

TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE

REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DE MARCHANDISES.

TABLE DES MATIERES :

TITRE PREMIER : GENERALITES

Article premier : Champ d'application

Article 2 : Exception du champ d'application

Article 3 : Obligation de transporter

Article 4 : Objets exclus du transport

Article 5 : Objets admis au transport sous condition

Article 6 : Tarifs. Accords particuliers

Article 7 : Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

Article 8 : Dispositions spéciales à certains transports

Article 9 : Dispositions complémentaires

Article 10 : Droit national

TITRE II : CONCLUSION ET EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 11 : Conclusion du contrat de transport

Article 12 : Lettre de voiture

Article 13 : Teneur de la lettre de voiture

Article 14 : Itinéraire et tarifs applicables

Article 15 : Paiement des frais

Article 16 : Intérêt à la livraison

Article 17 : Remboursement et débours

Article 18 : Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Article 19 : Etat, emballage et marquage de la marchandise

Article 20 : Remise au transport et chargement de la marchandise

Article 21 : Vérification

Article 22 : Constatation de la masse et du nombre des colis

Article 23 : Surcharge

Article 24 : Surtaxes

Article 25 : Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

Article 26 : Accomplissement des formalités administratives

Article 27 : Délais de livraison

Article 28 : Livraison

Article 29 : Rectification des perceptions

TITRE III : MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 30 : Modification par l'expéditeur

Article 31 : Modification par le destinataire

Article 32 : Exécution des ordres ultérieurs

Article 33 : Empêchement du transport

Article 34 : Empêchement à la livraison

TITRE IV : RESPONSABILITE

Article 35 : Responsabilité collective des chemins de fer

Article 36 : Etendue de la responsabilité

Article 37 : Charge de la preuve

Article 38 : Présomption en cas de réexpédition

Article 39 : Présomption de perte de la marchandise

Article 40 : Indemnité en cas de perte

Article 41 : Responsabilité en cas de déchet de route

Article 42 : Indemnité en cas d'avarie

Article 43 : Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Article 44 : Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Article 45 : Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Article 46 : Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

Article 47 : Intérêts de l'indemnité

Article 48 : Responsabilité en trafic fermé

Article 49 : Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Article 50 : Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Article 51 : Autres actions

TITRE V : EXERCICE DES DROITS

Article 52 : Constatation de perte partielle ou d'avarie

Article 53 : Réclamations

Article 54 : Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

Article 55 : Chemins de fer qui peuvent être actionnés

Article 56 : Compétence

Article 57 : Extinction de l'action contre le chemin de fer

Article 58 : Prescription de l'action

TITRE VI : RAPPORTS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 59 : Règlement des comptes entre chemins de fer

Article 60 : Recours en cas de perte ou d'avarie

Article 61 : Recours en cas de dépassement du délai de livraison

Article 62 : Procédure de recours

Article 63 : Compétence pour les recours

Article 64 : Accords au sujet des recours

TITRE VII : DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 65 : Dérogations temporaires

- CHAMP D'APPLICATION

- ETAT DES RATIFICATIONS RUCIM

- UNITE DES COMPTES

- TABLEAU DES LIMITES D'INDEMNISATION

- INDEX

R.U. – C.I.M.

*Règles uniformes concernant le contrat de transport
International ferroviaire des marchandises (CIM)
Appendice B à la Convention relative aux transports
Internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.*

TITRE PREMIER – GENERALITES

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 lorsque les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

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 de matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter ;
- d) les matières et objets exclus de transport en vertu de 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.

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, de 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 de 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 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.

§ 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 prélèvement 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 des 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 aux destinataires 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.

§ 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 convention 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 des 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 des 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 chemin de fer, par des dispositions complémentaires des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant :

- a) les envois avec documents 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.

ARTICLE 10

Droit national

§ 1 A défaut de stipulation 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 EXECUTION 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 de 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 25, § 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 approuvées 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 connaissance.

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 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 de 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 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.

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 et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemin de fer. Il ne peut prescrire que des points 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 § 3, les frais et les détails 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.

§ 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 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.

...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°.

§ 3 Les frais 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 31.

§ 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 présenté, 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 prompt déterioration ou qui, à cause de leur valeur minimale 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 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'en sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3 Si la marchandise a été livrée, en tout ou 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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'excédant 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 l'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 ;

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 déchargé 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.

§ 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 notification 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 ;

b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la 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 façon qui lui paraît 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.

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 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.

§ 5 Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) 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 ne faisant pas 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 charge du destinataire.

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 un 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..... que si la différence excède 4 unités de compte par..... 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 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.

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 personne autre que le destinataire inscrit 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 des frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les frais 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 la date sur le duplicata, au-dessus 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 droit 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.

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 les 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 droit 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 ne 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 à la gare 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.

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 des 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 le 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.

§ 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 RESPONSABILITE

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.

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 survenue 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 deux 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 convention 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 spontanées, 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 prescrite 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.

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 l'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 au jour et lieu du paiement.

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 suivantes :

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.
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 indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'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 ;

Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

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 en 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 appliquée.

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.

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 fermé

§ 1 Dans les transports fermés empruntant les lignes visés 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.

§ 2 Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison soit 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 de navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

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

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est due à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 6 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 lesdites 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 Règlements 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.

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

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

L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 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 des 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 el 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 perdu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

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.

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 perdu du destinataire par le chemin de fer ;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer ;

c) fondée par 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 :

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 lieux et places 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 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 lui 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.

§ 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 que prouvant 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.

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

Déroghations 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 ;

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 ;

- CHAMP D'APPLICATION

Les Règles Uniformes C.I.M. s'appliquent, selon leur art. 1 à "tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie par un cours 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", lignes dont les listes sont communiquées par les chemins de fer à l'Office Central des transports internationaux ferroviaires, établi à Berne.

Pour la France, l'ensemble des lignes SNCF exploitées en trafic international sont inscrites sur la liste de l'Office Central de Berne.

- ETAT DES RATIFICATIONS R.U.-C.I.M. Signée à berne le 9 mai 1980

Entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985

Etats	Signature	ratification
Albanie		01.06.1984
Algérie	23.12.1980	
Allemagne		05.11.1981 27.02.1985
Autriche		08.03.1983
Belgique	12.06.1980	02.06.1983
Bulgarie		15.07.1982
Danemark		18.06.1981
Espagne	27.11.1980	15.01.1982
Finlande		15.08.1984
France		03.09.1982
Grèce	13.05.1980	23.09.1986
Hollande		15.01.1982
Hongrie		14.01.1982
Iran		12.04.1985
Irak	22.09.1980	08.11.1984
Irlande	23.12.1980	09.09.1986
Italie		01.03.1985

Liban		01.12.1983
Liechtenstein	22.05.1980	30.01.1985
Luxembourg		27.07.1983
Maroc		02.06.1987
Norvège		12.09.1984
Pologne		07.01.1985
Portugal	11.12.1980	01.07.1986
Roumanie		14.06.1983
Suède		25.03.1985
Suisse		08.11.1983
Syrie		11.10.1985
Tchécoslovaquie	29.12.1980	28.01.1983
Tunisie		02.07.1984
Turquie	29.12.1980	20.06.1985
Yougoslavie		02.08.1982

- UNITES DE COMPTE

Selon l'article 7 des R.U.-C.I.M. dans leur texte du 9 mai 1980, l'unité de compte prévue par les Règles Uniformes est le "Droit de Tirage Spéciale tel que défini par le Fonds Monétaire International".

L'article 7 organise dans ses paragraphes 2, 3, 4 et 5 les modalités de conversion en monnaie nationale des états non membres du Fonds Monétaire International.

La France est membre du Fonds Monétaire International et publie quotidiennement le cours du D.T.S en Franc français.

-TABLEAU DES LIMITES D'INDEMNISATION

Texte	Perte et/ou avarie	Retard
Art. 42	17 DTS/kg	3 fois Le prix du transport
Faute lourde Art. 44	2 x 17 DTS/kg	2 x 3 fois Le prix du transport
Dol Art. 44	Indemnisation intégrale	Indemnisation intégrale
Tarifs spéciaux Art. 45	Limitation prévue par le tarif spécial	Limitation prévue par le tarif spécial
Déclaration d'intérêt A la livraison Art. 46	Intérêt déclaré	Intérêt déclaré

- INDEX

Index alphabétique	R.U.-C.I.M.	Index alphabétique	R.U.-C.I.M.
Actions récursoires	Art. 60 ; art. 61 ; art. 62 ; art. 63 ; art. 64	Indemnités	Art. 40 à 47
Animaux vivants	Art. 5 § 1, litt. B) ; art. 36 ; § 3 litt.h	Intérêts	Art. 47
Arbitrage		Lettre de transport aérien	
Arrimage	Art. 20	Lettre de voiture C.I.M.	Art. 11, art. 12, art. 13
Avis d'arrivée	Art. 28	Lettre de voiture CMR	
Champ d'application	Art. 1, art. 2	Limitation de responsabilité	Art. 40, art. 42, art. 43, art. 44, art. 45, art. 46
Chargement	Art. 20	Livraison	Art. 28, art. 34
Clauses relatives à la responsabilité		Loi applicable	Art. 10
Colis		Marchandises dangereuses	Art. 4 litt. d., art 5 § 2
Compétence juridictionnelle	Art. 56	Marquage	Art. 19
Connaissance		Mention du titre de transport	Art. 13, art. 14
Constatations	Art. 52	Modification du contrat de transport	Art. 30, art. 31, art. 32, art. 33, art. 34
Conteneurs	Art. 8 § 2	Préposés	Art. 50
Déclarations d'intérêt à la livraison	Art. 16, art. 46	Prescriptions	Art. 58
Déclaration de valeur		Présomption de livraison conforme	Art. 37, art. 39, art. 57
Délais de livraison	Art. 27, art. 43	Présomption de responsabilité	Art. 36, art. 38
Douane	Art. 25	Preuve	Art. 22, art. 37
Droit de disposition des marchandises	Art. 30, art. 31, art. 32, art. 33, art. 34	Procès-verbal	Art. 52
Emballage	Art. 13, art. 36	Protestation	
Exclusion de la limitation de responsabilités	Art. 44	Réclamation	Art. 53
Faute du chargeur	Art. 18, art. 19, art. 20, art. 36 § 3 litt. D.	Recours	Art. 51, art. 60 à 64
Faute lourde du transporteur	Art. 44, art. 47	Réserves	Art. 21, art. 22, art. 57
Faute inexcusable du transporteur		Résolutions du contrat de transport	
Faute dolosive du transporteur	Art. 44, art. 57	Responsabilité du chargeur	Art. 18, art. 19, art. 20
Faute nautique du transporteur	Art. 48 § 1, litt. A	Responsabilité du transporteur	Art. 35 à art. 51
Force majeure	Art. 36, art. 49	Retard	Art. 36 § 1, art. 43
Forclusion	Art. 57	Substitution du transporteur	Art. 35
Formalités administratives	Art. 25, art. 26	Tarifs	Art. 6, art. 14, art. 29
Fraude du voiturier	Art. 58 § 1, litt. C et d	Titre de transport	Art. 11, art. 12, art. 13
Freinte de route	Art. 41	Transports combinés	Art. 48
Frêt	Art. 15, art. 24, art. 29	Transports extraordinaires	Art. 5 § 1, litt. B
garanties	Art. 15	Transbordement	Art. 38
Grève		Unité de compte	Art. 7
		Vice propre de la marchandise	Art. 36 § 3 litt. f.