité l'agent est inapte à reprendre son service mais de l'avis des services médicaux qu'il pourrait reprendre normalement ses fonctions avant l'expiration d'une nouvelle année, la disponibilité pourra faire l'objet d'un troisième renouvellement.

ART. 119. – La mise en disponibilité sur demande de l'agent ne peut être accordée que dans les cas suivants :

– accident ou maladie grave du conjoint, ou de l'enfant ;

– engagement dans les Forces armées royales ;

– études ou recherches présentant un intérêt général incontestable ;

– convenances personnelles.

Dans les deux derniers cas la commission du personnel est appelée à émettre un avis.

La durée de la disponibilité ne peut excéder trois (3) ans dans les cas visés aux paragraphes 1°, 2°, 3° et deux (2) années en cas de convenances personnelles.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

Ces périodes ne sont renouvelables qu'une fois pour une durée égale.

Le renouvellement de la disponibilité pour convenances personnelles est accordé aux agents qui le demandent sans consultation préalable de la commission du personnel.

L'agent mis en disponibilité pour convenances personnelles ne peut demander sa réintégration dans les conditions prévues à l'article 123 ci-dessous qu'à l'issue de la première période au moins.

ART. 120. – La mise en disponibilité est accordée de droit au personnel féminin et sur sa demande pour élever un enfant de moins de cinq (5) ans ou atteint d'une infirmité exigeant des soins continus. Cette mise en disponibilité peut être renouvelée aussi longtemps que se trouvent remplies les conditions requises pour l'obtenir.

Lorsque l'agent féminin a la qualité de chef de famille, il continue à percevoir les allocations familiales dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

ART. 121. – La mise en disponibilité peut également être accordée sur sa demande à la femme employée pour suivre son mari si ce dernier est astreint à établir sa résidence habituelle, en raison de sa profession, en un lieu éloigné de celui où sa femme exerce ses fonctions. Dans ce cas, la durée de la disponibilité est prononcée pour une période de deux (2) ans renouvelable et ne peut excéder dix ans au total.

Peut également bénéficier des dispositions du premier alinéa ci-dessus et dans les mêmes conditions, le conjoint, agent de Barid Al-Maghrib, qui désire rejoindre le lieu où son épouse exerce ses fonctions.

ART. 122. – Le directeur de Barid Al-Maghrib peut, à tout moment, faire procéder aux enquêtes et contrôles nécessaires pour s'assurer que l'activité de l'agent correspond réellement aux motifs pour lesquels il a été placé en position de disponibilité.

ART. 123. – L'agent mis en disponibilité sur sa demande doit solliciter sa réintégration deux mois au moins avant l'expiration de la période en cours.

Cette réintégration est de droit à l'une des trois premières vacances. Jusqu'à ce qu'elle intervienne, l'agent est maintenu en disponibilité.

ART. 124. – L'agent mis en disponibilité qui ne demande pas sa réintégration dans les délais prévus ou qui refuse le poste qui lui est assigné lors de sa réintégration peut être licencié après avis de la commission du personnel.

Section IV. – *Détachement*

ART. 125. – L'agent titulaire en position de détachement continue à appartenir au personnel de Barid Al-Maghrib et bénéficie en cette qualité de ses droits à l'avancement et à la retraite.

ART. 126. – Le détachement est prononcé sur demande de l'agent et présente un caractère révocable.

Les agents peuvent être détachés :

a) auprès d'une administration de l'Etat, d'une collectivité locale, d'un organisme public ou d'un établissement public,

b) pour exercer un mandat public ou un mandat syndical lorsque l'un ou l'autre comporte des obligations empêchant l'exercice de la fonction,

c) auprès d'un organisme international ou d'un Etat étranger.

ART. 127. – Le détachement est prononcé pour une durée maximum de cinq (5) ans et peut être renouvelé par période égales pour les cas prévus aux paragraphes *a)* et *c)* de l'article précédent.

Pour l'exercice d'un mandat public ou syndical, la durée du détachement est égale à celle du mandat pour lequel l'agent est détaché.

ART. 128. – L'agent détaché supporte la retenue prévue par le régime des retraites auquel il est affilié et, le cas échéant, la part patronale.

ART. 129. – A l'expiration du détachement, l'agent détaché est obligatoirement réintegré. Il a priorité pour être affecté dans le poste qu'il occupait.

ART. 130. – Le personnel des administrations publiques et des établissements publics détaché auprès de Barid Al-Maghrib est pris en charge sur la base d'un contrat passé entre le directeur de Barid Al-Maghrib et l'intéressé et précisant les conditions d'emploi et de rémunération, telles que définies par le présent statut.

Section V. – *Position « sous les drapeaux »*

ART. 131. – L'agent de Barid Al-Maghrib incorporé dans l'armée pour accomplir le service militaire actif est placé dans la position dite « sous les drapeaux ». Dans cette position il conserve ses droits à l'avancement, il perd son salaire d'activité.

A sa libération l'intéressé est réintégré.

TITRE VII

Sortie de service

ART. 132. – La sortie de service résulte :

1. de la démission régulièrement acceptée,

2. du licenciement,

3. de l'admission à la retraite.

ART. 133. – La démission d'un agent titulaire résulte d'une demande écrite et datée de l'intéressé.

ART. 134. – L'agent qui présente sa démission doit respecter un délai de préavis de deux (2) mois prenant effet à la date de départ de la demande écrite.

ART. 135. – L'acceptation ou le refus de la démission est notifié à l'intéressé quinze (15) jours au moins avant la date d'expiration du préavis visé à l'article précédent.

ART. 136. – L'acceptation de la démission la rend irrévocable. Elle ne fait pas obstacle, le cas échéant, à l'exercice de l'action disciplinaire en raison des faits qui n'auraient été révélés à la direction qu'après cette acceptation.

ART. 137. – Si l'autorité compétente refuse d'accepter la démission, l'intéressé peut saisir la commission du personnel.

La commission du personnel émet un avis motivé qu'elle transmet à l'autorité compétente.

ART. 138. – L'agent qui cesse ses fonctions avant la date fixée pour l'acceptation de sa démission ou après refus de celle-ci par l'autorité compétente est considéré en abandon de poste.

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ART. 139. – En cas de licenciement d'agents titulaires et temporaires résultant de la suppression motivée d'emplois permanents occupés par eux, celui-ci ne peut intervenir à l'égard du personnel transféré conformément à l'article 99 de la loi n° 24-96 susvisée qu'après consultation de la commission du personnel et autorisation de l'autorité gouvernementale compétente.

Dans ce cas, il sera tenu compte de l'ancienneté, de la valeur professionnelle, des sanctions disciplinaires encourues, des services rendus et des charges de famille.

L'agent licencié conformément aux dispositions du présent article peut, après un préavis de trois (3) mois, choisir entre :

- le versement d'une indemnité de licenciement correspondant à un mois de salaire par année de service effectif pour les six (6) premières années. Au-delà de six (6) ans, il est alloué un mois de salaire par deux (2) années de service. Dans tous les cas, l'indemnisation à ce titre ne doit pas dépasser l'équivalent de seize (16) mois de salaire,
- ou son intégration dans les cadres de la fonction publique avec versement d'une indemnité équivalente à huit (8) mois de salaire pour le personnel ayant une ancienneté supérieure ou égale à dix (10) ans et de quatre (4) mois de salaire pour le personnel ayant une ancienneté inférieure à dix (10) ans.

Pour le personnel de Barid Al-Maghrib issu du ministère des postes et télécommunications ayant été détaché et intégré dans le cadre de l'ONPT en vertu de l'article 21 du dahir portant loi n° 1-84-8 du 6 rabii II 1404 (10 janvier 1984) instituant l'ONPT, le licenciement au motif invoqué au 1er alinéa du présent article ne peut intervenir qu'en application de dahirs spéciaux de dégagements des cadres prévoyant notamment les conditions de préavis et d'indemnisation.

ART. 140. – L'admission à la retraite est prononcée dans les conditions fixées par le régime de retraite auquel sont affiliés les personnels de Barid Al-Maghrib.

TITRE VIII

Régime de prévoyance d'assurance et de retraite-capital-décès

ART. 141. – Le personnel de Barid Al-Maghrib demeure affilié, pour ce qui est du régime des pensions, aux caisses auxquelles il cotisait à la date d'entrée en vigueur du présent statut.

ART. 142. – Les personnels de Barid Al-Maghrib en activité bénéficient d'une protection contre les risques d'accident du travail et maladies professionnelles. Ces risques sont couverts conformément à la législation en vigueur.

ART. 143. – En cas de décès d'un agent en activité de service, ses ayants droit bénéficient d'un capital-décès dans les conditions prévues par instruction interne visée par le ministre chargé des finances.

Le salaire d'activité est maintenu jusquà la fin du mois civil au cours duquel l'agent est décédé.

ART. 144. – Les agents de Barid Al-Maghrib bénéficient en outre d'une assurance-vie contractée par Barid Al-Maghrib.

TITRE IX

Hygiène et sécurité

ART. 145. – Les règles d'hygiène et de sécurité à observer sont celles établies par la réglementation générale en la matière.

TITRE X

Dispositions diverses

ART. 146. – Conformément à l'article 100 de la loi n° 24-96 susvisé, le personnel transféré à Barid Al-Maghrib garde la même situation que celle détenue à l'Office national des postes et télécommunications.

ART. 147. – Les dispositions relatives au régime indemnitaire, au tableau de classification, à la formation professionnelle et au capital-décès visées par le ministre chargé des finances antérieurement à la date de la publication du présent décret restent en vigueur.

ART. 148. – Les concours, recrutements sur titre, nominations, titularisations et toutes mesures ou décisions concernant le déroulement de carrières intervenus dans le cadre du décret n° 2-97-328 susvisé sont validés.

ART. 149. – Le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la poste et des technologies de l'information et le ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions du présent décret qui sera publié au *Bulletin officiel*.

ART. 150. – Le présent décret prend effet à compter du 1er janvier 1999.

Fait à Rabat, le 10 rabii II 1422 (2 juillet 2001).

ABDERRAHMAN YOUSSOUFI.

Pour contreseing :

Le ministre de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme,

FATHALLAH OUALALOU.

*

* *

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

ANNEXE N°1

Echelon / Echelle	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Catégorie																																				
EXECUTION	110	121	132	138	144	150	156	162	168	172	176	180	184	188	191	194	197	200	203	206	209	212	214	216	218	220	222	224	226	228	230	232	234	236	238	240
	116	127	139	145	151	158	164	170	177	181	185	189	194	198	201	204	207	211	214	217	220	223	225	227	229	232	234	236	238	240	242	244	246	248	251	253
	122	134	146	153	160	166	173	180	186	191	195	200	204	209	212	215	219	222	225	229	232	235	238	240	242	244	247	249	251	253	255	258	260	262	264	267
	129	142	154	162	169	176	183	190	197	201	206	211	216	220	224	227	231	234	238	241	245	248	251	253	255	258	260	263	265	267	270	272	274	277	279	281
EXECUTION PRINCIPALE	136	149	163	170	178	185	193	200	208	213	218	222	227	232	236	240	244	247	251	255	258	262	265	267	270	272	275	277	279	282	284	287	289	292	294	297
	143	158	172	180	188	195	203	211	219	224	230	235	240	245	249	253	257	261	265	269	273	277	279	282	284	287	290	292	295	297	300	303	305	308	311	313
	151	166	182	190	198	206	215	223	231	237	242	248	253	259	263	267	271	275	279	284	288	292	295	297	300	303	306	308	311	314	317	319	322	325	328	330
	160	178	192	200	209	218	226	235	244	250	256	261	267	273	277	282	286	290	295	299	304	308	311	314	317	320	322	325	328	331	334	337	340	343	346	349
MAITRISE	168	186	202	211	220	230	239	248	257	263	270	276	282	286	293	297	302	306	311	316	320	325	328	331	334	337	340	343	346	349	352	356	359	362	365	368
	178	196	214	223	233	243	253	262	272	278	286	292	298	305	310	314	320	324	329	334	339	344	347	350	354	357	360	363	366	369	373	377	380	383	386	390
	188	207	228	237	247	258	268	278	288	296	303	310	316	323	328	333	339	343	349	355	359	365	368	371	375	378	382	385	388	392	395	400	403	406	410	413
	200	220	240	261	282	273	284	295	306	313	321	328	335	343	348	353	359	364	370	376	381	387	390	394	397	401	404	408	412	415	419	424	427	431	434	438
	212	233	255	266	277	290	301	313	324	332	340	348	356	363	369	374	381	386	392	398	403	410	414	417	421	425	429	433	436	440	444	449	453	457	460	464
MAITRISE PRINCIPALE	226	249	272	284	296	310	322	334	346	355	363	372	380	388	394	400	407	413	419	425	431	438	442	446	450	454	459	463	466	470	475	480	484	488	492	496
	242	266	291	304	317	332	344	358	370	380	389	398	407	415	422	428	435	441	448	455	461	469	473	477	482	486	491	495	499	503	508	514	518	523	526	531
	259	283	312	325	339	355	368	383	396	406	416	426	436	444	452	458	466	472	480	487	493	502	507	510	515	520	525	530	534	539	543	550	554	559	563	568
CADRES	277	305	334	348	363	380	394	410	424	435	445	456	466	475	483	490	499	505	513	521	528	537	542	546	551	557	562	567	571	576	581	586	593	599	602	608
	293	323	354	368	384	402	417	434	449	461	471	483	493	503	511	519	528	535	543	552	559	568	574	578	584	590	595	601	605	610	615	623	628	634	638	644
	311	342	375	391	407	426	442	460	476	488	500	512	523	533	542	550	560	567	576	585	593	603	608	613	619	625	631	637	641	647	652	660	666	673	676	683
CADRES SUPERIEURS	329	363	397	414	432	452	469	488	504	518	530	543	555	566	575	583	594	601	610	620	628	639	645	650	656	663	669	675	680	686	691	700	706	713	718	724
	349	385	421	439	458	478	497	517	535	549	561	576	588	599	609	618	629	637	647	657	666	677	684	689	695	703	709	715	720	727	733	742	748	756	760	767
	376	415	454	474	494	517	536	556	577	592	605	621	635	646	657	667	679	687	696	709	719	731	736	744	750	759	765	772	777	785	791	801	807	816	820	828
	407	449	491	512	534	558	579	603	624	640	654	670	685	698	710	720	733	742	754	766	776	789	797	803	810	819	826	833	839	847	854	865	872	881	886	894
	439	484	530	553	578	603	626	651	673	691	706	724	740	754	767	778	792	802	815	827	838	852	861	867	875	885	893	900	906	915	923	934	942	952	957	966
HORS CADRES	482	532	583	608	633	663	688	716	740	760	778	796	814	829	843	855	871	882	896	909	921	937	947	953	962	973	982	990	996	1006	1015	1027	1036	1047	1052	1062
	531	585	641	669	696	729	757	787	814	836	854	876	895	912	928	941	958	970	986	1000	1013	1030	1041	1049	1058	1070	1080	1089	1098	1107	1116	1130	1139	1151	1157	1168
	584	644	705	736	766	802	833	866	895	919	939	963	984	1003	1020	1035	1054	1067	1084	1100	1115	1134	1145	1153	1164	1177	1188	1197	1205	1217	1228	1243	1253	1267	1273	1285
	642	708	775	809	843	882	916	953	985	1011	1033	1060	1083	1103	1122	1139	1158	1174	1193	1210	1226	1247	1260	1269	1281	1296	1307	1317	1326	1339	1351	1367	1379	1393	1401	1414

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 758-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Sidi Mohammed Ben Abdellah - Fès.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 1774-01 du 8 rejeb 1422 (26 septembre 2001) fixant les modalités d'appel aux candidatures à la présidence d'université, notamment son article premier,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Un appel pour le dépôt des candidatures à la présidence de l'université Sidi Mohammed Ben Abdellah à Fès est ouvert ainsi qu'il suit :

– les dossiers de candidature sont retirés au siège de l'administration centrale du ministère de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique, bureau n° 21 (avenue Bouregreg, Hassan, Rabat) du 13 au 17 mai 2002 inclus durant les horaires en vigueur dans les administrations publiques ou à partir des sites Internet du ministère (www.enssup.gov.ma ou www.dfc.gov.ma) durant la même période ;

– les dossiers de candidature, dûment constitués, sont déposés du 24 au 28 juin 2002 inclus à l'adresse et aux horaires sus-indiqués.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel* et affiché au siège de l'université Sidi Mohammed Ben Abdellah à Fès. Il est publié sous forme d'avis dans au moins quatre journaux à diffusion nationale.

Rabat, le 19 safar 1423 (3 mai 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 759-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Mohammed 1er - Oujda.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 1774-01 du 8 rejeb 1422 (26 septembre 2001) fixant les modalités d'appel aux candidatures à la présidence d'université, notamment son article premier,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Un appel pour le dépôt des candidatures à la présidence de l'université Mohammed 1er à Oujda est ouvert ainsi qu'il suit :

– les dossiers de candidature sont retirés au siège de l'administration centrale du ministère de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique, bureau n° 21 (avenue Bouregreg, Hassan, Rabat) du 13 au 17 mai 2002 inclus durant les horaires en vigueur dans les administrations publiques ou à partir des sites Internet du ministère (www.enssup.gov.ma ou www.dfc.gov.ma) durant la même période ;

– les dossiers de candidature, dûment constitués, sont déposés du 24 au 28 juin 2002 inclus à l'adresse et aux horaires sus-indiqués.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel* et affiché au siège de l'université Mohammed 1er à Oujda. Il est publié sous forme d'avis dans au moins quatre journaux à diffusion nationale.

Rabat, le 19 safar 1423 (3 mai 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 760-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Chouaib Doukkali - El-Jadida.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 1774-01 du 8 rejeb 1422 (26 septembre 2001) fixant les modalités d'appel aux candidatures à la présidence d'université, notamment son article premier.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Un appel pour le dépôt des candidatures à la présidence de l'université Chouaib Doukkali à El-Jadida est ouvert ainsi qu'il suit :

– les dossiers de candidature sont retirés au siège de l'administration centrale du ministère de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique, bureau n° 21 (avenue Bouregreg, Hassan, Rabat) du 13 au 17 mai 2002 inclus durant les horaires en vigueur dans les administrations publiques ou à partir des sites Internet du ministère (www.enssup.gov.ma ou www.dfc.gov.ma) durant la même période ;

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.

– les dossiers de candidature, dûment constitués, sont déposés du 24 au 28 juin 2002 inclus à l'adresse et aux horaires sus-indiqués.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel* et affiché au siège de l'université Chouaib Doukkali à El-Jadida. Il est publié sous forme d'avis dans au moins quatre journaux à diffusion nationale.

Rabat, le 19 safar 1423 (3 mai 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 761-02 du 19 safar 1423 (3 mai 2002) portant appel ouvert aux candidatures pour la présidence de l'université Ibnou Zohr - Agadir.

LE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA FORMATION DES CADRES ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

Vu l'arrêté du ministre de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique n° 1774-01 du 8 rejeb 1422 (26 septembre 2001) fixant les modalités d'appel aux candidatures à la présidence d'université, notamment son article premier,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Un appel pour le dépôt des candidatures à la présidence de l'université Ibnou Zohr à Agadir est ouvert ainsi qu'il suit :

– les dossiers de candidature sont retirés au siège de l'administration centrale du ministère de l'enseignement supérieur, de la formation des cadres et de la recherche scientifique, bureau n° 21 (avenue Bouregreg, Hassan, Rabat) du 13 au 17 mai 2002 inclus durant les horaires en vigueur dans les administrations publiques ou à partir des sites Internet du ministère (www.enssup.gov.ma ou www.dfc.gov.ma) durant la même période ;

– les dossiers de candidature, dûment constitués, sont déposés du 24 au 28 juin 2002 inclus à l'adresse et aux horaires sus-indiqués.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel* et affiché au siège de l'université Ibnou Zohr à Agadir. Il est publié sous forme d'avis dans au moins quatre journaux à diffusion nationale.

Rabat, le 19 safar 1423 (3 mai 2002).

NAJIB ZEROUALI.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 5002 du 25 safar 1423 (9 mai 2002).

Extrait des décisions du directeur général des douanes et impôts indirects portant classement tarifaire diffusées durant le mois de mars 2002

(Article 15 - § 3 du code des douanes et impôts indirects)

DÉSIGNATION DES PRODUITS (1)	CODIFICATION dans le tarif des droits à l'importation	RÉFÉRENCES des avis de classement
Article dénommé « gaine thermorétractable », il s'agit d'isolants thermorétrantables réalisés à partir de la polyotéfine réticulé, présenté sous forme de gaine de longueurs variables, d'extrémités pour réseau et de bout perdu, ayant pour fonction d'isoler les câbles électriques au niveau des parties dénudées.....	- 8547.90.00.99 Tarif	Note n° 05032/232 du 20/03/2002
Pyjama en deux pièces pour femmes (style n° 30.443.0025.SB44.A), constitué d'un dessus sous forme d'un pull-over en bonnetterie de coton et d'un pantalon en tissu de coton, d'une proportion respective en poids de 45% et 55%.....	- 6208.21.00.00 Tarif	Note n° 05137/232 du 22/03/2002
Article dénommé « capuchon d'extrémité », il s'agit d'une pièce en matière plastique thermorétractable ayant un diamètre d'environ 2 cm et d'une longueur d'environ 5 cm, destiné à l'isolation des extrémités des câbles électriques par procédé thermorétractable....	- 8547.20.00.00 Tarif	Note n° 05432/232 du 27/03/2002

(1) Pour plus de détails les intéressés sont invités à consulter l'administration des douanes et impôts indirects (service de la nomenclature ou service de la gestion de l'information).

Copie téléchargée sur bomaroc.com, non officielle. Seul le Bulletin officiel publié par le SGG (sgg.gov.ma) fait foi.