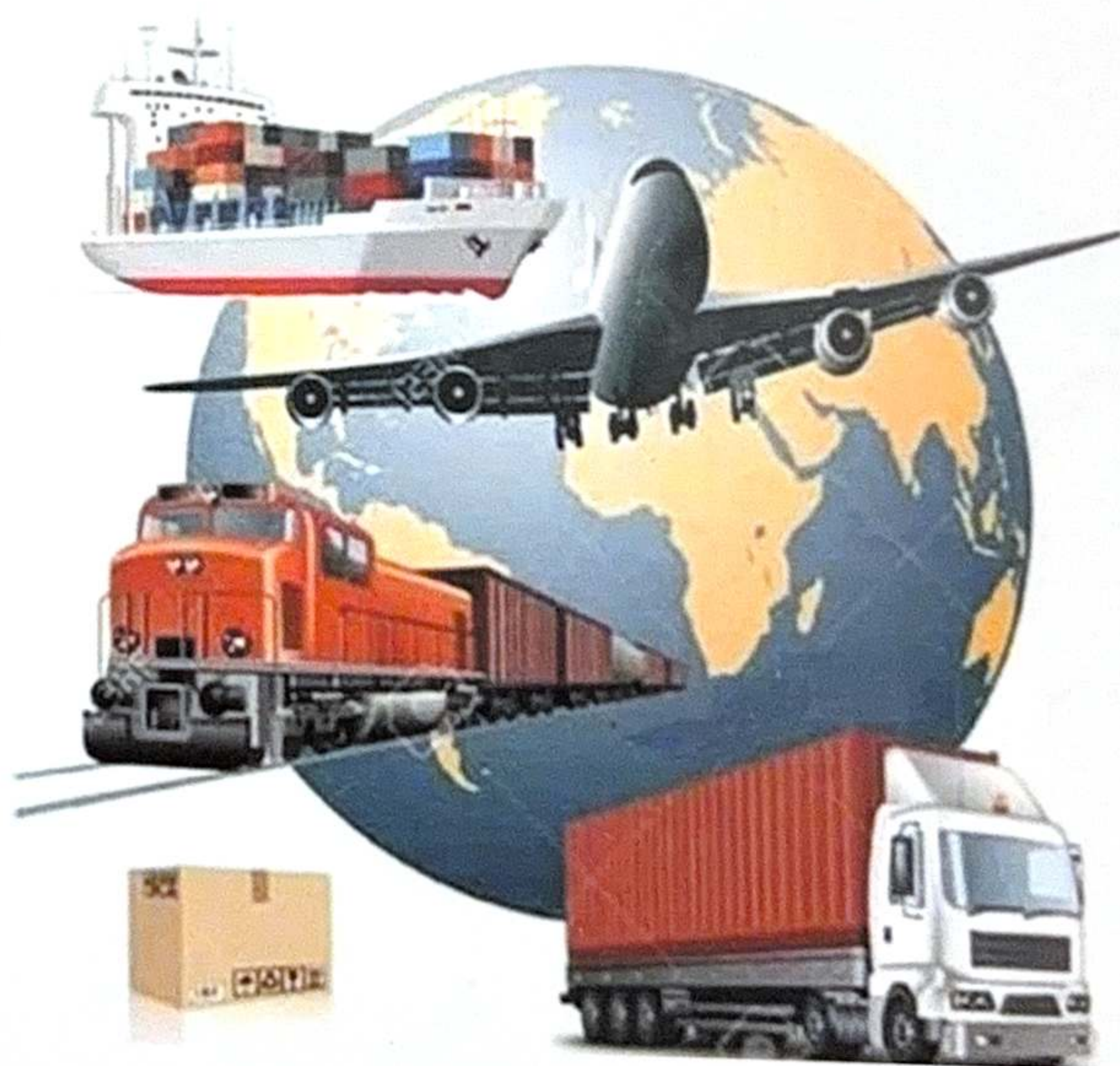


13

MISE A JOUR JANVIER 2023

Cours

RÈGLES DU TRANSPORT FERROVIAIRE



**Commissionnaire
de transport**

SOURCE DU DROIT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Convention de Berne (COTIF) comprenant pour le transport international ferroviaire de marchandises des **Règles Uniformes CIM** du 9 mai 1980 (RU-CIM)

- > **Protocole** de 1990 (en vigueur)
- > **Protocole** de Vilnius 3 juin 1999 (en vigueur 1^{er} juillet 2006)

L'activité du transport ferroviaire.

- **Les opérateurs.**

Les effets limités de la libéralisation du marché européen laissent toujours la prédominance aux opérateurs historiques nationaux, notamment en France et surtout en Allemagne avec la Deutsche Bahn, premier acteur ferroviaire européen.

En France, les opérateurs ferroviaires sont donc encore, à l'heure actuelle, le plus souvent en situation de faible concurrence pour les acheminements nationaux et internationaux :

- Fret SNCF pour l'offre en wagons isolés et trains complets
- Novatrans ou encore un opérateur privé T3M (ou TAB) pour l'offre de ferroutage.
- Naviland Cargo pour l'acheminement de conteneurs de porte-à-porte.

Parallèlement à l'ouverture des marchés, il faut aussi développer l'interopérabilité et créer un véritable marché européen de l'équipement. La coexistence de systèmes d'électrification et de signalisation encore différents qui nécessitent le changement de locomotive et/ou de conducteurs aux frontières est l'exemple le plus frappant du manque d'homogénéité des réseaux qui malheureusement pénalise le transport ferroviaire.

Acheminement de semi-remorques et caisses mobiles de terminal à terminal, pour le compte de transporteurs routiers ou de commissionnaires de transport.

- **Les gestionnaires de réseaux.**

Depuis 1991 – adoption par la Commission européenne de la directive 91/440 exigeant la séparation entre ce qui relève de l'infrastructure et le domaine du transporteur – les gestionnaires de réseaux ferroviaires qui seront alors créés deviennent ainsi responsables du financement et de l'entretien du patrimoine ferroviaire.

C'est le cas de RFF (Réseau ferré de France), propriétaire foncier de la totalité du réseau ferré français. Son patrimoine compte 108 000 hectares répartis sur 11 000 communes et 5 millions de m² de bâtiments, ainsi que 53 270 km de voies ferrées sur 97 000 hectares de biens constitutifs de l'infrastructure.

D'autres opérateurs commencent à émerger, jouant le rôle « d'affréteurs » ferroviaires, notamment en transport combiné.

Le cadre contractuel et les documents utilisés.

- **Règles communes aux régimes national et international**

Le contrat de transport est désormais conçu avec les nouvelles RU CIM comme un contrat consensuel. Il est conclu dès l'échange de volonté réciproque des parties.

Le document de transport joue le rôle d'une lettre de voiture et n'est pas négociable.

En trafic intérieur, le chargeur prend contact avec l'agent commercial de sa région et détermine avec celui-ci les conditions de transport selon :

- le tonnage de l'envoi,
- les délais d'acheminement,
- le nombre d'envois annuels,
- les prestations annexes.

L'agent commercial communiquera un numéro de dossier qui se réfère à l'offre spécifique négociée.

Le chargeur communique (par e-mail, télécopie, téléphone ou courrier) au centre de service client SNCF le numéro de dossier et retient une réservation soit pour un wagon isolé, soit pour un train complet.

Pour le transport de matières dangereuses, le chargeur doit contacter un central de réservation spécifique.

Le chargement, y compris l'arrimage et le bâchage, est à la charge de l'expéditeur.

Le délai de chargement et de déchargement réglementaire est de 8 heures. Dans la pratique, il sera, d'une part, souvent plus long selon la fréquence de desserte de la gare ou de l'embranchement (ex. : toutes les 24 heures) et peut, d'autre part, faire l'objet de l'accord négocié avec l'agent commercial SNCF.

Le chargeur doit respecter les contraintes propres au mode de transport : caler, arrimer, éviter la surcharge, respecter le gabarit.

Le wagon peut être plombé, ce qui est obligatoire en trafic combiné et pour certaines marchandises. En trafic international, les compagnies nationales ferroviaires ne s'occupant plus guère de ces trafics en direct, c'est sur un prestataire spécialisé du domaine ferroviaire vers ces destinations que l'organisateur de transport devra s'appuyer.

- **Au niveau national.**

Le transport ferroviaire est soumis, comme le routier et le fluvial, au droit commun des transports terrestres :

- art. 1782 à 1786, 2102 al. 6 du Code civil,
- art. L. 133-1 à L. 133-8 du Code de commerce,
- la LOTI.

Sont ainsi réglées à l'identique du transport routier :

- la présomption de responsabilité (1782 à 1784 C. civ., L. 133-1, L. 133-2 C. com),
- les modalités de prise de réserves à la livraison (L. 133-3 C. com + jurisprudence),
- l'expertise judiciaire (L. 133-4 C. com.).

Le document de transport est le contrat de transport fret SNCF. La liasse de 4 exemplaires comporte un récépissé pour l'expéditeur (reconnaissance de la prise en charge) et un autre pour le destinataire (émargement à la livraison).

Le chemin de fer prend la marchandise en charge après avoir reconnu le chargement de l'extérieur. Le chemin de fer est garant de la masse déclarée, quitte à la vérifier par pesage, mais non du nombre de colis.

L'expéditeur reste maître de l'expédition, notamment pour modifier la destination, tant que c'est encore possible.

Le transport peut se faire en port payé ou port dû.

Le chemin de fer se retournera contre l'expéditeur pour les sommes qu'il n'aura pu encaisser auprès du destinataire.

La responsabilité pour pertes et avaries est limitée (plafond CIM) à **17 DTS/kg**.

L'indemnisation pour le retard peut s'élever jusqu'à maximum **4 fois le prix du transport**, sous préjudice prouvé.

- **Au niveau international.**

Le 9 mai 1980 a été signée à Berne la Convention relative aux transports ferroviaires internationaux ou COTIF qui contient les « Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des marchandises, RU-CIM ». Les pays signataires sont la plupart des pays européens (sauf la Russie, l'Estonie, la Biélorussie, la Serbie et le Monténégro), le Liban, l'Iran, l'Irak, les pays du Maghreb. Le document de transport est un formulaire unifié, la lettre de voiture internationale CIM.

Le décret n° 2006-1186 du 27 septembre 2006 porte publication du protocole, portant modification de la COTIF du 9 mai 1980, adopté à Vilnius le 3 juin 1999. Cette nouvelle COTIF est entrée en vigueur le 1er juillet 2006 dans une version fondamentalement remaniée et donne lieu à une nouvelle **lettre de voiture internationale CIM**.

Nous proposons ici d'en définir les grands axes.

La nouvelle CIM sera obligatoire dans les deux cas suivants :

- lieu de prise en charge et lieu prévu pour la livraison, situés dans un État membre,
- lieu de prise en charge et lieu de destination dans deux États différents dont un seul est membre, s'il a été convenu d'appliquer la convention.

- **Frais de transport :**

Les frais de transport sont à la charge de l'expéditeur, sauf accord contraire. En revanche, s'il les impute aux destinataires et si ce dernier ne retire pas la marchandise ou n'use pas de son droit de disposition, l'expéditeur en demeure tenu.

- **Responsabilité :**

La responsabilité des chemins de fer à l'international suit un régime d'exonération semblable à celui de la CMR. Les clauses générales de l'exonération sont la faute ou ordre de l'ayant droit, le vice propre ou des « circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».

- **Indemnités :**

Les indemnités éventuellement dues couvrent le dommage matériel, limité à **17 DTS/kg brut**. Ce dernier cas équivaut à la notion traditionnelle de force majeure.

Pour s'exonérer de responsabilité il appartient seulement au transporteur ferroviaire d'établir que le dommage provient d'un des 9 cas énumérés :

- risque inhérent au transport en wagons découverts ;
- risque résultant de l'absence ou défectuosité de l'emballage ;
- risque inhérent aux opérations de manutentions ;
- risque inhérent à un chargement défectueux ;
- accomplissement des formalités douanières ou administratives ;
- risque inhérent à la nature de la marchandise ;

- risque résultant de l'expédition irrégulière d'objets exclus ou admis sous conditions ;
- risque inhérent au transport d'animaux vivants ;
- risque résultant de l'absence d'escorte.

Les accises ne sont plus remboursables.

Les indemnités de retard peuvent aller jusqu'à **4 fois le prix de transport**, sauf en cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

Le délai de prescription général est de 1 an, à compter :

- dans le cas de perte totale, du 30^{ème} jour suivant l'expiration de la date prévue pour la livraison,
- dans le cas de la perte partielle ou avarie, du jour de la livraison,
- en cas de retard dans les 60 jours après la livraison, sous peine de forclusion.

Cas où une indemnité plus élevée peut être obtenue (article 40 des RU-CIM) :

- si l'expéditeur a souscrit une déclaration d'intérêt à la livraison, auquel cas l'indemnité correspondant à l'intérêt déclaré,
- en cas de faute inexcusable du transporteur ferroviaire, l'ayant droit devant être dans ce cas indemnisé sans limitation.

1 - 30 To be completed by the consignor / À remplir par l'expéditeur Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (Boxes - Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)	
30 CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM 1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse) Signature VAT no. / N° TVA 4 Consignee (name, address, country) - Destinataire (nom, adresse, pays) VAT no. / N° TVA 10 Delivery point - Lieu de livraison Station - Gare 12 Commercial specification - Conditions commerciales 15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire 21 Description of the goods - Désignation de la marchandise CUV Wagon Note Lettre wagon CUV 2 E-Mail Tel. Fax 5 E-Mail Tel. Fax 12 Country - Pays 14 22 Exceptional consignment - Transport exceptionnel yes oui ☐ 23 RID yes oui ☐ 24 NIM code 25 Mass (weight) - Masse 26 Declaration of value - Déclaration de valeur Currency 27 Interest in delivery - Intérêt à la livraison Monnaie 28 Cash on delivery - Remboursement Currency 48 Examination - Vérification	
31 Section - Parcours 32 Section - Parcours 33 Section - Parcours 34 Section - Parcours 35 Section - Parcours 36 Section - Parcours 37 Section - Parcours 38 Section - Parcours 39 Section - Parcours 40 Section - Parcours 41 Section - Parcours 42 Section - Parcours 43 Section - Parcours 44 Section - Parcours 45 Section - Parcours 46 Section - Parcours 47 Section - Parcours 48 Section - Parcours 49 Section - Parcours 50 Section - Parcours 51 Section - Parcours 52 Section - Parcours 53 Section - Parcours 54 Section - Parcours 55 Section - Parcours 56 Section - Parcours 57 Section - Parcours 58 Section - Parcours 59 Section - Parcours 60 Section - Parcours 61 Section - Parcours 62 Section - Parcours 63 Section - Parcours 64 Section - Parcours 65 Section - Parcours 66 Section - Parcours 67 Section - Parcours 68 Section - Parcours 69 Section - Parcours 70 Section - Parcours 71 Section - Parcours 72 Section - Parcours 73 Section - Parcours 74 Section - Parcours 75 Section - Parcours 76 Section - Parcours 77 Section - Parcours 78 Section - Parcours 79 Section - Parcours 80 Section - Parcours 81 Section - Parcours 82 Section - Parcours 83 Section - Parcours 84 Section - Parcours 85 Section - Parcours 86 Section - Parcours 87 Section - Parcours 88 Section - Parcours 89 Section - Parcours 90 Section - Parcours 91 Section - Parcours 92 Section - Parcours 93 Section - Parcours 94 Section - Parcours 95 Section - Parcours 96 Section - Parcours 97 Section - Parcours 98 Section - Parcours 99 Section - Parcours 3 6 7 Consignor's declarations - Déclarations de l'expéditeur 8 Consignor's reference - Référence expéditeur 9 Documents attached - Annexes 16 Acceptance - Prise en charge month - day - hour / mois - jour - heure 17 18 Wagon no. - Wagon N° 19 Section - Parcours by - par 20 Payment instructions - Paiement des frais including - y compris up to - jusqu'à ☐ Carriage charges paid - Franco de port ☐ Incoterms 29 Mass (weight) - Masse 30 Declaration of value - Déclaration de valeur Currency 31 Interest in delivery - Intérêt à la livraison Monnaie 32 Cash on delivery - Remboursement Currency 33 Examination - Vérification	
40 Prepayment coding - Code d'affranchissement 41 Route - Itinéraires 42 Customs procedures - Opérations douanières 43 Charges note - Bulletin d'affranchissement yes oui ☐ returned renvoyé month - day - hour / mois - jour - heure 44 Notification of payment no. - Avis d'encaissement N° returned renvoyé month - day - hour / mois - jour - heure 45 Formal report no. - Procès-verbal N° made out by établi par month - day - hour / mois - jour - heure 46 Extension of transit time - Prolongation du délai de livraison Code from - du to - au place - lieu 47 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur 48 Other carriers - Autres transporteurs Name, address - Nom, adresse 49 Date of arrival - Date d'arrivée month - day - hour / mois - jour - heure 50 Made available - Mise à disposition 51 Acknowledgement of receipt - Quittance du destinataire 52 Consignment number - Identification de l'envoi Country - Pays Station - Gare 53 Undertaking - Entreprise Consig. no. Exp. N° 54 Place and date completed - Lieu et date d'établissement 55 Signature 56 Simplified transit procedure for rail - Procédure simplifiée de transit ferroviaire yes oui ☐ 57 Original 58 Date, signature	

La lettre de voiture internationale CIM

RÈGLES DU TRANSPORT FERROVIAIRE

TRANSPORT FERROVIAIRE EN NATIONAL

CONDITIONS GENERALES DE VENTE ET DE TRANSPORT (SNCF)

A — Dispositions générales

1. Champ d'application

1.1 Les présentes Conditions générales régissent les relations entre la SNCF et ses clients, pour l'ensemble des prestations contractées. Elles sont complétées par les Tarifs et, le cas échéant, par les Conditions particulières et par des conventions particulières conclues avec les clients. La commande d'une prestation implique l'adhésion aux Conditions générales, aux Conditions particulières et aux Tarifs.

1.2 La conclusion par le client du contrat de transport ou de tout autre contrat concernant l'exécution d'une prestation déterminée emporte application de l'ensemble des dispositions des Conditions générales, des Conditions particulières et des Tarifs.

1.3 Dans tous les cas, ces Conditions générales et particulières priment sur les conditions générales des clients, à moins qu'une convention particulière n'en ait expressément disposé autrement.

2. Conventions particulières

2.1 Des conventions particulières, dénommées selon le cas convention, contrat, accord, marché..., se référant aux présentes Conditions générales et, le cas échéant, à des Conditions particulières, peuvent être conclues par la SNCF avec ses clients pour un objet déterminé.

2.2 Sauf stipulation différente, ces conventions sont conclues pour une durée indéterminée. Elles pourront être résiliées à tout moment par l'une ou l'autre des parties, moyennant un préavis de deux mois.

2.3 Les conventions donnent lieu à une renégociation annuelle de leurs conditions financières et peuvent être résiliées sans préavis par l'une ou l'autre des parties si, à la date anniversaire du contrat, les parties ne se sont pas accordées sur les conditions financières de l'exercice suivant.

2.4 Ces conventions peuvent en tout état de cause être résiliées par l'une des parties en cas d'inexécution, par l'autre partie, de ses obligations. Dans ce cas, la résiliation prend effet trente jours après réception par la partie défaillante d'une mise en demeure de remédier à sa défaillance, et peut donner lieu à indemnité.

3. Clause de sauvegarde

Si les conditions économiques, politiques, financières ou techniques ayant prévalu à la conclusion d'une convention particulière venaient à évoluer de manière à bouleverser son équilibre, de nouvelles conditions satisfaisantes pour les deux parties seraient négociées. A défaut de trouver un accord dans les deux mois suivant la notification par la partie lésée à l'autre partie de la demande de négociation de nouvelles conditions, la partie lésée pourrait résilier le contrat sans délai, sans que cette résiliation ne donne lieu à indemnité.

4. Facturation et Conditions de paiement des factures

4.1 Les montants facturés sont calculés par application, selon le cas, des prix H.T. contenus dans les Tarifs ou fixés de gré à gré, majorés de la TVA en vigueur au moment de la facturation. Ces montants sont arrondis, le cas échéant, au centime supérieur.

4.2 Les paiements sont exigibles, selon le cas, dès l'acceptation au transport, dès la mise à disposition à l'arrivée ou dès l'exécution des prestations faisant l'objet d'un décompte distinct des frais de transport. Toutefois, un délai de paiement de 10 jours, à compter de la date de la facture, est accordé sans formalités. Les clients habituels peuvent bénéficier d'un compte de règlement périodique à arrêté bimensuel. Le paiement intervient alors dans les 15 jours qui suivent cet arrêté, à la date indiquée sur la facture. Dans tous les cas, la facture vaut appel de fonds.

4.3 La SNCF ne consent pas d'escompte en cas de paiement anticipé.

4.4 Toute somme due, non réglée à la date d'échéance contractuelle donne lieu à facturation de pénalités de retard calculées sur la base du dernier taux de refinancement de la Banque centrale européenne majoré de dix points ainsi que d'une indemnité forfaitaire de 40 euros pour frais de recouvrement. Tant que les sommes dues n'ont pas été réglées, la SNCF se réserve le droit de suspendre le contrat la liant au client et en conséquence de ne pas accepter la remise au transport de nouvelles marchandises et/ou de ne pas accepter de nouvelles prestations.

De plus à l'issue d'une mise en demeure restée infructueuse, le contrat est résilié de plein droit, et toute somme due par le client, assortie de conditions de paiement, devient immédiatement exigible. En tout état de cause, la SNCF se réserve le droit de conditionner l'exécution de toute nouvelle prestation à un paiement comptant préalable.

4.5 Toute erreur portant sur le montant facturé ouvre droit à redressement, sur justificatifs, si cette erreur dépasse le montant figurant dans les Tarifs.

4.6 Les paiements effectués par la SNCF à ses clients sont imputés au crédit d'un compte.

4.7 Les modifications ou annulations de commande donnent lieu à facturation des débits prévus dans les Conditions particulières, dans une convention particulière ou dans les Tarifs.

5. Réclamations, litiges

5.1 En cas de réclamations ou de litiges, les parties s'efforceront de trouver une solution amiable. **5.2** En cas d'action en justice, les tribunaux compétents sont déterminés selon les critères ci-après :

- Pertes et avaries de la marchandise : lieu de constatation
- Accident : lieu de l'accident
- Dommage au wagon : sauf accord contraire, lieu du siège du défendeur
- Litige relatif à une installation terminale embranchée : lieu du site concerné
- Tous autres cas : tribunaux de Paris

B Autres dispositions

6.1 Clause de confidentialité

La SNCF et ses clients s'engagent à respecter le caractère confidentiel des informations contenues dans les contrats ou échangées à l'occasion de leur négociation. Le devoir de confidentialité subsiste pendant un an après la fin des contrats.

6.2 Clause de substitution

La SNCF est en droit de se substituer dans tout ou partie de ses droits et obligations au titre des contrats conclus avec les clients une ou plusieurs sociétés dont elle détiendrait le contrôle au sens de l'article L.233-3 du code de commerce, étant entendu qu'en cas de substitution, la SNCF resterait solidairement responsable de la bonne exécution par la ou les sociétés substituée (s) de leurs engagements aux termes des contrats.

Dispositions concernant les transports

Droit applicable

7.1 Les relations entre la SNCF et ses clients sont régies, pour ce qui concerne le transport intérieur comme international, par les

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999), le cas échéant complétée par les présentes Conditions générales, par des Conditions particulières ou par des conventions particulières conclues avec les clients.

7.2 Toutefois, pour les transports intérieurs réalisés en France, les dispositions du droit français restent applicables pour ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour pertes et avaries, la constatation des dommages et la prescription des actions (articles L 133-1, L 133-3, L 133-4 et L 133-6 du Code de commerce).

7.3 Les conditions d'exercice de la réclamation et d'indemnisation sont celles de la CIM. Les limites d'indemnisation sont les suivantes :

- pertes et avaries : valeur départ de la marchandise, à l'exclusion de tous autres dommages intérêts, dans la limite de 17 DTS par kilogramme de masse brute manquante ou avariée,
- dépassement du délai de livraison : quadruple des frais de transport, pour tout dommage, avarie consécutive incluse.

En cas de contradiction entre la CIM et les Conditions générales et particulières, ces dernières priment.

7.4 L'indemnité est réduite du tiers lorsque le client impose la destruction de la marchandise laissée pour compte ou interdit son sauvetage.

Contrat de transport

8.1 Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture électronique établie par l'expéditeur. Dans les cas convenus avec le client, une lettre de voiture peut être commune à plusieurs wagons. La lettre de voiture doit être transmise à la SNCF avant la remise de l'envoi aux conditions prévues dans les conventions particulières. Les conditions d'acheminement des wagons vides en tant que moyens de transport sont prévues dans les Conditions particulières «Utilisation des wagons».

8.2 Les envois contre remboursement, les débours, déclarations de valeur et déclarations d'intérêt à la livraison ne sont pas admis.

Exécution du transport

9.1 Les transports s'effectuent en wagons fournis par la SNCF ou par le client. Les conditions de fourniture et d'utilisation des wagons par la SNCF sont fixées dans des Conditions particulières «Fourniture de wagons» et «Utilisation des wagons». Les wagons fournis par le client doivent respecter la réglementation applicable sur l'ensemble du trajet emprunté, notamment les règles relatives aux semelles de frein. Le client garantit la SNCF de tout dommage, surcoût, pénalité ou frais de toute nature résultant du non-respect de la réglementation. Les wagons non-conformes peuvent faire l'objet d'un refus de prise en charge au départ ou être ramenés à leur point de départ en cas de refus de prise en charge par l'EF étrangère.

9.2 Le transport des Unités de transport intermodal (UTI), les transports massifs, les transports de marchandises roulantes, l'acheminement des wagons vides en tant que moyens de transport, les transports exceptionnels, sont soumis à des conditions particulières.

9.3 Les envois sont pris en charge et livrés, selon le cas, en gare, sur installations terminales embranchées, sur chantier de transport combiné, sur installations portuaires ou à domicile. Les situations correspondantes sont traitées, lorsque nécessaire, dans des Conditions particulières.

9.4 La SNCF peut confier l'exécution du transport, entièrement ou en partie, à un ou plusieurs autres transporteurs. Elle en informe le client à sa demande expresse.

9.5 Le contrat de transport prend naissance dès lors qu'une commande de transport a été transmise par le client, que cette commande ou, le cas échéant, une remise a été acceptée, que les documents de transport ont été établis, que l'envoi a été remis au point convenu et accepté par la SNCF. Le contrat de transport prend fin à la livraison de l'envoi au destinataire. Cette livraison est réputée effectuée dès la mise en place des wagons au point de livraison convenu.

Chargement et déchargement

10.1 Les opérations de chargement (chargement proprement dit, arrimage, bâchage, garde de la marchandise jusqu'à conclusion du contrat de transport ou éventuellement d'un contrat de dépôt...) sont accomplies, sauf convention spéciale, par l'expéditeur, sous sa responsabilité, en se conformant aux dispositions obligatoires des Directives de chargement de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) portées à la connaissance des clients. L'expéditeur garantit que, dans des conditions normales de transport, la sécurité de l'exploitation ferroviaire est assurée, que le chargement n'est susceptible de porter préjudice ni à la SNCF ni à des tiers et que l'envoi peut supporter sans dommage la durée et les exigences du transport. La fourniture des agrès nécessaires à l'arrimage et au bâchage incombe à l'expéditeur.

10.2 Les envois comportant des marchandises dangereuses sont admis au transport sous les réserves et dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur, notamment par l'arrêté **RID** et le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Les indications propres à satisfaire aux stipulations de ces documents sont fournies par l'expéditeur à l'appui du contrat de transport. La SNCF n'est pas tenue de s'assurer que ces renseignements sont exacts ou suffisants.

10.3 La SNCF peut refuser le transport des wagons-réservoirs ou UTI citernes contenant des liquides qui n'en remplissent pas complètement la capacité, entendue « dôme exclu ». Toutefois, le taux de remplissage fixé par le **RID** s'applique aux wagons et UTI chargés de liquides qui relèvent de ce règlement.

10.4 La SNCF est garante de la masse déclarée par l'expéditeur, ou constatée par elle-même ou par un autre transporteur, sauf s'il est établi que la différence éventuellement constatée provient d'une erreur, d'une déclaration inexacte de l'expéditeur, ou du vice propre de la chose.

10.5 Les wagons chargés, de type "fermé" ou "bâché" ainsi que les unités de transport intermodal, doivent être remis au transport, scellés par les soins de l'expéditeur. Les marques et numéros des scellés doivent être mentionnés par l'expéditeur sur le contrat de transport.

10.6 La SNCF procède à la reconnaissance des envois tels qu'ils sont présentés par l'expéditeur lors de leur remise au transport. Au cours de cette reconnaissance, la SNCF recherche les anomalies manifestes relatives à l'application par l'expéditeur des principes des Directives de chargement de l'UIC. Cette reconnaissance est effectuée de l'extérieur et dans les conditions où peut y procéder une personne se tenant debout à proximité du wagon.

10.7 Les frais supportés par la SNCF du fait d'un chargement défectueux, ou d'un événement marchandise dangereuse, sont facturés à l'expéditeur selon les conditions figurant aux Tarifs.

10.8 A défaut de convention spéciale, le déchargement (déchargement proprement dit, désarrimage, débâchage, remise en place des parties mobiles et accessoires amovibles, élimination s'il y a lieu des reliquats de marchandises et éléments d'arrimage...) incombe au destinataire, qui doit restituer le wagon en état de circuler, en se conformant aux dispositions obligatoires des Directives de chargement de l'UIC.

10.9 Lorsque le chargement ou le déchargement a lieu sur voies de débord, il est effectué directement de véhicule routier à wagon ou vice versa. Expéditeur ou destinataire sont responsables des conséquences du dépôt transitoire des marchandises à terre, ainsi que des salissures occasionnées aux zones de chargement ou de déchargement ainsi qu'aux voies d'accès.

Délais de livraison

11.1 Le délai applicable est celui convenu avec le client. Est réputé convenu le délai mentionné dans une convention particulière, à défaut, celui indiqué lors de l'acceptation de la commande de transport ou de la remise de l'envoi.

11.2 A défaut de cette indication, les délais de livraison sont ceux de la CIM. Le délai commence à courir à la prise en charge de l'envoi, au plus tôt à 12 h. Les envois sont livrés au plus tard à la première desserte utile suivant l'expiration du délai.

12. Ordres ultérieurs et instructions

Toute modification du contrat de transport en cours d'exécution doit faire l'objet d'un ordre écrit transmis au Centre de Service Clientèle.

La facturation s'effectue sur la base de la nouvelle demande du client. Lorsque la modification porte sur la destination, s'y ajoutent les frais de modification figurant aux Tarifs. La réexpédition d'un envoi parvenu à destination est assimilée dans tous les cas à un nouvel envoi.

TRANSPORT FERROVIAIRE EN INTERNATIONAL

LA CONVENTION DE BERNE (COTIF)

Titre premier – Généralités

Article premier

Champ d'application

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

Prescriptions de droit public

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

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

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

Article 4

Dérogations

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

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

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

Article 5

Droit contraignant

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

Titre II - Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

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

- a) le lieu et la date de son établissement;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
- d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;

- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;
- k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;
- l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;
- m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;
- n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;
- o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;
- p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

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

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

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

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

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

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

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

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

Article 9

Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10

Païement des frais

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

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

Article 11

Vérification

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

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

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

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

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

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut

de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

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

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

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

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

Article 14

Emballage

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

Article 15

Accomplissement des formalités administratives

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

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

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

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

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres

autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

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

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

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

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

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

Article 16

Délais de livraison

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

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

- a) pour les wagons complets
 - délai d'expédition 12 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
- b) pour les envois de détail
 - délai d'expédition 24 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

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

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

- a) envois empruntant
 - des lignes dont l'écartement des rails est différent,
 - la mer ou une voie de navigation intérieure,
 - une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

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

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

Article 17

Livraison

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

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

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

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

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

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

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

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 19

Exercice du droit de disposition

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

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

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

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

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

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

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

Article 20

Empêchements au transport

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

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

Article 21

Empêchements à la livraison

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

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

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

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

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

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

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

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

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

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la

marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

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

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

Titre III – Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

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

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

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

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

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

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

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

Article 25

Charge de la preuve

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

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

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

Article 26

Transporteurs subséquents

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

Article 27

Transporteur substitué

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

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

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

convention particulière.

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

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

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

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

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

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

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

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les 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 transporteur donne acte par écrit de cette demande.

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

§ 4 A défaut soit de la demande visée 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 transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30

Indemnité en cas de perte

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

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

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

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

Article 31

Responsabilité en cas de déchet de route

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

- a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
- b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

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

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

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

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

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

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