



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire****Cinquième session**

Genève, 4 et 5 juillet 2013

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes
– Instruments existants, objet de l'étude et modalités d'exécution**Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS)****Communication de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)****Mandat**

1. Conformément a) à la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin, notamment l'alinéa *b* du paragraphe 2 (ECE/TRANS/2013/2), signée le 26 février 2013 à Genève par 37 pays membres de la CEE-ONU, lors de la session ministérielle de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs, et b) au mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2013/9), adopté par le Comité des transports intérieurs à la même session (ECE/TRANS/236, par. 14 et 29), il est nécessaire, dans le cadre des travaux concernant l'uniformisation du droit ferroviaire, d'analyser et de comparer les deux conventions ferroviaires existantes, à savoir la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ses Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), et la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS).

2. Afin de faciliter les travaux se rapportant à l'uniformisation du droit ferroviaire, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) a soumis le texte de la Convention SMGS, daté du 1^{er} juillet 2013 (voir annexe). La version originale russe de ce texte n'a pas été revue par les services d'édition.

* Retirage pour raisons techniques le 17 septembre 2013.

Annexe

Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS)

**Texte en vigueur depuis le 1^{er} novembre 1951, comprenant des modifications
et des additions applicables à compter du 1^{er} juillet 2013**

Afin d'organiser des services de transport international direct de marchandises par chemin de fer, les administrations des chemins de fer*:

- De la République d'Azerbaïdjan,
- De la République du Bélarus,
- De la République de Bulgarie,
- De la Hongrie,
- De la République socialiste du Viet Nam,
- De la Géorgie,
- De la République islamique d'Iran,
- De la République du Kazakhstan,
- De la République populaire de Chine,
- De la République populaire démocratique de Corée,
- De la République du Kirghizistan,
- De la République de Lettonie,
- De la République de Lituanie,
- De la République de Moldova,
- De la Mongolie,
- De la République de Pologne,
- De la Fédération de Russie,
- De la République du Tadjikistan,
- Du Turkménistan,
- De la République d'Ouzbékistan,
- De l'Ukraine, et
- De la République d'Estonie,

représentées par leurs plénipotentiaires, sont convenues de ce qui suit:

* Dans le cas de la Hongrie, c'est le Gouvernement hongrois qui a signé la Convention.

Titre premier

Dispositions générales

Article premier

Objet de la Convention

La présente Convention établit des services de transport international direct de marchandises entre les compagnies de chemin de fer:

- De la République d'Azerbaïdjan,
- De la République du Bélarus,
- De la République de Bulgarie,
- De la Hongrie,
- De la République socialiste du Viet Nam,
- De la Géorgie,
- De la République islamique d'Iran,
- De la République du Kazakhstan,
- De la République populaire de Chine,
- De la République populaire démocratique de Corée,
- De la République du Kirghizistan,
- De la République de Lettonie,
- De la République de Lituanie,
- De la République de Moldova,
- De la Mongolie,
- De la République de Pologne,
- De la Fédération de Russie,
- De la République du Tadjikistan,
- Du Turkménistan,
- De la République d'Ouzbékistan,
- De l'Ukraine, et
- De la République d'Estonie.

Les intérêts desdites compagnies de chemin de fer sont représentés par les administrations compétentes ayant conclu la présente Convention*.

* Dans le cas de la Hongrie, c'est le Gouvernement hongrois qui a signé la Convention.

Article 2

Application de la Convention

§ 1. Conformément à la présente Convention, les marchandises sont transportées directement, dans le cadre des services de transport international direct de marchandises, entre les gares indiquées au paragraphe 2 de l'article 3, selon les lettres de voiture prévues dans la présente Convention, en empruntant exclusivement le réseau ferroviaire des Parties à la présente Convention.

La présente Convention a force obligatoire pour les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les destinataires, et s'applique indépendamment de la nationalité des parties au contrat de transport*.

§ 2. Les transports de marchandises depuis des pays dont les compagnies de chemin de fer sont parties à la présente Convention, en transit par des pays dont les compagnies de chemin de fer sont également parties à la présente Convention, vers des pays dont les compagnies de chemin de fer ne sont pas parties à la présente Convention, et en sens inverse, doivent s'effectuer sur la base du tarif de transit appliqué par les compagnies de chemin de fer concernées pour le parcours international visé, à moins que d'autres dispositions relatives au transport international direct de marchandises ne soient applicables.

§ 3. La présente Convention n'est pas applicable aux transports de marchandises dans les cas suivants:

1) Les gares d'expédition et de destination se trouvent dans le même pays et le transport s'effectue par le territoire d'un autre pays, en transit seulement, dans un train de la compagnie de chemin de fer du pays d'expédition;

2) Le transport s'effectue entre les gares de deux pays, en transit par un troisième pays, et dans un train de la compagnie de chemin de fer du pays d'expédition ou du pays de destination;

3) Le transport a lieu entre les gares de deux pays voisins et il s'effectue sur tout le parcours dans un train de la compagnie de chemin de fer d'un pays, conformément à la réglementation interne applicable à ladite compagnie.

Les transports mentionnés aux alinéas 1, 2 et 3 du présent paragraphe doivent s'effectuer sur la base d'un contrat particulier conclu entre les compagnies de chemin de fer concernées.

§ 4. Les compagnies de chemin de fer des pays qui sont également parties à d'autres conventions internationales peuvent effectuer des transports de marchandises entre elles conformément à ces autres conventions.

* S'agissant des chemins de fer de la Hongrie, la présente Convention est applicable uniquement aux transports de marchandises qui s'effectuent en passant par la frontière avec l'Ukraine.

Article 3

Obligation des compagnies de chemin de fer de fournir des services de transport

§ 1. Chaque compagnie de chemin de fer¹ partie à la présente Convention est tenue de transporter toutes les marchandises, à l'exception de celles mentionnées à l'article 4, conformément à la Convention, sous réserve que:

- 1) Le transport soit prévu dans le plan de transports de marchandises de la compagnie expéditrice et que la réglementation interne applicable à celle-ci ne prévoit pas d'autres dispositions;
- 2) Le transport puisse s'effectuer avec les moyens dont dispose la compagnie;
- 3) L'expéditeur se conforme aux dispositions de la présente Convention;
- 4) Le transport ne soit pas entravé par des conditions indépendantes de la volonté de la compagnie de chemin de fer et face auxquelles celle-ci est impuissante.

§ 2. Les transports de marchandises s'effectuent entre toutes les gares² ouvertes à ceux-ci sur les lignes intérieures des pays dont les compagnies de chemin de fer sont parties à la présente Convention:

- 1) Sans transbordement aux gares frontière situées sur des voies ferrées dont l'écartement est le même;
- 2) Avec transbordement des marchandises, ou transfert des wagons sur des bogies ayant un écartement différent, aux gares frontière de jonction de voies ferrées n'ayant pas le même écartement, ou en utilisant des essieux à écartement variable. La procédure appliquée est déterminée en fonction des accords conclus entre les compagnies de chemin de fer des pays limitrophes dont les voies ferrées n'ont pas le même écartement.

Les transports de marchandises à destination de la République populaire démocratique de Corée s'effectuent uniquement jusqu'aux gares dont les noms sont communiqués par la compagnie de chemin de fer de ce pays à toutes les compagnies parties à la présente Convention et publiés conformément à la réglementation interne applicable à ces dernières.

Les transports de marchandises en wagons ou dans des conteneurs à destination de la République populaire de Chine ou de la République populaire démocratique de Corée, et en sens inverse, sont soumis à l'autorisation préalable de la compagnie de chemin de fer du pays concerné ainsi que des réseaux de transit participant au transport.

§ 3. Sur instruction des autorités compétentes, une compagnie de chemin de fer peut:

- 1) Temporairement interrompre le trafic, en totalité ou en partie;
- 2) Temporairement interrompre la réception de certaines marchandises, ou l'autoriser sous certaines conditions uniquement;
- 3) Temporairement accorder sa préférence à certaines marchandises pour le transport.

¹ On entend par «compagnie de chemin de fer» chacune des compagnies de chemin de fer d'un pays.

² Les transports de marchandises qui ont lieu conformément aux dispositions de l'annexe 22 doivent s'effectuer uniquement sur les itinéraires indiqués dans cette dernière.

En outre, la compagnie de chemin de fer est en droit d'appliquer les mesures ci-dessus lorsqu'elles s'imposent en raison de circonstances indépendantes de sa volonté et face auxquelles elle est impuissante (catastrophes naturelles et autres cas de force majeure, par exemple).

La compagnie de chemin de fer qui prend de telles mesures doit en aviser sans délai, par télex ou par télécopie, les compagnies de chemin de fer concernées qui sont parties à la présente Convention. Celles-ci doivent également être informées sans délai de la levée desdites mesures.

Ces mesures sont publiées, s'il y a lieu, conformément à la réglementation interne applicable à chaque compagnie.

Article 4

Articles exclus du transport

§ 1. Les articles ci-après ne sont pas admis dans le cadre des services de transport international direct de marchandises par chemin de fer:

- 1) Articles interdits de transport dans l'un au moins des pays dont une compagnie de chemin de fer était censée prendre part au transport;
- 2) Articles faisant l'objet d'un monopole de l'administration postale (voir annexe 1) dans l'un au moins des pays dont une compagnie de chemin de fer était censée prendre part au transport;
- 3) Marchandises dangereuses dont le transport n'est pas prévu à l'annexe 2 de la présente Convention;
- 4) Envois de détail d'une masse inférieure à 10 kg par colis. Cette restriction ne s'applique pas aux marchandises pour lesquelles le volume d'un colis est supérieur à 0,1 m³;
- 5) Marchandises d'une masse supérieure à 1,5 t, placées dans des wagons couverts sans toit ouvrant et faisant l'objet d'un transbordement;
- 6) Envois de détail en transbordement sur du matériel roulant découvert, d'une masse inférieure à 100 kg par colis. Cette disposition ne s'applique cependant pas aux marchandises pour lesquelles il est prévu à l'annexe 2 que la masse maximale par colis est inférieure à 100 kg.

§ 2. Si, lors de l'exécution du contrat de transport, il apparaît que des articles non autorisés ont été pris en charge, même sous une désignation appropriée, ceux-ci sont saisis et font l'objet des dispositions législatives et réglementaires du pays dans lequel ils ont été saisis.

Article 5

Articles admis au transport sous conditions spéciales

§ 1. Le matériel roulant ferroviaire (y compris les wagons-grues) peut être transporté sur ses propres essieux à condition que la compagnie de chemin de fer expéditrice certifie sa capacité à circuler, ce qu'elle doit faire par écrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Désignation de la marchandise», en indiquant également la vitesse maximale autorisée et, au besoin, d'autres conditions de transport.

Si le matériel roulant transporté sur ses propres essieux doit emprunter des voies ferrées dont l'écartement ne correspond pas, il peut être accepté sous réserve de l'accord préalable des compagnies de chemin de fer concernées. Dans ce cas, l'expéditeur est tenu de fournir les bogies à utiliser pour l'écartement requis. Si le réseau dont les voies n'ont pas le même écartement est un réseau de transit, les parties au contrat peuvent convenir qu'il fournira ses propres bogies aux fins du transport sur ses lignes.

Pour les transports de locomotives, de tenders, de voitures de métro, de wagons automoteurs et de wagons-grues sur leurs propres essieux, l'expéditeur doit prévoir un accompagnement conformément aux dispositions de l'annexe 3.

§ 2. Les animaux vivants peuvent être transportés uniquement s'ils sont accompagnés, sauf s'il s'agit de petits animaux ou d'oiseaux transportés en tant qu'envois de détail dans des cages, boîtes, paniers, etc., bien fermés, sans transbordement.

L'expéditeur doit prévoir l'accompagnement des animaux conformément aux dispositions de l'annexe 3.

L'expéditeur doit se conformer aux règlements sanitaires et vétérinaires du pays expéditeur, du pays destinataire et des pays de transit.

§ 3. Les denrées périssables doivent être transportées conformément aux dispositions de l'annexe 4. Les transports de denrées périssables à destination de la République socialiste du Viet Nam ou en transit sur le territoire de ce pays doivent s'effectuer sous réserve de l'accord préalable des compagnies de chemin de fer vietnamiennes.

§ 4. Les marchandises ci-après ne peuvent être transportées que sous réserve d'un accord préalable entre les compagnies de chemin de fer participant au transport:

1) Marchandises d'une masse supérieure à 60 t par colis, ou à 20 t en transbordement à destination de la République socialiste du Viet Nam;

2) Marchandises d'une longueur supérieure à 18 m, ou à 12 m dans le cas d'un transport à destination de la République socialiste du Viet Nam.

Exception faite des envois à destination de la République socialiste du Viet Nam, les marchandises suivantes peuvent être transportées sans accord préalable:

- Marchandises d'une longueur supérieure à 18 m et inférieure ou égale à 25 m, chargées sur un seul wagon et transportées sans transbordement. Pour les marchandises hors gabarit, l'expéditeur doit indiquer la disposition et les moyens de fixation des marchandises dans tous les cas, sauf ceux prévus à l'annexe 14.1;
- Rails de chemin de fer et armatures métalliques de béton armé d'une longueur pouvant aller jusqu'à 30 m et, pour les voies ferrées européennes dont l'écartement est de 1 435 mm, d'une longueur pouvant aller jusqu'à 36 m;

3) Marchandises dépassant le gabarit de chargement indiqué à l'annexe 5 sur l'un au moins des réseaux participant au transport (marchandises hors gabarit).

En transbordement, le dépassement du gabarit est calculé en prenant en considération une hauteur de 1 300 mm entre le plancher du wagon et le niveau supérieur du rail, et de 1 100 mm pour les voies ferrées de la République socialiste du Viet Nam. Aux fins de ce calcul, il est convenu que le wagon se trouve sur une voie rectiligne et horizontale, et que son axe médian se trouve au milieu de la voie;

4) Marchandises en transbordement transportées sur des wagons à plancher surbaissé;

- 5) Produits chimiques en transbordement transportés dans des wagons-citernes spéciaux;
- 6) Tous les produits liquides transportés dans des wagons-citernes à destination de la République socialiste du Viet Nam.

Afin de convenir des conditions de transport pour les marchandises ci-dessus, l'expéditeur doit au plus tard dans le mois qui précède la présentation des marchandises, pour un transport sans transbordement, ou au plus tard dans les 2 mois qui précèdent, pour un transport avec transbordement, indiquer à la gare expéditrice le type de contenant ou d'emballage et la masse de chaque colis et, pour les marchandises visées aux alinéas 1, 2 et 3 du présent paragraphe, les dimensions et au besoin le plan de chargement. En ce qui concerne les marchandises hors gabarit, l'expéditeur doit fournir le plan de chargement dans tous les cas.

Dans le cas d'un transport de marchandises hors gabarit sur des voies de transit par un itinéraire détourné, l'expéditeur doit indiquer cet itinéraire dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur».

§ 5. En ce qui concerne les marchandises hors gabarit et de forme asymétrique, les marchandises ayant une masse brute supérieure à 3 t par colis, les appareils et les machines, et les marchandises emballées dans des caisses dont la hauteur dépasse 1 m, l'expéditeur doit indiquer sur chaque colis, sur les deux côtés dans le sens de la longueur et dans le sens de la largeur, au moyen d'une inscription indélébile, ou d'une autre façon permettant de conserver la marque durant le transport, l'emplacement du centre de gravité, en utilisant un signe conforme à ce qui est prévu à l'annexe 6, ainsi que la masse brute.

En ce qui concerne les marchandises hors gabarit transportées sur les lignes ferroviaires de la République de Bulgarie, de la Hongrie, de la République islamique d'Iran, de la République de Pologne, de la République socialiste du Viet Nam, de la République populaire de Chine, de la République populaire démocratique de Corée et de la Mongolie, l'expéditeur doit, sur les deux côtés de chaque colis dans le sens de la longueur, faire une marque ou apposer un panneau (délimités par un cadre rouge) comportant la mention suivante «Attention! Marchandise hors gabarit sur le réseau... (indiquer les sigles des compagnies de chemin de fer visées)». Cette mention doit être faite dans la langue du pays expéditeur et doit être accompagnée d'une traduction en russe et, dans le cas d'un transport sur les lignes ferroviaires de la République socialiste du Viet Nam, de la République populaire de Chine ou de la République populaire démocratique de Corée, d'une traduction en chinois ou en russe.

En ce qui concerne les marchandises hors gabarit transportées sur les autres lignes ferroviaires non énumérées ci-dessus, dont l'écartement est de 1 520 mm, l'expéditeur ou la gare de transbordement sur des wagons à écartement de 1 520 mm doit marquer le plancher du wagon et la marchandise au moyen de bandes de signalisation bien visibles et indélébiles et, sur les deux côtés de la marchandise dans le sens de la longueur, porter une inscription ou apposer un panneau faisant état des dimensions hors normes de la marchandise et indiquant les conditions de son accès aux gares équipées de buttes de triage, lorsque ces conditions sont énoncées sur le plan convenu, comme suit: «Marchandise hors gabarit... (indiquer le code correspondant)», «Ne pas laisser descendre de la butte de triage» et «Ne pas faire circuler sur la butte de triage». Ces mentions doivent être faites dans la langue de travail (russe) et, au besoin, traduites dans une autre langue.

§ 6. Les engins autotractés peuvent être transportés sous réserve du respect des conditions énoncées à l'annexe 7.

§ 7. Les marchandises dangereuses peuvent être transportées sous réserve du respect des conditions énoncées à l'annexe 2.

§ 8. Le transport des corps doit s'effectuer dans les conditions suivantes:

1) Tout corps est admis au transport à condition d'être placé dans un cercueil en métal, ou en bois recouvert d'une plaque de fer, robuste et hermétiquement fermé. Le cercueil doit être placé dans une caisse en bois et attaché;

2) L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture un certificat médical, délivré par les organismes sanitaires concernés, indiquant que ces derniers ne s'opposent pas à un tel transport;

3) Un corps n'est admis au transport qu'en tant qu'envoi par wagon complet et à grande vitesse;

4) Les objets joints au corps, à concurrence de 500 kg au total, peuvent être chargés dans le wagon où se trouve le cercueil contenant le corps. Ces objets sont transportés gratuitement, mais les compagnies de chemin de fer n'en sont pas responsables;

5) Tout corps doit impérativement être accompagné par un convoyeur de l'expéditeur, conformément aux dispositions de l'annexe 3. À la demande de l'expéditeur et sous réserve du consentement de toutes les compagnies de chemin de fer participant au transport, un corps peut être transporté sans convoyeur.

§ 9. Si, lors de l'exécution du contrat de transport, il apparaît que des marchandises parmi celles mentionnées aux paragraphes 1 à 8 du présent article et pouvant être transportées dans des conditions spéciales ont été prises en charge sans que soient respectées ces conditions, lesdites marchandises sont saisies et traitées conformément aux dispositions de l'article 21. Si l'état de l'emballage d'une marchandise dangereuse ne permet pas de poursuivre le transport de ladite marchandise, celle-ci fait l'objet des dispositions législatives et réglementaires du pays dans lequel elle a été saisie.

§ 10. Dans les cas exceptionnels où, en raison de circonstances particulières, le transport de certaines marchandises ne peut pas s'effectuer conformément aux dispositions de la Convention, les compagnies de chemin de fer y participant peuvent convenir avec l'expéditeur et le destinataire qu'il se fera dans des conditions spéciales.

Article 6

Dispositions particulières applicables à certains types de transport

§ 1. Les transports de marchandises dangereuses sont soumis aux dispositions de l'annexe 2 (Règles de transport applicables aux marchandises dangereuses).

§ 2. Les transports de marchandises accompagnées sont soumis aux dispositions de l'annexe 3 (Règles de transport applicables aux marchandises accompagnées par un convoyeur de l'expéditeur ou du destinataire).

§ 3. Les transports de denrées périssables sont soumis aux dispositions de l'annexe 4 (Règles de transport applicables aux denrées périssables).

§ 4. Les transports d'engins autotractés sont soumis aux dispositions de l'annexe 7 (Règles de transport applicables aux engins autotractés).

§ 5. Les transports de marchandises dans des conteneurs sont soumis aux dispositions de l'annexe 8 (Règles de transport applicables aux conteneurs).

§ 6. Réserve.

§ 7. Les transports de wagons chargés ou vides, appartenant à la compagnie de chemin de fer ou loués par celle-ci, sont soumis aux dispositions de l'annexe 10 (Règles de transport applicables aux wagons privés ou en location).

§ 8. Les transports de marchandises suremballées sont soumis aux dispositions de l'annexe 11 (Règles de transport applicables aux marchandises suremballées).

§ 9. Les transports intermodaux* d'ensembles routiers, de véhicules automobiles, de remorques, de semi-remorques et de caisses mobiles chargés, ainsi que les transports de ces derniers à vide avant ou après leur utilisation pour le transport ferroviaire de marchandises, sont soumis aux dispositions de l'annexe 21 (Règles de transport applicables aux ensembles routiers, véhicules automobiles, remorques, semi-remorques et caisses mobiles).

§ 10. Deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention peuvent convenir d'utiliser la lettre de voiture électronique pour un transport de marchandises, conformément à l'article 7. Des dispositions particulières peuvent être adoptées dans ce cas.

§ 11. Pour les transports de marchandises vers les pays qui appliquent les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – COTIF) et en sens inverse, il est possible d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS. Les particularités de ce document sont présentées à l'annexe 22 (Guide pour la lettre de voiture CIM/SMG).

Titre II

Établissement du contrat de transport

Article 7

Lettre de voiture

§ 1. L'établissement du contrat de transport s'effectue au moyen du modèle uniforme de lettre de voiture.

La lettre de voiture comprend plusieurs feuillets, à savoir:

- 1) L'original de la lettre de voiture;
- 2) La feuille de route;
- 3) Le duplicata de la lettre de voiture;
- 4) Le bulletin de livraison; et
- 5) Le bulletin d'arrivée;

Établis selon les modèles présentés à l'annexe 12.1 ou 12.2. Elle comprend en outre le nombre requis d'exemplaires supplémentaires de la feuille de route, établis selon le modèle présenté à l'annexe 12.3 ou 12.4, à savoir:

- Deux exemplaires pour le réseau expéditeur; et
- Un exemplaire pour chaque réseau de transit participant au transport.

L'expéditeur peut joindre à la lettre de voiture des exemplaires supplémentaires de la feuille de route aux fins des formalités douanières durant le transport ou à l'arrivée.

* On entend par transport intermodal le transport de marchandises au moyen de deux ou plusieurs modes de transport dans une même unité ou un même véhicule de transport, sans transbordement des marchandises lors du changement de mode.

Lorsqu'il présente ses marchandises pour les faire transporter, l'expéditeur doit fournir à la gare expéditrice, pour chaque envoi, une lettre de voiture dûment remplie et signée. Celle-ci doit être complétée en tenant compte rigoureusement des dispositions de l'annexe 12.5 (Explications relatives à l'utilisation de la lettre de voiture SMGS). Dans le cas d'un transport de marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la Convention et n'en applique pas les dispositions, la lettre de voiture doit être remplie conformément aux dispositions de l'annexe 12.6 de la Convention.

La réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice peut prévoir la mise à disposition du nombre requis d'exemplaires supplémentaires de la feuille de route pour la gare expéditrice ainsi que pour la compagnie.

Les feuillets 1, 2, 4 et 5 de la lettre de voiture accompagnent les marchandises jusqu'à la gare destinataire. Le feuillet 3 (duplicata de la lettre de voiture) est renvoyé à l'expéditeur après l'établissement du contrat de transport. Il n'a pas la force juridique de l'original de la lettre de voiture (feuillet 1 de la lettre).

§ 2. Les formulaires de la lettre de voiture doivent être imprimés après avoir été remplis dans l'une des langues de travail de l'OSJD (chinois et russe), comme suit:

- Pour un transport depuis ou vers la Fédération de Russie, la Géorgie, la Mongolie, la République d'Azerbaïdjan, la République du Bélarus, la République de Bulgarie, la République d'Estonie, la République de Hongrie, la République islamique d'Iran, la République du Kazakhstan, la République kirghize, la République de Lettonie, la République de Lituanie, la République de Moldova, la République d'Ouzbékistan, la République de Pologne, la République du Tadjikistan, le Turkménistan ou l'Ukraine, ou en transit par l'un de ces pays, en langue russe;
- Pour un transport depuis ou vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée ou la République socialiste du Viet Nam, en langue chinoise ou russe.

Les formulaires de la lettre de voiture ainsi que le contenu de toutes les rubriques ou de certaines d'entre elles peuvent être traduits dans une autre langue. En cas de divergence d'interprétation, c'est le texte établi dans la langue de travail de l'OSJD sur lequel il convient de se fonder.

§ 3. Les formulaires de la lettre de voiture doivent être établis au format A4 et imprimés:

- 1) Pour un transport de marchandises à petite vitesse, en caractères noirs sur une feuille de papier blanche;
- 2) Pour un transport de marchandises à grande vitesse, en caractères noirs sur une feuille de papier blanche comportant une rayure rouge de 1 centimètre de largeur dans les coins supérieur et inférieur du recto et du verso.

La réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice peut prévoir l'impression du duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3) sur du papier d'une autre couleur.

Selon que l'expéditeur choisit le formulaire sur papier blanc ou bien le formulaire sur papier blanc avec des rayures rouges, il convient d'expédier les marchandises à petite ou bien à grande vitesse sur la totalité du parcours.

Les formulaires de la lettre de voiture peuvent être imprimés sur du papier filigrané et peuvent comporter un numéro d'envoi imprimé, des microcaractères, un hologramme ou un quadrillage de couleur claire si le fond du papier reste blanc.

§ 4. Sous réserve de l'accord des compagnies de chemin de fer concernées, les marchandises peuvent être admises pour envoi par wagon complet dans un train de voyageurs ou, dans le cas d'un transport sans transbordement, pour envoi en conteneur par un ou plusieurs réseaux ferroviaires parties à la présente Convention. L'expéditeur doit informer la compagnie expéditrice de l'envoi à effectuer au plus tard 8 jours avant de présenter ses marchandises en vue de leur transport.

Après avoir reçu l'accord pour un transport de marchandises par train de voyageurs, l'expéditeur doit mentionner à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» que «Les marchandises doivent être transportées par train de voyageurs sur les réseaux des compagnies... (sigles des compagnies de chemin de fer concernées). Pour ce type de transport, il convient d'utiliser la lettre de voiture grande vitesse.

§ 5. Les renseignements à fournir dans la lettre de voiture doivent être mentionnés lisiblement à l'encre, au stylo à bille (sauf si cela est contraire à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice), à la machine à écrire ou avec un ordinateur, typographiés ou marqués au moyen d'un cachet. La couleur rouge ne doit être employée pour les renseignements que dans les cas expressément prévus dans la présente Convention.

Tous les renseignements doivent être fournis par l'expéditeur ou par la compagnie de chemin de fer aux rubriques correspondantes de la lettre de voiture.

Les abréviations ne sont pas admises dans la lettre de voiture, à l'exception de celles qui sont énumérées à l'annexe 12.5 et dans les cas prévus au paragraphe 7 du présent article et au paragraphe 2 de l'article 15. Les cachets apposés sur les formulaires de la lettre doivent être clairement lisibles. Les mentions portées par l'expéditeur ne doivent pas être corrigées (biffées, remplacées par collage de texte, etc.), effacées ou raturées.

L'expéditeur peut exceptionnellement apporter une correction à une rubrique, voire à deux si elles sont liées. La correction doit alors être mentionnée à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» et accompagnée d'une signature ou d'un cachet.

Les modifications et ajouts dans la lettre de voiture qui sont le fait de la compagnie de chemin de fer doivent être accompagnés de la signature de l'employé qui les a apportés au nom de la compagnie et du cachet de la gare.

§ 6. L'expéditeur doit indiquer dans la lettre de voiture les gares frontière de sortie du pays d'expédition et des pays de transit par lesquelles doivent passer les marchandises. S'il est possible de faire passer les marchandises d'une gare frontière de sortie à plusieurs gares frontière d'entrée dans un pays voisin, il doit alors être indiqué dans la lettre de voiture par quelle gare frontière d'entrée s'effectuera le transport.

L'expéditeur doit si possible indiquer les gares frontière par lesquelles le trajet entre la gare expéditrice et la gare destinataire est le plus court. En ce qui concerne les réseaux de transit, il doit indiquer uniquement les gares frontière qui sont répertoriées dans le tarif de transit applicable au transport international donné.

L'expéditeur doit indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Réseau et gare destinataires» dans le cas d'un transport vers la République populaire démocratique de Corée, ou à la rubrique «Gare expéditrice» dans le cas d'un transport depuis la République populaire démocratique de Corée, le nom de la gare ainsi que le code de la gare et du réseau.

§ 7. Le destinataire ou l'expéditeur de marchandises ne peut être qu'une personne physique ou morale. Il n'est pas permis de mentionner à la rubrique «Destinataire, adresse postale» de la lettre de voiture des renseignements parmi lesquels ne figurent pas le nom et l'adresse postale du destinataire si, conformément aux dispositions concernant le trafic de transit applicable par les compagnies de chemin de fer concernées pour le transport international donné, il n'est pas établi d'autres dispositions réglementaires.

Dans le cas d'un transport vers la République socialiste du Viet Nam, la République populaire de Chine ou la République populaire démocratique de Corée, et en sens inverse, il est permis d'indiquer à la rubrique «Expéditeur, adresse postale» ou «Destinataire, adresse postale» le code défini pour l'expéditeur ou le destinataire dans le pays concerné et pour son adresse postale (6DM-12, par exemple).

§ 8. Les marchandises doivent être désignées comme suit dans la lettre de voiture:

1) Les marchandises transportées conformément aux dispositions du paragraphe 7 de l'article 5 doivent être désignées selon les prescriptions de l'annexe 2 et celles des alinéas 2 à 4 du présent paragraphe;

2) Les marchandises transportées en transit sur les réseaux qui sont parties à la présente Convention doivent être désignées selon la nomenclature correspondant au tarif de transit appliqué pour le transport international donné.

Outre la désignation ci-dessus, l'expéditeur peut indiquer entre parenthèses la désignation de la marchandise selon la nomenclature correspondant au tarif interne en vigueur sur le réseau expéditeur ou destinataire, ou deux désignations selon les nomenclatures correspondant aux tarifs en vigueur sur les réseaux expéditeur et destinataire;

3) Les marchandises transportées entre deux pays voisins doivent être désignées selon la nomenclature correspondant au tarif direct éventuellement négocié entre les compagnies de chemin de fer concernées;

4) Dans tous les autres cas, les marchandises doivent être désignées selon la nomenclature correspondant au tarif interne en vigueur sur le réseau expéditeur ou sur les réseaux expéditeur et destinataire. De plus, il convient d'indiquer dans la lettre de voiture l'état et les caractéristiques de la marchandise en vue de sa tarification.

§ 9. Lorsque du bois de chauffage ou de charpente est présenté en vue d'être transporté, l'expéditeur peut indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Désignation de la marchandise», le nombre de piles de bois et leur hauteur en centimètres, ou le volume de bois en mètres cubes, par exemple.

§ 10. Si, dans le cas d'un envoi par wagon complet, on utilise un wagon sur lequel figure la marque «ABC», il convient d'indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Capacité de charge (t)», la lettre C et la masse maximale de la marchandise en dessous de celle-ci.

§ 11. La masse de la marchandise et le moyen employé pour la déterminer doivent être indiqués aux rubriques correspondantes de la lettre de voiture, conformément aux règles applicables par la compagnie de chemin de fer expéditrice.

§ 12. Si, sur les formulaires de la lettre de voiture, l'espace disponible pour indiquer les renseignements sur la marchandise, aux rubriques 9 à 13, ou sur les conteneurs et autres contenants, aux rubriques 18 et 19, est insuffisant, il convient d'attacher aux feuillets 1 à 5 de la lettre, ainsi qu'à chaque exemplaire supplémentaire de la feuille de route, un feuillet supplémentaire de la taille des autres. Les feuillets supplémentaires doivent servir à indiquer les renseignements à fournir pour chaque rubrique incomplète. En outre, aux rubriques 9 à 11 ou 18 et 19 de la lettre de voiture, il convient d'inscrire la mention «Voir le feuillet supplémentaire». Les rubriques 12 et 13 servent quant à elles à déclarer le nombre total de colis et la masse totale de la marchandise.

Si, sur les formulaires de la lettre de voiture, l'espace disponible pour indiquer les renseignements sur les wagons, aux rubriques 27 à 30, est insuffisant, il convient de mentionner les renseignements restant à fournir sur un feuillet supplémentaire. Ce feuillet,

en un seul exemplaire, doit être attaché aux feuillets 1 à 5 de la lettre de voiture et à chaque exemplaire supplémentaire de la feuille de route. Sur la dernière ligne des rubriques 27 à 30, il convient dans ce cas d'ajouter la mention suivante: «Voir la suite sur le feuillet supplémentaire».

L'expéditeur peut également joindre à la lettre de voiture des feuillets supplémentaires pour les rubriques «Déclarations particulières de l'expéditeur» et «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur».

L'expéditeur doit signer tous les feuillets supplémentaires et indiquer à la rubrique «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur» de la lettre de voiture le nombre de feuillets supplémentaires joints.

Si, conformément à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice, les exemplaires supplémentaires de la feuille de route doivent être remplis par la gare expéditrice, l'expéditeur doit remettre à cette dernière, à la demande de celle-ci, le nombre de feuillets supplémentaires à joindre auxdits exemplaires supplémentaires.

Les feuillets supplémentaires joints doivent être remplis dans l'une des langues mentionnées au paragraphe 2 du présent article.

§ 13. Dans la lettre de voiture, à la rubrique «Informations qui ne lient pas le transporteur», l'expéditeur des marchandises peut faire en ce qui concerne l'envoi considéré des observations dans le simple but d'informer le destinataire, sans que cela donne lieu à une quelconque obligation ou responsabilité de la part du transporteur. Par exemple:

- «Conformément au contrat...»;
- «Conformément au bon n° (conformément à l'ordre de transport n° ou conformément à la commande n°)...»;
- «Faire suivre à...».

§ 14. Le contrat de transport peut être établi sous forme de lettre de voiture électronique.

La lettre de voiture électronique est un fichier électronique considéré comme une lettre de voiture établie sur papier dans le cadre d'un contrat de transport.

Les conditions de saisie des données dans la lettre de voiture électronique sont fixées entre la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur.

Au besoin, il est possible d'établir un exemplaire de la lettre de voiture électronique sur papier, accompagné de feuillets supplémentaires, sous la forme des annexes 12.1, 12.2, 12.3 et 12.4 de la Convention et conformément aux dispositions du paragraphe 12 du présent article. Dans le cas d'un transport de marchandises à grande vitesse, la rayure rouge faite dans l'angle supérieur droit du formulaire sur papier peut être remplacée par la mention «Grande vitesse» dans la lettre de voiture électronique.

Toute modification des renseignements saisis dans la lettre de voiture électronique dans les cas prévus par la Convention doit s'effectuer en conservant les données initialement communiquées.

§ 15. Le contrat de transport peut être établi à l'aide de la lettre de voiture CIM/SMGS. On trouvera à l'annexe 22 (Consignes relatives à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS) la lettre type et les consignes relatives à son utilisation.

Article 8

Prise en charge de marchandises aux fins d'un transport

§ 1. Toute marchandise admise pour être envoyée par un expéditeur, conformément à une lettre de voiture, à partir d'une gare expéditrice, à un destinataire qui la reçoit à une gare destinataire est considérée comme un envoi. Il existe plusieurs types d'envoi, à savoir l'envoi par wagon complet, l'envoi de détail, l'envoi de conteneur et l'envoi par ferroutage.

L'envoi par wagon complet concerne les marchandises, déclarées sur une lettre de voiture, pour le transport desquelles il est nécessaire de disposer d'un wagon complet en raison de leur volume ou de leur nature.

L'envoi de détail concerne les marchandises, déclarées sur une lettre de voiture, dont la masse brute totale ne doit pas dépasser 5 000 kg et dont le volume ou la nature ne nécessitent pas de disposer d'un wagon complet pour le transport. Sous réserve d'un commun accord entre les compagnies de chemin de fer participant au transport, les marchandises dont la masse brute totale dépasse 5 000 kg peuvent être admises au transport en tant qu'envois de détail lorsque le volume correspondant ne nécessite pas un wagon complet.

L'envoi de conteneur concerne les marchandises, déclarées sur une lettre de voiture, à transporter dans un conteneur standard de capacité moyenne ou de grande capacité. Il peut également s'agir d'un conteneur standard de capacité moyenne ou de grande capacité à transporter vide.

L'envoi par ferroutage concerne le transport d'un ensemble routier (placé sur un ou deux wagons), d'un véhicule automobile, d'une remorque, d'une semi-remorque ou d'une caisse mobile chargés de marchandises, ou de ces derniers à vide avant ou après leur utilisation pour le transport ferroviaire de marchandises.

Dans la lettre de voiture, à la rubrique «Type d'envoi», l'expéditeur doit indiquer s'il s'agit d'un envoi par wagon complet, d'un envoi de détail ou d'un envoi de conteneur. Dans le cas d'un envoi par ferroutage, il n'est toutefois pas nécessaire de préciser le type d'envoi.

Il n'est pas permis de présenter ou de prendre en charge pour un transport dans un wagon:

- Plusieurs envois par wagon complet réunis;
- Un envoi par wagon complet avec d'autres types d'envoi;
- Un envoi de conteneur avec d'autres types d'envoi;
- Un envoi par ferroutage avec d'autres types d'envoi.

§ 2. Les marchandises ci-après sont prises en charge pour un envoi par wagon complet conformément à une lettre de voiture:

- Marchandises dont la masse ou le volume ne dépasse pas la masse maximale admissible dans le wagon ou le volume utile de celui-ci;
- Marchandises pour le transport desquelles il est nécessaire de grouper deux wagons ou plus.

Sur demande écrite de l'expéditeur et sous réserve de l'accord de toutes les compagnies de chemin de fer concernées, le transport de wagons ou de conteneurs contenant des marchandises d'un même type vers une gare destinataire et à l'adresse d'un destinataire peut s'effectuer par groupage conformément à une lettre de voiture.

Dans ce cas, l'expéditeur doit indiquer les renseignements pertinents:

- Dans la liste de wagons transportés en groupage conformément à la lettre de voiture (annexe 13.1), conformément aux instructions de l'annexe 13.2;
- Dans la liste de conteneurs transportés en groupage conformément à la lettre de voiture (annexe 13.3), conformément aux instructions de l'annexe 13.4;
- Dans la liste de wagons CIM/SMGS ou dans la liste de conteneurs CIM/SMGS, conformément aux instructions de l'annexe 22;
- Et fournir avec la lettre de voiture le nombre requis d'exemplaires de chaque liste, conformément aux instructions de l'annexe 13.2, 13.4 ou 22 respectivement.

Un exemplaire de chaque liste est renvoyé à l'expéditeur avec le duplicata de la lettre de voiture.

Dans le cas d'un transport de wagons en groupage conformément à une lettre de voiture, l'expéditeur doit porter la mention «Voir la liste jointe»:

- Dans la lettre de voiture SMGS, aux rubriques «Wagon», «Capacité de charge (t)», «Essieux» et «Tare»;
- Dans la lettre de voiture CIM/SMGS, aux rubriques «Wagon n^o» et «Désignation de la marchandise».

Dans le cas d'un transport de conteneurs en groupage conformément à une lettre de voiture, l'expéditeur doit porter la mention «Voir la liste jointe»:

- Dans la lettre de voiture SMGS, aux rubriques «Wagon», «Capacité de charge (t)», «Essieux», «Tare», «Type, catégorie» et «Propriétaire et n^o»;
- Dans la lettre de voiture CIM/SMGS, aux rubriques «Wagon n^o» et «Désignation de la marchandise».

Dans le cas d'un transport de wagons en groupage conformément à une lettre de voiture CIM/SMGS, à la rubrique «Wagon n^o» de cette dernière, l'expéditeur doit porter la mention «Voir la liste jointe».

Si la gare expéditrice est une gare équipée de voies étroites (écartement inférieur à 1 435 mm) ouverte au trafic intérieur de marchandises, les marchandises peuvent également être prises en charge pour un transport dans plusieurs wagons conformément à une lettre de voiture si cela est prévu dans la réglementation interne applicable à la compagnie expéditrice.

§ 3. La charge à l'essieu pour un transport ferroviaire international sur des voies de 1 435 mm ne doit pas dépasser 20 t, sauf sur le réseau des chemins de fer bulgares, où elle ne doit pas dépasser 22,5 t², et sur le réseau des chemins de fer vietnamiens³, où elle ne doit pas dépasser 14 t⁴ sur des voies de 1 000 mm.

² Une charge à l'essieu de 20 t et une charge au mètre linéaire de 7,2 t/m doivent être respectées pour les gares suivantes du réseau des chemins de fer bulgares: Assenovgrad, Boyanovo, Bolchevik, Bratsigovo, Tcherkvitsa, Dolna Mitropolia, Elkhovo, Dolen Tchiflik, Khissara, Kourtovo-Konare, Milkovitsa, Novi Pazar, Panagourichtche, Petritch, Pomorie, Syedinenie, Sarafovo, Somovit, Staro Orekhovo, Streltcha, Tenevo et Vtcha.

Sur l'itinéraire Vidine-Kalafate-port:

- La charge à l'essieu est de 18 t;
- La charge au mètre linéaire est de 3,6 t/m;

La charge à l'essieu pour un transport ferroviaire sur des voies de 1 520 mm ne doit pas dépasser 23,5 t.

Des limitations temporaires de la charge à l'essieu sur les voies dont l'écartement est inférieur à l'un de ceux indiqués peuvent être imposées par certaines compagnies de chemin de fer pour des raisons techniques, mais uniquement à certains points de passage d'une frontière.

§ 4. Le transport en commun des marchandises ci-après dans un wagon conformément à une lettre de voiture, ou à plusieurs lettres de voiture, n'est pas autorisé:

1) Les marchandises périssables avec d'autres marchandises périssables lorsque les conditions de conservation ne sont pas les mêmes;

2) Les marchandises périssables avec d'autres marchandises, non périssables, lorsque les premières doivent être conservées à certaines températures ou dans certaines conditions, conformément au paragraphe 6 de l'annexe 4;

3) Les marchandises mentionnées au paragraphe 7 de l'article 5 avec d'autres marchandises, lorsque le transport en commun des unes et des autres dans un même wagon n'est pas autorisé conformément à l'annexe 2;

4) Les marchandises transportées par l'expéditeur avec les marchandises transportées par la compagnie de chemin de fer;

5) Les marchandises qui, conformément à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice, ne doivent pas être transportées en commun avec d'autres marchandises dans un même wagon;

6) Les marchandises en vrac avec d'autres marchandises.

§ 5. Le contrat de transport est réputé conclu dès lors que la gare expéditrice a pris en charge les marchandises accompagnées de la lettre de voiture aux fins du transport. La prise en charge est confirmée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice. Cette dernière doit également apposer son timbre sur les feuillets supplémentaires joints à la lettre de voiture conformément au paragraphe 12 de l'article 7.

Le timbre à date doit être apposé dès que l'expéditeur a remis toutes les marchandises énumérées dans la lettre de voiture et acquitté toutes les sommes à sa charge conformément à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice.

§ 6. Une fois que le timbre a été apposé, la lettre de voiture atteste la conclusion du contrat de transport.

- L'échange des wagons comportant plus de quatre essieux est possible sous réserve d'un accord préalable entre la compagnie des chemins de fer roumains (CFR) et la compagnie des chemins de fer bulgares (BDZ).

³ Une charge à l'essieu inférieure ou égale à 20 t et une charge au mètre linéaire inférieure ou égale à 6,0 t/m doivent être respectées pour les itinéraires suivants sur les lignes ferroviaires vietnamiennes dont l'écartement est de 1 435 mm ou varie entre 1 435 mm et 1 000 mm: Yen Vyên-Dong Dang et Dong Dang-Huongbi.

⁴ Une charge à l'essieu inférieure ou égale à 14 t et une charge au mètre linéaire inférieure ou égale à 4,2 t/m doivent être respectées pour les itinéraires suivants sur les lignes ferroviaires vietnamiennes dont l'écartement est de 1 000 mm: Zap Bat-Lao Cai (via la gare de Hanoi ou de Ha Dong), Yen Vyên-Hai Phong, Yen Vyên-Dong Dang et Hanoi-Vinh.

Sur l'itinéraire Vinh-Da Nang:

- La charge à l'essieu est inférieure ou égale à 14 t;
- La charge au mètre linéaire est inférieure ou égale à 4,1 t/m.

§ 7. La prise en charge et l'envoi des marchandises par wagon complet, au détail, par conteneur ou par ferroutage s'effectuent conformément aux dispositions de la Convention et à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer expéditrice si les dispositions requises font défaut dans la Convention.

Article 9

Emballage, conditionnement, marquage, chargement, détermination de la masse de la marchandise et du nombre de colis

Scellement

§ 1. Les marchandises nécessitant un emballage ou un conditionnement destiné à les protéger contre les pertes, détériorations, dégradations et contre toute altération de la qualité due à d'autres causes au cours du transport, à éviter l'endommagement des moyens de transport ou des autres marchandises ainsi que les dommages aux personnes, doivent être présentées pour le transport dans un emballage ou un conditionnement répondant pleinement à ces exigences. L'expéditeur porte la responsabilité de toutes les conséquences que pourrait entraîner l'absence d'emballage ou de conditionnement ou leur mauvais état et est notamment tenu d'indemniser les chemins de fer en cas de dommages en résultant.

Si ces marchandises sont présentées pour le transport sans emballage ou sans conditionnement, dans un emballage ou un conditionnement défectueux, ainsi que dans un emballage ou un conditionnement qui ne correspond pas aux caractéristiques des marchandises ou ne permet pas leur transbordement d'un wagon à un autre, les chemins de fer refusent de les accepter s'il est possible d'établir, par inspection visuelle, que leur emballage ou leur conditionnement ne répond pas aux prescriptions, ne permet pas de les transborder en toute sécurité ou est défectueux. Les chemins de fer sont tenus de procéder à une inspection visuelle de l'emballage ou du conditionnement des marchandises uniquement dans les cas où le chargement est effectué par la compagnie de chemin de fer, ou par l'expéditeur sous le contrôle d'un agent des chemins de fer.

Si la compagnie de chemin de fer refuse les marchandises, elle doit, à la demande de l'expéditeur, dresser un procès-verbal et en remettre un exemplaire à l'expéditeur.

§ 2. Les marchandises dangereuses doivent être conditionnées conformément aux dispositions de l'annexe 2.

§ 3. L'expéditeur est tenu d'apposer sur les colis des inscriptions claires à l'encre indélébile ou d'y coller des étiquettes ou des fiches comportant les données suivantes, conformément à la lettre de voiture:

- 1) Les signes (marques) et le numéro des colis;
- 2) La gare et la compagnie de chemin de fer expéditrices;
- 3) La gare et la compagnie de chemin de fer destinataires;
- 4) L'expéditeur et le destinataire;
- 5) Le nombre de colis pour les envois de détail.

Dans le cas d'envois de détail, chaque colis doit être marqué.

En cas de présentation pour le transport d'objets personnels, l'expéditeur doit de plus placer dans chaque colis une fiche comportant les données indiquées plus haut.

En cas d'envoi par wagon complet, à l'exception des marchandises chargées en vrac, au minimum 10 colis par wagon doivent être marqués et placés près des portes du wagon.

Si le transport de certaines marchandises nécessite des précautions particulières en raison des caractéristiques de ces marchandises, l'expéditeur est aussi tenu d'apposer sur les colis une inscription ou une étiquette conformément à l'annexe 6, indiquant que la marchandise doit être manipulée avec précaution, avec par exemple la mention «Attention» ou «Haut».

Les étiquettes prévues à l'annexe 6 doivent également être placées par l'expéditeur sur les wagons, sauf dans les cas où elles sont apposées par la compagnie de chemin de fer expéditrice conformément à la réglementation interne applicable par cette compagnie.

Le marquage s'effectue dans la langue du pays de départ avec traduction dans l'une des langues de travail de l'OSJD (chinois, russe), à savoir:

- Pour un transport vers la Fédération de Russie, la Géorgie, la République d'Azerbaïdjan, la République du Bélarus, la République de Bulgarie, la République d'Estonie, la République de Hongrie, la République islamique d'Iran, la République du Kazakhstan, la République kirghize, la République de Lettonie, la République de Lituanie, la République de Moldova, la République d'Ouzbékistan, la République de Pologne, la République du Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ukraine – en russe;
- Pour un transport vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée et la République socialiste du Viet Nam – en chinois ou en russe;
- Pour un transport vers la Mongolie ou un transit dans ce pays – en russe.

Dans les cas où, pour un transport vers la République populaire de Chine, la République populaire démocratique de Corée et la République socialiste du Viet Nam ou en provenance de ces pays, la désignation conventionnelle de l'expéditeur ou du destinataire utilisée dans ces pays et son adresse postale sont inscrites dans la lettre de voiture, à la rubrique «Adresse de l'expéditeur» ou à la rubrique «Adresse du destinataire», l'expéditeur inscrit également cette désignation conventionnelle sur les colis.

En outre, pour un transport vers la République populaire démocratique de Corée, l'expéditeur est tenu d'indiquer en face du nom de la compagnie de chemin de fer et de la gare destinataires et, pour un transport à partir de la République populaire démocratique de Corée, en face du nom de la compagnie de chemin de fer et de la gare expéditrices, le code de la compagnie de chemin de fer et de la gare en question.

L'expéditeur doit supprimer les étiquettes non valables et rendre illisibles les inscriptions non valables.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude du contenu des inscriptions, étiquettes ou fiches apposées ou collées sur les colis, ainsi que de l'exactitude du contenu des étiquettes qu'il place sur les wagons. Il porte la responsabilité de toutes les conséquences découlant d'indications erronées, incomplètes ou imprécises qu'il aurait portées dans les inscriptions, sur les étiquettes ou sur les fiches, ainsi que de l'absence d'indications.

§ 4. Le chargement, l'installation et l'arrimage des marchandises à la gare expéditrice ou à la gare de transbordement s'effectuent:

1) Dans des wagons couverts prévus pour un écartement de voies de 1 435 mm et de 1 000 mm, dans des wagons isothermes et dans des wagons-citernes – conformément à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer de chargement; dans des wagons couverts à usage universel prévus pour un écartement de voies de 1 520 mm – conformément aux Règles pour l'installation et l'arrimage des marchandises dans des wagons et conteneurs (annexe 14);

2) En cas de transport sur du matériel roulant découvert sans transbordement, impliquant des chemins de fer à écartements de voies différents – conformément aux Règles pour l’installation et l’arrimage des marchandises dans des wagons et conteneurs (annexe 14) ou aux Règles pour l’installation et l’arrimage des ensembles routiers, véhicules automobiles, véhicules tracteurs, remorques, semi-remorques et caisses mobiles sur des plates-formes de modèle 13-9009, 13-4095 et 13-9004M prévues pour un écartement de voies de 1 520 mm (annexe 14.1);

3) Pour un transport sur du matériel roulant découvert impliquant des chemins de fer ayant le même écartement de voies, ainsi que pour un transport comprenant un transbordement, impliquant des chemins de fer ayant des écartements de voies différents – conformément aux Règles pour l’installation et l’arrimage des marchandises dans des wagons et conteneurs (annexe 14), aux Règles pour l’installation et l’arrimage des ensembles routiers, véhicules automobiles, véhicules tracteurs, remorques, semi-remorques et caisses mobiles sur des plates-formes de modèle 13-9009, 13-4095 et 13-9004M prévues pour un écartement de voies de 1 520 mm (annexe 14.1) ou conformément à d’autres règles convenues entre les compagnies de chemin de fer participant au transport.

Si la marchandise est acheminée sur du matériel roulant découvert avec transbordement avant ou après le transbordement à la gare frontière, sur les chemins de fer d’un pays unique, le chargement de la marchandise peut être effectué conformément à la réglementation interne applicable par les chemins de fer de ce pays.

La réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice détermine qui, des chemins de fer ou de l’expéditeur, doit effectuer le chargement. Si le chargement doit être effectué par l’expéditeur, celui-ci est tenu d’établir que le wagon est approprié pour le transport de la marchandise concernée.

L’expéditeur est tenu d’indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Chargé», par qui est effectué le chargement de la marchandise ou du conteneur dans le wagon.

Si la marchandise est chargée par l’expéditeur, celui-ci porte la responsabilité de toutes les conséquences découlant d’un chargement mal effectué et est notamment tenu d’indemniser la compagnie de chemin de fer pour tout préjudice en résultant.

§ 5. La compagnie de chemin de fer peut exiger de l’expéditeur que les marchandises à l’unité dont la réception, le chargement et le transbordement ne peuvent s’effectuer sans une perte de temps considérable soient regroupées en colis plus importants au moyen d’attaches ou d’emballages.

§ 6. Les wagons ne peuvent être chargés que dans la limite de leur capacité de charge maximale, compte tenu de la charge admissible par essieu conformément au paragraphe 3 de l’article 8.

Est considérée comme la capacité de charge maximale:

1) Si le wagon ne porte qu’une inscription relative à la capacité de charge – la capacité de charge indiquée, augmentée de 1 tonne pour les wagons à deux essieux et de 2 tonnes pour les wagons à quatre essieux ou plus; sur les chemins de fer de la République populaire de Chine et de la République populaire démocratique de Corée – la capacité de charge augmentée de 5 %; pour les wagons prévus pour un écartement de rail de 1 520 mm – la capacité de charge indiquée sur le wagon;

2) Si le wagon porte deux inscriptions – la capacité de charge correspondant au chiffre le plus élevé (le chiffre le plus bas indique la capacité de charge minimale);

3) Si le wagon porte l’inscription au pochoir «ABC» – la capacité de charge maximale est indiquée sous la lettre «C».

Le chargement du wagon au-delà de la capacité de charge maximale est considéré comme une surcharge.

§ 7. La détermination de la masse de la marchandise et du nombre de colis s'effectue conformément à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice.

Toutefois:

1) Les marchandises transportées sur du matériel roulant découvert sans bâches ou sous des bâches non scellées sont prises en charge pour le transport avec mention obligatoire par les expéditeurs dans la lettre de voiture:

- Du nombre de colis et de la masse si le nombre total de colis n'est pas supérieur à 100;
- De la masse de la marchandise uniquement si le nombre total de colis est supérieur à 100. Dans un tel cas, l'expéditeur inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Nombre de colis», la mention: «Vrac»;

2) Les petits articles non emballés sont pris en charge pour le transport uniquement au poids, sans comptage. Dans la lettre de voiture, à la rubrique «Nombre de colis», l'expéditeur inscrit la mention: «Vrac»;

3) Les marchandises conditionnées dont la masse est déterminée à l'emballage et est indiquée sur chaque colis ainsi que les colis de masse standard identique ne sont pas pesés à la prise en charge pour le transport.

Dans de tels cas, l'expéditeur est tenu d'inscrire dans la lettre de voiture le nombre de colis et la masse totale de la marchandise et d'indiquer, à la rubrique «Méthode de détermination de la masse», le mode de détermination de la masse totale de la marchandise, à savoir, selon la masse standard («Selon standard») ou selon la masse indiquée sur les colis («Selon inscription»);

4) Si, dans la lettre de voiture, la masse de la marchandise est indiquée à la rubrique «Masse (en kg) expéditeur», ainsi qu'à la rubrique «Masse (en kg) chemin de fer», la masse de référence est celle déterminée par le chemin de fer, à l'exception des cas mentionnés aux alinéas 1 à 3 du paragraphe 4 de l'article 23.

§ 8. Les portes et toutes les ouvertures de tous les wagons chargés équipés d'un dispositif pour l'installation de scellés doivent être scellées avec des plombs ou des systèmes de scellement, à l'exception des ouvertures d'aération ou des autres ouvertures fermées de l'intérieur par des grilles ou par d'autres moyens. Tous les dispositifs de remplissage et de vidange des wagons-citernes doivent être scellés. Les dispositifs de vidange situés au fond des citernes ne sont pas scellés si leur conception ne permet pas de les ouvrir sans ouvrir l'orifice de remplissage supérieur.

S'il reste, sur le wagon ou sur le conteneur, des scellés ou des systèmes de scellement posés lors de transports précédents, ils doivent être retirés, soit par l'expéditeur, soit par la compagnie de chemin de fer, en fonction de celui qui, de l'un ou de l'autre, doit sceller à nouveau le wagon ou le conteneur.

Il convient d'utiliser des scellés ou des systèmes de scellement impossibles à retirer sans les endommager; les scellés ou les systèmes de scellement doivent être placés de façon qu'il soit impossible d'accéder à la marchandise sans les endommager.

Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les compagnies de chemin de fer participant au transport, les scellés mis par l'expéditeur sur le wagon ou le conteneur doivent porter en caractères bien lisibles les marquages suivants:

- 1) Le nom de la gare (en abrégé si nécessaire);

- 2) La date de la pose des scellés ou les marques de contrôle;
- 3) Le nom abrégé de l'expéditeur.

En outre, les scellés de l'expéditeur peuvent comporter le nom abrégé de la compagnie de chemin de fer expéditrice.

À moins qu'il n'en ait été convenu autrement entre les compagnies de chemin de fer participant au transport, les scellés apposés sur les wagons ou sur les conteneurs par les chemins de fer doivent porter les mêmes marquages; toutefois, ils doivent contenir, au lieu du nom abrégé de l'expéditeur, le nom abrégé de la compagnie de chemin de fer expéditrice, ainsi que le numéro de la pince à plomber si les scellés ne sont pas revêtus de marques de contrôle.

Quelle que soit la partie qui procède au scellement – l'expéditeur ou les chemins de fer – les systèmes de scellement doivent être revêtus des marquages suivants:

- Le nom abrégé de la compagnie de chemin de fer expéditrice;
- La marque de contrôle.

Les systèmes de scellement peuvent de plus comporter le nom de la gare expéditrice et le nom de l'expéditeur, en abrégé si nécessaire.

Si le wagon ou le conteneur sont scellés à l'aide de plusieurs systèmes de scellement, ceux-ci doivent être revêtus de marques de contrôle différentes.

Lorsque les wagons couverts et les wagons isothermes sont équipés de dispositifs supplémentaires pour l'installation de scellés sur la partie supérieure de la porte, les scellés sont posés uniquement sur les dispositifs principaux.

La compagnie de chemin de fer expéditrice informe toutes les compagnies de chemin de fer participant au transport, dans un délai de 2 mois, des règles d'utilisation et des modalités de retrait du système de scellement. L'utilisation de systèmes pour le retrait desquels un matériel spécial (arracheurs ou clefs) est nécessaire doit faire l'objet d'un accord entre la compagnie de chemin de fer expéditrice et les compagnies de chemin de fer participant au transport.

En cas de transport sans rupture de charge de marchandises depuis des pays non parties à la Convention et en cas de transport de conteneurs, d'ensembles routiers, de véhicules automobiles, de remorques, de semi-remorques ou de caisses mobiles arrivés par voie navigable, ou en cas de transport intermodal, les marchandises peuvent être prises en charge pour la suite du transport avec des scellés ou des systèmes de scellement revêtus de signes qui peuvent différer de ceux prévus par les dispositions du présent article.

Si des wagons couverts prévus pour un écartement de rail de 1 520 mm sont scellés au moyen de plombs, les fermetures des portes des wagons sont encore renforcées par des colliers de serrage.

Dans les autres cas, le scellement est effectué conformément aux dispositions de la Convention et à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer sur laquelle s'effectue le scellement si les dispositions nécessaires ne sont pas prévues par la Convention.

§ 9. En cas d'envois de détail en République socialiste du Viet Nam, l'expéditeur peut sceller les colis. Il doit alors en faire mention dans la lettre de voiture, à la rubrique «Type d'emballage».

Article 10

Déclaration de valeur de la marchandise et déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. La valeur des marchandises ci-après doit être déclarée par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclaration de valeur de la marchandise», lorsqu'il les présente pour le transport:

- 1) L'or, l'argent et le platine, ainsi que les articles fabriqués dans ces métaux;
- 2) Les pierres précieuses;
- 3) Les fourrures de prix, notamment, castor, renard bleu, hermine, martre, vison, loutre, astrakan, phoque, loutre de mer, renard argenté, sconse, zibeline, ainsi que les articles fabriqués dans ces fourrures;
- 4) Les films;
- 5) Les tableaux;
- 6) Les statues;
- 7) Les objets d'art;
- 8) Les antiquités;
- 9) Les biens personnels.

Il n'est permis de prendre en charge des biens personnels pour le transport sans déclaration de valeur qu'à la condition que l'expéditeur inscrive dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclaration particulière de l'expéditeur», la mention «Sans déclaration de valeur» et appose sa signature.

Lorsqu'il présente des biens personnels pour le transport, l'expéditeur est tenu de dresser un inventaire en quatre exemplaires comportant la dénomination, le nombre et la valeur des biens placés dans chaque colis (caisse, etc.). En outre, il doit indiquer dans l'inventaire le nombre total de colis et la valeur totale des biens personnels, qui doit correspondre à la valeur déclarée dans la lettre de voiture. En cas de transport de biens personnels sans déclaration de valeur, il est possible de ne pas indiquer la valeur de ceux-ci dans l'inventaire. Le premier exemplaire de l'inventaire est conservé par la gare expéditrice, le deuxième, par l'expéditeur, le troisième exemplaire doit être joint aux biens personnels et le quatrième est annexé à la lettre de voiture, qu'il accompagne jusqu'à la gare destinataire.

§ 2. L'expéditeur peut, s'il le souhaite, faire une déclaration de valeur pour les autres marchandises présentées pour le transport.

§ 3. Le montant de la valeur déclarée doit être indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à la rubrique «Valeur déclarée de la marchandise», dans la monnaie du pays de départ; elle ne doit pas excéder le prix de cette marchandise figurant sur la facture du fournisseur étranger ou le prix fixé par l'État.

La compagnie de chemin de fer expéditrice est en droit, lorsqu'elle prend en charge la marchandise pour le transport, de vérifier si le montant de la valeur déclarée de la marchandise correspond à la valeur de la marchandise. Tout litige intervenant entre la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur au sujet du montant de la valeur déclarée est réglé par le chef de la gare expéditrice. Si l'expéditeur n'accepte pas la décision du chef de la gare, il peut faire intervenir, à ses frais, un expert des organes de l'État chargés du commerce ou de l'industrie. La décision de l'expert a force obligatoire pour les deux parties.

§ 4. La déclaration de la valeur des marchandises donne lieu à la perception d'une taxe supplémentaire par la compagnie de chemin de fer expéditrice et par la compagnie de chemin de fer destinataire pour le transport sur leur réseau conformément à la réglementation interne et aux tarifs applicables par ces compagnies pour le transport concerné; les taxes pour un transport sur les réseaux de transit sont perçues conformément au tarif de transit applicable au transport international concerné.

Aux fins de la perception de cette taxe par les compagnies de chemin de fer de transit et par la compagnie de chemin de fer destinataire, le montant de la valeur de la marchandise déclarée par l'expéditeur dans la monnaie du pays de départ est converti par la gare expéditrice dans l'unité de compte des tarifs selon le cours en vigueur le jour de la conversion dans le pays de départ et est inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Mentions calcul des frais». Le montant de la valeur déclarée de la marchandise dans l'unité de compte des tarifs, indiqué dans la lettre de voiture pour les compagnies de chemin de fer de transit et pour la compagnie de chemin de fer destinataire, est converti dans la monnaie du pays du réseau de transit ou du pays d'arrivée selon le cours en vigueur dans ces pays le jour de la conversion.

§ 5. En accord avec les chemins de fer participant au transport, l'expéditeur peut, lorsqu'il présente la marchandise pour le transport, faire une déclaration d'intérêt à la livraison.

Article 11

Documents d'accompagnement requis par les réglementations douanières et autres réglementations

§ 1. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces d'accompagnement requises aux fins de l'application des réglementations douanières et autres réglementations en vigueur sur tout le trajet de la marchandise et, s'il y a lieu, un certificat et un bordereau. Ces documents doivent se rapporter uniquement aux marchandises mentionnées dans la lettre de voiture en question.

Tous les documents d'accompagnement joints par l'expéditeur à la lettre de voiture doivent être mentionnés sur la lettre de voiture, à la rubrique «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur» et agrafés solidement à la lettre de voiture de sorte qu'ils ne puissent pas se détacher pendant le trajet.

Si l'expéditeur ne joint pas à la lettre de voiture le document autorisant l'exportation de la marchandise, il est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur», l'intitulé du document, son numéro et la date à laquelle il a été délivré, ainsi que le bureau de douane auquel il l'a adressé.

Si l'expéditeur n'a pas joint de certificat ou de bordereau à la lettre de voiture, il doit indiquer, à la rubrique «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur», qu'il n'est pas exigé de joindre ces documents.

Si l'expéditeur ne se conforme pas aux prescriptions du présent paragraphe, la gare expéditrice doit refuser de prendre en charge la marchandise pour le transport.

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

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

Si le transport ou la livraison de la marchandise prend du retard parce que l'expéditeur n'a pas présenté les documents d'accompagnement nécessaires ou parce que les documents présentés et mentionnés dans la lettre de voiture, à la rubrique «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur» sont insuffisants ou inexacts, des pénalités et des taxes sont perçues, notamment pour le stockage de la marchandise et l'immobilisation des wagons pendant la période de retard. Si le retard intervient sur le réseau expéditeur ou sur le réseau destinataire, les pénalités sont calculées conformément à la réglementation interne applicable par ces chemins de fer. Si le retard intervient sur le réseau de transit, le montant à payer est calculé conformément au tarif de transit applicable au transport international concerné par les chemins de fer intéressés; si le tarif de transit ne prévoit pas le montant à payer dans de tels cas pour le stockage de la marchandise et pour l'immobilisation des wagons, les pénalités sont calculées conformément à la réglementation interne applicable par ces réseaux de transit.

Les pénalités et les taxes perçues pour le stockage de la marchandise et pour l'immobilisation des wagons doivent être consignées dans la lettre de voiture. Elles sont perçues auprès de l'expéditeur ou du destinataire en fonction de celui d'entre eux qui assume les frais de transport sur le réseau de transit concerné. Si la compagnie de chemin de fer égare les documents d'accompagnement mentionnés par l'expéditeur dans la lettre de voiture à la rubrique «Papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur», le retard occasionné par cette perte n'entraîne pas de pénalités ni de taxes.

Dans les cas où l'expéditeur ou le destinataire s'acquitte des frais de transport sur le réseau de transit par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat relatif au paiement des frais de transport avec le réseau de transit, les pénalités et les taxes survenant sur les réseaux de transit sont perçues auprès du payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) selon la réglementation interne applicable par le réseau de transit.

§ 3. Si l'expéditeur souhaite que le destinataire lui renvoie, depuis la gare destinataire vers la gare expéditrice, les agrès de chargement qui ne sont pas la propriété des chemins de fer (bâches, plateaux pour céréales, portes à barreaux pour le transport du bétail, câbles métalliques, poêles, dispositifs d'attache métalliques pour les chevaux, portes à grillage pour le transport des fruits, etc.) ou les emballages vides (sacs de toile, tonneaux et bidons métalliques, etc.), l'expéditeur indique dans la lettre de voiture, à la rubrique «Informations qui ne lient pas le transporteur», que les agrès de chargement ou les emballages doivent être restitués. Dans ce cas, le bureau de douane établit un bon de retour. Le bon est joint à la lettre de voiture à l'intention du destinataire et donne à celui-ci le droit de renvoyer les agrès de chargement ou les emballages vides à la gare expéditrice dans un délai de 3 mois à compter du jour de l'arrivée des marchandises.

L'itinéraire de retour des agrès de chargement ou des emballages vides doit passer par les mêmes gares frontière qu'à l'aller.

Article 12

Responsabilité pour les informations inscrites dans la lettre de voiture. Pénalités

§ 1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des informations et des déclarations qu'il inscrit dans la lettre de voiture. Il est responsable de toutes les conséquences découlant du caractère incorrect, imprécis ou incomplet de ces informations et déclarations, ainsi que de leur inscription à la mauvaise rubrique de la lettre de voiture.

§ 2. La compagnie de chemin de fer a le droit de vérifier l'exactitude des informations et des déclarations inscrites par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

Si, au moment de la prise en charge de la marchandise à la gare expéditrice, des erreurs sont découvertes dans la lettre de voiture, l'expéditeur est tenu de remplir une nouvelle lettre de voiture si, conformément au paragraphe 5 de l'article 7, l'introduction de corrections n'est pas autorisée.

La vérification du contenu de la marchandise durant le trajet ne peut être effectuée que si elle est prévue par les réglementations douanières et autres, ainsi que dans le but d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire et la préservation du chargement pendant le trajet.

Si une vérification de la marchandise effectuée pendant le trajet ou à la gare destinataire fait apparaître que les informations inscrites dans la lettre de voiture par l'expéditeur ne correspondent pas à la réalité, la gare ayant effectué la vérification dresse un procès-verbal conformément à l'article 18 et fait mention du procès-verbal dans la lettre de voiture, à la rubrique «Procès-verbal».

Dans un tel cas, le montant des frais liés à la vérification est inscrit dans la lettre de voiture et est facturé à l'expéditeur si la vérification a été effectuée par la compagnie de chemin de fer expéditrice, ou au destinataire, si elle a été effectuée par la compagnie de chemin de fer destinataire. Si la vérification est effectuée sur le réseau de transit, les frais sont imputés à l'expéditeur ou au destinataire en fonction de celui d'entre eux qui doit assumer les frais de transport sur le réseau de transit concerné. Si l'expéditeur ou le destinataire s'acquitte des frais de transport sur le réseau de transit par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat avec la compagnie de chemin de fer de transit pour le paiement des frais de transport, le montant de ces frais est facturé au payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) selon la réglementation interne applicable par le réseau de transit.

S'il apparaît que la désignation de la marchandise est erronée dans la lettre de voiture, les frais de transport pour tout le trajet sont calculés selon la classe de tarif prévue pour la marchandise réellement transportée et sont facturés conformément à l'article 15.

§ 3. Des pénalités sont infligées lorsqu'en raison du caractère erroné, incomplet ou imprécis des informations et des déclarations inscrites dans la lettre de voiture:

1) Des marchandises qui ne sont pas acceptées à des fins de transport conformément aux alinéas 1 à 6 du paragraphe 1 de l'article 4 ont été prises en charge;

2) Des marchandises acceptées à des fins de transport uniquement sous réserve du respect de conditions particulières, conformément au paragraphe 7 de l'article 5, ont été prises en charge sans que soient respectées les conditions prévues pour les marchandises concernées;

3) Lors du chargement de la marchandise par l'expéditeur la capacité de charge maximale du wagon a été dépassée (par. 6 de l'article 9).

Les pénalités appliquées au titre des alinéas 1 et 2 du présent paragraphe sont perçues conformément à l'article 15 et représentent cinq fois le prix du transport sur le réseau sur lequel les irrégularités ont été découvertes.

Les pénalités au titre de l'alinéa 3 du présent paragraphe sont perçues conformément à l'article 15 et représentent cinq fois le prix du transport de la masse excédentaire de marchandise sur le réseau sur lequel cet excédent a été découvert. Ces pénalités ne sont pas perçues si, conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur, l'expéditeur a indiqué dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» qu'il était nécessaire que la compagnie de chemin de fer procède au pesage du wagon chargé.

La compagnie de chemin de fer est en droit de percevoir les pénalités prévues au présent paragraphe, indépendamment de toute indemnité pour un éventuel préjudice ou autres pénalités payées par l'expéditeur/le destinataire conformément à la Convention.

§ 4. En cas de surcharge du wagon:

1) L'excédent de charge constaté sur le réseau expéditeur est retiré du wagon et est mis à la disposition de l'expéditeur;

2) L'excédent de charge constaté sur le réseau de transit ou sur le réseau destinataire est retiré du wagon par la compagnie de chemin de fer et est expédié à la gare destinataire, si possible en même temps que le chargement principal, accompagné d'une feuille de route complémentaire établie en autant d'exemplaires que nécessaire;

3) Les frais et les taxes pour le déchargement, le chargement et le transport de l'excédent de charge sont facturés comme pour un transport distinct et sont inscrits dans la lettre de voiture principale.

Ces règles s'appliquent également en cas de dépassement de la charge autorisée par essieu (par. 3 de l'article 8) résultant de l'inscription par l'expéditeur de données erronées concernant la masse de la marchandise dans la lettre de voiture.

Article 13

Tarifs

Calcul des frais de transport et des pénalités

§ 1. Les frais de transport, qui s'entendent du coût du transport de la marchandise, du trajet du convoyeur et du conducteur de l'ensemble routier, des taxes supplémentaires et d'autres frais intervenant pendant la période allant de la prise en charge de la marchandise pour le transport jusqu'à sa livraison au destinataire, sont calculés selon les tarifs ci-après, en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport:

1) En trafic entre les gares des réseaux de pays voisins, pour le transport sur les réseaux du pays de départ et du pays de destination – selon les tarifs applicables par les chemins de fer de ces pays au transport concerné;

2) En trafic passant par des réseaux de transit, pour le transport sur les réseaux du pays de départ et du pays de destination – selon les tarifs applicables par les chemins de fer de ces pays pour le transport concerné, et pour le transport sur les réseaux de transit – selon le tarif de transit applicable pour le transport international concerné.

§ 2. Le prix du transport de la marchandise est calculé selon la distance la plus courte, définie par le tarif applicable, pour un trajet passant par les gares frontière indiquées par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

Si la marchandise a été acheminée selon un itinéraire plus court que celui indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, passant par d'autres gares frontière, le coût est calculé en fonction de la distance la plus courte définie par le tarif applicable, selon un itinéraire passant par ces gares frontière.

§ 3. Les frais de transport et les pénalités afférents au transport sur les réseaux du pays de départ et du pays de destination sont calculés dans la monnaie locale et les frais de transport et pénalités afférents au transport sur le réseau de transit – dans la monnaie du tarif de transit applicable par les chemins de fer concernés pour le transport international concerné.

§ 4. Les frais engagés par la compagnie de chemin de fer pendant le transport lui sont remboursés, notamment ceux qui ne sont pas prévus par les tarifs applicables, comme les frais de rectification du chargement, les frais de rechargement liés à la rectification du chargement, les frais de rectification de l'emballage et du conditionnement nécessaires pour assurer la préservation de la marchandise et les frais relatifs au bâchage de la marchandise et à l'utilisation des bâches elles-mêmes, lorsque le bâchage n'incombe pas aux chemins de fer. Ces frais doivent faire l'objet d'un relevé distinct pour chaque envoi et doivent être attestés par les documents correspondants.

Les frais en question sont inscrits par le chemin de fer dans la lettre de voiture et leur remboursement est demandé à l'expéditeur s'ils sont survenus sur le réseau expéditeur, ou au destinataire s'ils sont survenus sur le réseau destinataire. Si ces frais sont survenus sur le réseau de transit, leur remboursement est demandé à l'expéditeur ou au destinataire en fonction de celui d'entre eux qui assume les frais de transport sur le réseau de transit concerné. Lorsque les frais de transport sur le réseau de transit sont assumés par l'expéditeur ou par le destinataire par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat avec le réseau de transit pour le paiement des frais de transport, le remboursement de ces frais est demandé au payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) selon la réglementation interne applicable par le réseau de transit.

§ 5. S'il s'avère nécessaire, en cours de trajet, pour des raisons ne dépendant pas du chemin de fer, de transborder la marchandise d'un wagon dans un autre wagon ou dans plusieurs wagons prévus pour le même écartement de voies, le chemin de fer sur lequel est transportée la marchandise après le transbordement est en droit de compter des frais de transport pour la marchandise transbordée dans chaque wagon, comme pour un envoi distinct; des frais sont en outre facturés pour le transbordement de la marchandise. Si le transbordement en cours de route est nécessaire pour des raisons dépendant de la compagnie de chemin de fer, aucun frais n'est facturé pour cette opération et les frais de transport sont calculés comme pour un envoi unique dans le wagon dans lequel la marchandise a été chargée à la gare expéditrice.

§ 5a. Si un envoi par wagon complet est effectué conformément à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention avec transbordement de la marchandise dans une gare frontière située à la jonction de chemins de fer d'écartements différents et que la marchandise est transbordée d'un wagon prévu pour un certain écartement dans deux ou plusieurs wagons prévus pour un autre écartement pour des raisons tenant, par exemple, à la différence entre les caractéristiques du wagon duquel la marchandise est déchargée et celles du wagon dans lequel elle est rechargée, à l'incompatibilité des caractéristiques de la caisse du wagon dans lequel la marchandise est transbordée avec les dimensions des colis ou à l'application des dispositions de l'annexe 14 à la Convention relative à l'installation et à l'arrimage de la marchandise, le chemin de fer sur lequel la marchandise est transportée après le transbordement est en droit de compter des frais de transport pour la marchandise transbordée dans chacun des wagons comme pour un envoi par wagon complet distinct.

La gare de transbordement inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Mentions calcul des frais», l'indication «Chargement transbordé dans ... (indiquer le nombre) wagon(s) pour le(s) motif(s) suivant(s): ... (indiquer précisément):

- Utilisation de wagons dont la caisse a un volume inférieur (longueur, largeur ou hauteur inférieure) (indiquer précisément);
- Utilisation de wagons ayant une capacité de charge inférieure (indiquer précisément);
- Transbordement depuis un wagon articulé ou une unité de wagons comprenant ... (indiquer le nombre) éléments;

- Incompatibilité des dimensions des colis avec les caractéristiques de la caisse du wagon (indiquer précisément);
- Application des dispositions de l'annexe 14 à la Convention (notamment, limitations, indiquées dans les schémas figurant dans l'annexe 14 à la Convention, concernant le nombre de niveaux, de rangées, la masse de la marchandise ou le nombre de colis; pour les Prescriptions techniques non prévues – nécessité de mettre en place des moyens de fixation occupant un volume supplémentaire ou une plus grande surface du plancher du wagon, dépassement des charges autorisées sur les éléments des wagons dû à la marchandise et aux moyens de fixation, respect du positionnement du centre général de gravité de la marchandise dans le wagon ou du wagon chargé par rapport au niveau des champignons des rails, nécessité de respecter le gabarit de chargement, dépassement de la surface d'exposition au vent autorisée du wagon chargé, etc.);
- Autres motifs qui doivent être spécifiés».

L'agent de la gare de transbordement appose sa signature sur la lettre de voiture ainsi que le cachet de la gare.

Les indications susmentionnées sont inscrites par la gare de transbordement dans le cas où elles sont nécessaires aux chemins de fer qui assurent le transport de la marchandise après le transbordement, ce dont ceux-ci informent les chemins de fer sur lesquels le transbordement a été effectué.

§ 6. Les taxes supplémentaires perçues pour le transbordement des marchandises dans un wagon prévu pour un autre écartement de voies ou pour le changement des bogies des wagons à la gare frontière (y compris les frais engagés par les chemins de fer pour la fourniture d'agrès et de matériaux pour la fixation de la marchandise transbordée: soutiens, fils métalliques, clous, cales, etc.) sont calculées selon les tarifs applicables pour le transport concerné par le réseau ferroviaire assurant le transbordement.

Article 14

Délais de livraison de la marchandise

§ 1. Les délais de livraison sont définis sur l'ensemble du trajet de la marchandise sur la base des normes suivantes:

- 1) Pour les marchandises acheminées à grande vitesse:
 - 1.1 Délai d'expédition 24 heures
 - 1.2 Délai de transport de marchandises en envoi de détail ou en conteneur de capacité moyenne, pour chaque tranche entamée de 200 kilomètres tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport..... 24 heures
 - 1.3 Délai de transport de marchandises par wagon complet, par ferroutage ou en conteneur de grande capacité, pour chaque tranche entamée de 320 kilomètres tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport 24 heures
 - 1.4 Délai de transport de marchandises par wagon complet, acheminées par trains de passagers (par. 4 de l'article 7), pour chaque tranche entamée de 420 kilomètres tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport..... 24 heures

- 2) Pour les marchandises acheminées à petite vitesse:
- 2.1 Délai d'expédition 24 heures
- 2.2 Délai de transport de marchandises en envoi de détail ou en conteneur de capacité moyenne, pour chaque tranche entamée de 150 kilomètres tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport..... 24 heures
- 2.3 Délai de transport de marchandises par wagon complet, par ferroutage ou en conteneur de grande capacité, pour chaque tranche entamée de 200 kilomètres tarifaires, dans les limites de chaque réseau participant au transport 24 heures

Le délai de livraison commence à courir à 0 heure le jour suivant celui où la marchandise a été prise en charge pour le transport, accompagnée de la lettre de voiture. Si la marchandise a été prise en charge avec stockage préalable à l'expédition, le délai de livraison commence à courir à 0 heure le jour suivant celui où cette marchandise a été admise au chargement. Le jour du chargement de la marchandise doit être indiqué dans la lettre de voiture.

§ 2. Le délai de transport est calculé selon la distance réellement parcourue par la marchandise entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

§ 3. Le délai de livraison est allongé de 48 heures dans les cas suivants:

- 1) Lorsque la marchandise est transbordée dans des wagons prévus pour un écartement de voies différent;
- 2) Lorsque les wagons sont déplacés sur des bogies prévus pour un écartement de voies différent;
- 3) Lorsque les wagons doivent être placés sur un transbordeur en vue d'une traversée.

§ 4. Pour le transport de marchandises hors gabarit, le délai de livraison, calculé conformément aux paragraphes 1 et 3 du présent article, est prolongé de 100 %.

§ 5. Le délai de livraison est allongé en cas:

- 1) De retard lié à l'accomplissement des formalités douanières et autres formalités;
- 2) D'interruption du trafic non imputable aux chemins de fer, entravant momentanément le début ou la poursuite du transport;
- 3) De retard découlant d'une modification du contrat de transport;
- 4) De retard causé par la nécessité de vérifier si la marchandise correspond aux données inscrites dans la lettre de voiture ou si les mesures de précaution concernant les marchandises transportées sous conditions spéciales ont été respectées, si les vérifications font apparaître une absence de conformité;
- 5) De retard dans les gares dû à l'abreuvement des animaux et à leur sortie du wagon ou à un examen vétérinaire;
- 6) De temps perdu pour le déchargement de l'excédent de masse, pour les soins apportés à la marchandise, à son emballage ou conditionnement, ainsi que pour le transbordement ou la rectification du chargement, du fait de l'expéditeur;
- 7) D'autres retard dus à l'expéditeur ou au destinataire.

Il convient d'indiquer dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prolongation du délai de livraison», les motifs du retard qui donnent droit aux chemins de fer d'allonger le délai de livraison, et la durée de ce retard.

§ 6. Le délai de livraison est considéré comme respecté si la marchandise est arrivée à la gare destinataire avant l'expiration du délai et peut être remise au destinataire, ce que les chemins de fer notifient au destinataire. Les modalités de notification au destinataire sont définies par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.

Si, conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire, la marchandise est livrée au destinataire à l'adresse indiquée dans la lettre de voiture, le délai de livraison est considéré comme respecté lorsque la marchandise est livrée au destinataire avant l'expiration de ce délai.

Dans les cas où une partie de la marchandise est acheminée avec une feuille de route complémentaire, le délai de livraison est calculé en fonction de la partie du chargement acheminée avec la lettre de voiture principale.

§ 7. L'expéditeur et les chemins de fer participant au transport peuvent s'entendre sur d'autres délais de livraison.

Titre III

Exécution du contrat de transport

Article 15

Paiement des frais de transport

§ 1. Les frais de transport, calculés conformément à l'article 13, sont payés:

1) Pour le transport sur le réseau expéditeur – par l'expéditeur, à la gare expéditrice ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur;

2) Pour le transport sur le réseau destinataire – par le destinataire, à la gare destinataire ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire;

3) Pour le transport sur les réseaux de transit – par l'expéditeur, à la gare expéditrice ou par le destinataire à la gare destinataire. En cas de transport empruntant plusieurs réseaux de transit, les frais afférents au transport sur un ou plusieurs de ces réseaux peuvent être pris en charge par l'expéditeur et ceux afférents au trajet sur les autres réseaux, par le destinataire. Ces dernières modalités sont possibles si elles ont fait l'objet d'un accord entre les réseaux ferroviaires;

4) Pour le transport sur les réseaux de transit – par l'expéditeur ou le destinataire par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.) ayant un contrat relatif au paiement des frais de transport avec chacun des réseaux de transit.

§ 2. Si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport sur les réseaux de transit, il inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prise en charge par l'expéditeur des frais de transport sur les réseaux de transit suivants», la désignation en abrégé de ces chemins de fer, conformément à l'annexe 12.5.

Si l'expéditeur ne prend en charge aucun frais de transport sur les réseaux de transit, il inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prise en charge par l'expéditeur des frais de transport sur les réseaux de transit suivants», la mention «NON». Les frais de transport sur les réseaux de transit qui ne sont pas pris en charge par l'expéditeur sont réputés reportés sur le destinataire et doivent être facturés à celui-ci par la gare destinataire.

Si l'expéditeur n'a pas inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prise en charge par l'expéditeur des frais de transport sur les réseaux de transit suivants,» la mention requise «NON», les frais de transport sur les réseaux de transit sont réputés reportés sur le destinataire et doivent être facturés à celui-ci par la gare destinataire.

Si, conformément au tarif de transit applicable au transport international en question, l'expéditeur est tenu d'assumer les frais de transport sur les réseaux de transit, ces frais ne peuvent pas être reportés sur le destinataire. Si, conformément au tarif de transit applicable au transport international en question, le destinataire est tenu d'assumer le paiement des frais de transport sur les réseaux de transit, ces frais ne peuvent pas être payés par l'expéditeur.

En cas de paiement des frais de transport sur les réseaux de transit par l'intermédiaire d'un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.), l'expéditeur indique dans la lettre de voiture, à la rubrique «Prise en charge par l'expéditeur des frais de transport sur les réseaux de transit suivants», la désignation en abrégé des chemins de fer de transit concernés, la désignation du payeur de frais par l'intermédiaire duquel s'effectue le paiement du transport sur les chemins de fer de transit concernés et le code attribué au payeur de frais. Ces informations sont fournies pour chaque réseau de transit participant au transport.

§ 3. Pour un transport conformément à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 3, les frais de transbordement de la marchandise dans des wagons prévus pour un autre écartement de voies ou les frais de déplacement des wagons sur des bogies prévus pour un autre écartement à la gare frontière sont payés par:

1) En cas d'exécution de ces opérations par le réseau expéditeur – l'expéditeur ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur;

2) En cas d'exécution de ces opérations par le réseau destinataire – le destinataire ou conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire;

3) En cas d'exécution de ces opérations par les chemins de fer de transit – l'expéditeur, le destinataire ou un payeur de frais (transitaire, courtier en affrètement, etc.), en fonction de celui d'entre eux qui assume les frais de transport sur les chemins de fer de transit qui ont effectué le transbordement (conformément aux alinéas 3 et 4 du paragraphe 1 du présent article).

§ 4. Si le destinataire a refusé de prendre livraison de la marchandise, tous les frais de transport et les pénalités afférents au transport de cette marchandise sont payés par l'expéditeur.

§ 5. En cas d'application incorrecte des tarifs ou d'erreurs dans le calcul des frais de transport et en cas de non-facturation des frais, les moins-perçus doivent être payés et les trop-perçus remboursés.

Le calcul des moins-perçus et des trop-perçus en matière de frais de transport s'effectue conformément aux tarifs qui étaient en vigueur au moment de la conclusion du contrat de transport.

Le chemin de fer qui est en compte avec un expéditeur ou un destinataire facture le moins-perçu ou rembourse le trop-perçu conformément à la réglementation interne applicable par ce chemin de fer.

Les moins-perçus et les trop-perçus afférents à une seule lettre de voiture qui sont inférieurs à 5 francs suisses ne sont ni recouverts ni remboursés.

§ 6. Les frais de transport et les pénalités sont facturés par les chemins de fer dans la monnaie du pays dans lequel s'effectue le paiement.

Si les frais de transport ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays dans lequel ils doivent être payés, ils sont convertis dans la monnaie de ce pays au cours du jour et du lieu de paiement.

§ 7. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas si un tarif direct, prévoyant d'autres modalités de paiement des frais de transport, applicable entre les gares des chemins de fer de deux pays voisins, a été fixé.

Article 16

Envois en port dû et crédits

Les envois en port dû et les crédits ne sont pas autorisés.

Article 17

Remise du chargement. Recherche du chargement

§ 1. À l'arrivée du chargement à la gare destinataire, le chemin de fer est tenu de remettre le chargement, l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture) au destinataire contre paiement par celui-ci de tous les frais afférents au transport prévus dans la lettre de voiture; le destinataire est tenu de s'acquitter du paiement de ces frais et de prendre livraison de la marchandise.

Conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire, la remise de la marchandise peut s'effectuer avant le règlement des frais de transport par le destinataire.

Le destinataire ne peut refuser de prendre livraison de la marchandise que dans les cas où la qualité de celle-ci a été altérée à un point tel, du fait de dommages, d'avaries ou pour d'autres raisons, qu'il est partiellement ou totalement impossible de l'affecter à l'utilisation prévue à l'origine.

§ 2. Toutes les sommes dues au chemin de fer selon la lettre de voiture sont payées intégralement par le destinataire, même s'il manque une partie de la marchandise mentionnée dans la lettre de voiture. Le destinataire a le droit, dans ce cas, d'obtenir, en déposant une réclamation conformément à l'article 29, le remboursement des sommes payées selon la lettre de voiture pour la partie du chargement qui ne lui a pas été remise.

§ 3. Les marchandises emballées dont la masse, déterminée lors de l'emballage, est indiquée sur chaque colis, ainsi que les colis ayant la même masse standard ne sont pas pesés à la livraison si l'emballage ou le conditionnement est en bon état.

§ 4. Dans les autres cas, la livraison de la marchandise s'effectue conformément aux dispositions de la Convention et conformément à la réglementation interne applicable par le réseau destinataire si les dispositions nécessaires ne sont pas prévues par la Convention.

§ 5. Si, au cours des 30 jours suivant l'expiration du délai de livraison, la marchandise n'est pas livrée au destinataire, l'expéditeur ou le destinataire a le droit de demander aux chemins de fer d'entreprendre des recherches pour la retrouver.

Cette demande est faite par l'expéditeur à la gare expéditrice ou par le destinataire à la gare destinataire au moyen du formulaire figurant à l'annexe 15, en deux exemplaires, accompagnée du duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture) ou de l'original de la lettre de voiture et du bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture), au plus tard 3 mois suivant l'expiration du délai de livraison de la marchandise.

La gare expéditrice ou la gare destinataire confirme la réception de la demande par l'apposition, sur les deux exemplaires, d'un timbre à date et de la signature de l'agent de gare ayant réceptionné la demande; un exemplaire est retourné à l'auteur de la demande.

La demande de recherche de la marchandise ne constitue pas le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.

§ 6. Le destinataire peut considérer que la marchandise est perdue si elle ne lui a pas été livrée au cours des 30 jours suivant l'expiration du délai de livraison, calculé conformément à l'article 14, et que la gare de destination a inscrit, dans le duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture) et dans l'original de la lettre de voiture ou dans le bulletin d'arrivée (feuilles 1 et 5 de la lettre de voiture) présenté au destinataire, à la rubrique «Désignation de la marchandise», la mention «Marchandise non arrivée». Cette mention doit être authentifiée au moyen du timbre à date de la gare destinataire.

Toutefois, si la marchandise est arrivée à la gare destinataire à l'expiration du délai prévu, la gare destinataire doit en informer le destinataire. Celui-ci est tenu de prendre livraison de la marchandise si elle est arrivée au plus tard 6 mois après l'expiration du délai de livraison et de restituer au chemin de fer les sommes que celui-ci lui a versées à titre de dédommagement pour la perte de la marchandise et le remboursement des frais de transport et des autres dépenses liées au transport de la marchandise.

Si le dédommagement pour la perte de la marchandise et le remboursement des frais liés au transport ont été versés à l'expéditeur, celui-ci est tenu de restituer ces sommes au chemin de fer. Dans le même temps, le destinataire conserve le droit de présenter une réclamation au chemin de fer en vue du paiement de pénalités pour retard de livraison, ainsi qu'en vue d'un dédommagement pour la perte partielle, une diminution de la masse, la détérioration, la dégradation de la marchandise retrouvée ou l'altération de sa qualité pour d'autres raisons.

Article 18

Procès-verbal

§ 1. Le chemin de fer est tenu de dresser un procès-verbal s'il vérifie, au cours du transport ou au moment de la livraison, l'état de la marchandise, sa masse ou le nombre de colis, ainsi que la présence d'une lettre de voiture, et constate à cette occasion:

1) La perte totale ou partielle de la marchandise, une diminution de la masse, une détérioration, une dégradation de la marchandise ou une altération de sa qualité pour d'autres raisons;

2) La non-concordance des renseignements inscrits dans la lettre de voiture avec la marchandise elle-même, en ce qui concerne sa désignation, sa masse, le nombre de colis, les signes (marques) et les numéros des colis, la désignation du destinataire et de la gare destinataire;

3) L'absence de lettre de voiture ou de certains de ses feuillets concernant la marchandise ou l'absence de la marchandise mentionnée dans la lettre de voiture;

4) L'absence ou l'insuffisance des agrès de chargement fournis par l'expéditeur mentionnés dans la lettre de voiture.

Un procès-verbal est aussi dressé en cas de découverte d'un wagon sans charge, privé ou loué, sans lettre de voiture ou de découverte d'une lettre de voiture sans wagon.

La gare ayant constaté une ou plusieurs de ces anomalies dresse un procès-verbal au moyen du formulaire figurant à l'annexe 16 de la Convention lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises avec lettre de voiture SMGS ou au moyen du formulaire figurant à l'annexe 8.1 de l'annexe 22 à la Convention en cas de transport de marchandises avec lettre de voiture CIM/SMGS. Si le formulaire du procès-verbal est imprimé sur des feuillets séparés, chaque feuillet doit être numéroté, signé par les personnes mentionnées au paragraphe 6 du présent article et certifié au moyen du timbre à date de la gare; le numéro du procès-verbal doit être indiqué dans la partie supérieure de chaque feuillet. Une fois le procès-verbal dressé, tous les feuillets doivent être agrafés. Le formulaire du procès-verbal peut être imprimé sur du papier autocopiant.

Toutefois, un procès-verbal n'est établi que dans les cas où les anomalies susmentionnées ont pu se produire exclusivement entre le moment de la prise en charge de la marchandise pour le transport et le moment de la remise de la marchandise au destinataire.

La gare qui dresse le procès-verbal doit en porter mention dans la lettre de voiture, à la rubrique «Procès verbal».

§ 2. Si le destinataire constate, au moment de la remise de la marchandise, une des anomalies visées au paragraphe 1 du présent article, qui n'a pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal, le destinataire doit immédiatement demander à la gare destinataire d'établir un tel document.

La gare destinataire peut refuser d'établir un procès-verbal dans les cas où:

1) Il est exclu que l'anomalie en question se soit produite entre le moment où la marchandise a été prise en charge pour le transport et le moment où elle a été remise au destinataire;

2) La diminution de la masse de la marchandise ne dépasse pas la norme indiquée au paragraphe 5 du présent article.

§ 3. Si la réglementation interne applicable par le réseau destinataire permet l'établissement d'un procès-verbal après la remise de la marchandise au destinataire, celui-ci a le droit de demander à la gare destinataire d'établir un procès-verbal même après la remise de la marchandise, concernant une des anomalies visées au paragraphe 1 du présent article qu'il était impossible de la découvrir par un examen visuel au moment de la remise de la marchandise. Cette demande doit être faite par le destinataire immédiatement après qu'il a constaté les anomalies et au plus tard 3 jours après la remise de la marchandise. Le destinataire ne doit pas modifier l'état de la marchandise avant l'établissement du procès-verbal par la gare destinataire si cela n'est pas indispensable pour empêcher une aggravation des anomalies. Les scellés ou les systèmes de scellement retirés du wagon, du conteneur, de l'ensemble routier, de la caisse mobile, de la remorque, de la semi-remorque, du véhicule automobile, du véhicule tracteur ou d'un autre engin automoteur par le destinataire après la réception du chargement doivent être restitués à la gare destinataire par le destinataire.

La gare destinataire peut refuser de dresser un procès-verbal lorsque:

- 1) La réglementation interne applicable par le réseau destinataire n'autorise pas l'établissement d'un procès-verbal après la remise de la marchandise;
- 2) La demande du destinataire n'a pas été faite à la gare destinataire immédiatement après qu'il a constaté les anomalies et n'a pas été faite dans le délai de 3 jours après la remise de la marchandise;
- 3) L'état de la marchandise a été modifié par le destinataire alors que cela n'était pas indispensable pour empêcher l'aggravation des anomalies;
- 4) Il est exclu que l'anomalie en question se soit produite entre le moment où la marchandise a été prise en charge pour le transport et le moment où elle a été remise au destinataire;
- 5) Dans le cas d'une diminution de la masse de la marchandise, cette diminution n'excède pas la norme indiquée au paragraphe 5 du présent article;
- 6) Le destinataire ne transmet pas à la gare destinataire les scellés ou les systèmes de scellement qu'il a retirés du wagon, du conteneur, de l'ensemble routier, de la caisse mobile, de la remorque, de la semi-remorque, du véhicule automobile, du véhicule tracteur ou de tout autre engin automoteur.

§ 4. Si, lorsqu'elle vérifie la demande d'établissement d'un procès-verbal formulée par le destinataire conformément au paragraphe 2 ou 3 du présent article, la gare établit que cette demande n'est pas fondée, elle a le droit d'exiger du destinataire le remboursement des frais liés à la vérification de cette demande, ainsi que le paiement de pénalités si cela est prévu par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.

§ 5. Si un contrôle de la masse de la marchandise effectué en cours de trajet ou à la gare destinataire concernant des marchandises visées au paragraphe 1 de l'article 24 qui, de par leurs caractéristiques naturelles particulières, sont sujettes à une diminution de leur masse pendant le transport, fait apparaître une diminution de la masse de la marchandise par rapport à la masse indiquée dans la lettre de voiture, un procès-verbal constatant la diminution de la masse de la marchandise ne doit être établi que dans le cas où cette diminution dépasse la norme indiquée au paragraphe 1 de l'article 24. Si la masse manquante constatée au cours du contrôle ne dépasse pas la norme indiquée au paragraphe 1 de l'article 24, il ne doit pas être établi de procès-verbal; dans ce cas, les informations concernant la masse de la marchandise constatée au cours du contrôle sont inscrites dans la lettre de voiture, à la rubrique «Mentions du chemin de fer».

Si un contrôle effectué en cours de trajet ou à la gare destinataire fait apparaître une diminution de la masse de la marchandise par rapport à la masse indiquée dans la lettre de voiture, et que cette marchandise, de par ses caractéristiques naturelles particulières n'est pas sujette à une diminution de sa masse pendant le transport, un procès-verbal n'est établi que dans le cas où la masse manquante représente plus de 0,2 % de la masse indiquée dans la lettre de voiture. Si la masse de la marchandise constatée lors du contrôle ne diffère pas de plus de 0,2 % de la masse indiquée dans la lettre de voiture, cette dernière est considérée comme correcte. La même procédure est utilisée pour la détermination de l'excédent de masse de la marchandise au cours d'une vérification.

§ 6. Le procès-verbal est signé par les responsables de la gare mentionnés dans le formulaire figurant à l'annexe 16 à la Convention ou à l'annexe 8.1 de l'annexe 22 à la Convention. Lorsqu'un procès-verbal est établi à la gare destinataire, il doit être signé également par le destinataire ou par la personne habilitée par celui-ci à prendre livraison de la marchandise.

Si le destinataire n'est pas d'accord avec les informations figurant dans le procès-verbal, il peut noter ses propres remarques concernant ces informations si cela est autorisé par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.

§ 7. En vue d'établir les causes et l'étendue de la perte, de la masse manquante, de la détérioration, de la dégradation de la marchandise ou de l'altération de sa qualité pour d'autres raisons, ainsi que pour déterminer l'étendue du préjudice, une expertise peut être effectuée conformément aux lois et réglementations internes du pays de destination.

§ 8. Un exemplaire du procès-verbal est remis au destinataire selon les modalités prévues par la réglementation interne applicable par le réseau destinataire.

§ 9. Les dispositions des paragraphes 2 à 8 du présent article, qui se rapportent au destinataire de la marchandise sont également applicables à l'expéditeur si la marchandise, conformément à l'alinéa 1 du paragraphe 2 de l'article 20, est retournée à l'adresse de l'expéditeur ou est envoyée à une tierce personne, si la marchandise lui est remise conformément à la réglementation interne mentionnée au paragraphe 3 de l'article 21.

Article 19

Droit de gage de la compagnie de chemin de fer

§ 1. En vue de garantir tous les paiements découlant du contrat de transport, la compagnie de chemin de fer dispose d'un droit de gage sur la marchandise. Elle conserve ce droit tant que la marchandise est à sa charge.

§ 2. Les effets du droit de gage sont définis par les lois et réglementations internes du pays dans lequel la marchandise doit être remise.

Titre IV

Modification du contrat de transport

Article 20

Droits et procédures concernant la modification du contrat de transport

§ 1. L'expéditeur, mais aussi le destinataire, a le droit de modifier le contrat de transport.

Dans le cadre d'un transport de marchandises à destination de la République socialiste du Viet Nam, de la République populaire de Chine ou de la République démocratique populaire de Corée, si le destinataire dont le nom figure sur la lettre de voiture est un organisme d'État, le changement d'adresse de la marchandise aux gares frontière du pays de destination est effectué par les mandataires des organismes du commerce extérieur de ces pays.

§ 2. L'expéditeur peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport:

- 1) Retirer la marchandise à la gare expéditrice;
- 2) Changer la gare destinataire. Pour cela, il doit, s'il y a lieu, indiquer les gares frontière par lesquelles la marchandise doit être acheminée après la modification du contrat et désigner le payeur en ce qui concerne les frais à acquitter aux réseaux de transit empruntés du fait de cette modification, dans le cas où le paiement des frais de transport auxdits réseaux s'effectue par l'intermédiaire d'un payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.);

- 3) Changer le destinataire de la marchandise;
- 4) Renvoyer la marchandise à la gare expéditrice.

§ 3. Le destinataire peut apporter les modifications suivantes au contrat de transport:

- 1) Changer la gare destinataire dans les limites du pays de destination;
- 2) Changer le destinataire de la marchandise.

Dans ce cas, le destinataire ne peut modifier le contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention qu'à la gare frontière d'entrée du pays de destination et seulement si la marchandise n'a pas encore été expédiée à partir de cette gare.

Dans le cas où la marchandise a déjà franchi la gare frontière d'entrée du pays de destination, le destinataire ne peut modifier le contrat de transport qu'en se conformant aux dispositions de la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer destinataire.

§ 4. La modification du contrat de transport ne doit en aucun cas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5. La modification du contrat de transport nécessite une déclaration écrite de l'expéditeur ou du destinataire, établie conformément au formulaire de l'annexe 17. La compagnie de chemin de fer destinataire peut utiliser le formulaire de déclaration de modification du contrat de transport par le destinataire établi conformément à la réglementation interne applicable.

L'expéditeur doit remplir la déclaration de modification du contrat de transport conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 7, relatif à sa traduction dans les langues de travail de l'OSJD.

La déclaration de modification du contrat de transport doit être établie séparément pour chaque envoi, en un exemplaire, et présentée par l'expéditeur à la gare expéditrice, ou par le destinataire à la gare frontière d'entrée du pays de destination. L'expéditeur doit inscrire le texte de la déclaration à la rubrique «Désignation de la marchandise» du duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre de voiture), qui doit être présenté à la compagnie de chemin de fer en même temps que la déclaration.

La déclaration de modification du contrat de transport par le destinataire peut être présentée également pour plusieurs envois si le transport s'effectue dans un ensemble de wagons et si la modification du contrat de transport desdites marchandises s'effectue pour une même gare et à l'adresse d'un même destinataire.

La gare expéditrice confirme qu'elle a bien reçu la déclaration de modification du contrat de transport par l'apposition d'un timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture, sous la déclaration de l'expéditeur, et la signature de l'employé de la gare qui a reçu la déclaration, après quoi elle retourne à l'expéditeur le duplicata de la lettre de voiture.

Le destinataire peut présenter la déclaration de modification du contrat de transport sans produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 6. La gare expéditrice, ou la gare frontière dans le cas où la marchandise est passée par celle-ci, doit annoncer par télégramme aux gares du parcours suivi et à la gare destinataire l'arrivée de la déclaration de l'expéditeur annonçant la modification du contrat de transport. Ce télégramme doit être confirmé par l'envoi du texte authentique de la déclaration, signalant la modification du contrat de transport, à la gare où la marchandise a été arrêtée conformément à l'ordre télégraphique. Toutefois, cette gare doit modifier le contrat de transport sur la base de la notification télégraphique de la gare expéditrice, sans attendre de recevoir la déclaration écrite de l'expéditeur.

Dans ce cas, la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable des altérations éventuelles de la déclaration de l'expéditeur causées par le télégraphe.

§ 7. L'expéditeur n'a plus le droit de modifier le contrat de transport à partir du moment où le destinataire a reçu la lettre de voiture, ou à l'arrivée de la marchandise à la gare frontière d'entrée du réseau destinataire si cette dernière dispose d'une déclaration écrite du destinataire indiquant la modification du contrat de transport ou d'une notification télégraphique de la gare destinataire signalant que le destinataire a modifié ledit contrat.

§ 8. L'expéditeur ne répond pas des conséquences d'une modification du contrat de transport à laquelle il a été donné suite conformément à une déclaration écrite du destinataire ou à une notification télégraphique de la gare destinataire.

§ 9. Le contrat de transport peut être modifié une fois par l'expéditeur et une fois par le destinataire.

§ 10. La compagnie de chemin de fer n'a le droit de refuser une modification du contrat de transport ou de retarder l'exécution de ladite modification que dans les cas où:

1) Celle-ci est irréalisable pour la gare du réseau destinataire, qui doit modifier le contrat de transport au moment où elle reçoit la déclaration écrite ou la notification télégraphique de la gare expéditrice ou de la gare destinataire;

2) Celle-ci risque de perturber les activités de la compagnie;

3) Celle-ci est contraire à la réglementation et à la législation internes des pays dont les compagnies de chemin de fer participent au transport;

4) En cas de changement de la gare destinataire, la valeur de la marchandise ne couvre pas toutes les dépenses prévisibles de transport jusqu'à la nouvelle gare destinataire, sauf dans les cas où le montant total de ces dépenses est immédiatement réglé ou couvert par une garantie.

§ 11. Dans les cas prévus au paragraphe 10 du présent article, la compagnie de chemin de fer doit faire son possible pour avertir au plus vite l'expéditeur ou le destinataire des raisons qui l'empêchent de modifier le contrat de transport.

Si la compagnie de chemin de fer n'a pas pu prévoir ces empêchements et a modifié le contrat de transport, l'expéditeur ou le destinataire, selon que l'un ou l'autre a donné l'ordre de modifier le contrat de transport, est responsable de toutes les conséquences qui en découlent.

§ 12. Le calcul et le recouvrement des frais de transport en cas de modification du contrat de transport s'effectuent conformément aux articles 13 et 15, compte tenu des particularités suivantes:

1) Si la marchandise doit être livrée à une gare sur le parcours, les coûts de transport sont calculés et recouverts seulement pour le transport jusqu'à cette gare. Si la marchandise a déjà franchi la nouvelle gare destinataire et si la compagnie de chemin de fer la renvoie à cette gare, la compagnie calcule et recouvre, outre les frais de transport jusqu'à la gare d'arrêt de la marchandise, la somme correspondant au transport depuis la gare d'arrêt de la marchandise jusqu'à la nouvelle gare destinataire de la marchandise;

2) Si la marchandise doit être expédiée à une nouvelle gare située au-delà de la gare destinataire prévue à l'origine, ou être expédiée à une gare ne se trouvant pas sur le parcours initial de la marchandise, les frais supplémentaires sont calculés et recouverts séparément pour le transport jusqu'à la gare destinataire prévue à l'origine ou la gare d'arrêt de la marchandise et de cette dernière jusqu'à la nouvelle gare destinataire;

3) Si la marchandise doit être retournée à la gare expéditrice, les frais de transport sont calculés et recouverts auprès de l'expéditeur au titre du transport jusqu'à la gare d'où la marchandise est retournée et séparément au titre du transport de cette gare à la gare expéditrice.

§ 13. Une redevance est recouvrée au titre de la modification du contrat de transport. Elle est calculée conformément à la réglementation interne applicable à la compagnie de chemin de fer qui donne suite à la modification du contrat et recouvrée conformément aux dispositions de l'article 15.

Si la modification du contrat de transport entraîne une suspension du transport ou de la livraison de la marchandise dont la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable, les redevances supplémentaires, amendes et autres frais encourus pendant la suspension, au titre de l'entreposage de la marchandise ou de l'immobilisation des wagons, notamment, à l'exception des amendes au titre de l'immobilisation des wagons sur les réseaux de transit, sont calculés conformément à la réglementation interne et au tarif en vigueur sur le réseau où l'interruption s'est produite. Dans le cas d'une immobilisation des wagons sur un réseau de transit à la suite d'une modification du contrat de transport, l'amende est calculée en fonction du tarif de transit appliqué audit transport international.

Les redevances supplémentaires, amendes pour immobilisation des wagons et autres frais sont confirmés par les documents pertinents et inscrits dans la lettre de voiture en vue de leur recouvrement auprès de l'expéditeur, du destinataire ou du payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.), selon celui qui acquitte les frais de transport conformément aux dispositions de l'article 15.

Article 21

Obstacles au transport et à la livraison des marchandises

§ 1. Si des obstacles au transport des marchandises se présentent à la gare expéditrice ou sur le parcours emprunté, il appartient à la compagnie de chemin de fer de déterminer s'il convient de demander à l'expéditeur des instructions ou s'il est plus judicieux d'emprunter un autre parcours pour le transport des marchandises jusqu'à la gare destinataire. La compagnie de chemin de fer est en droit de faire payer la modification d'un parcours et de disposer du délai supplémentaire requis pour la livraison, sauf dans les cas où elle est responsable de la situation.

§ 2. S'il n'existe pas d'autre parcours, ou si le transport ne peut se faire pour une autre raison, ou encore s'il existe un obstacle à la livraison des marchandises, la gare à laquelle la difficulté a été constatée doit sans délai envoyer à la gare expéditrice un télégramme pour le faire savoir à l'expéditeur et lui demander ses instructions. Elle doit dans ce cas communiquer à l'expéditeur tous les renseignements pertinents dont elle dispose.

La gare n'est toutefois pas tenue de demander des instructions à l'expéditeur dans le cas d'un obstacle temporaire dû à l'une des raisons mentionnées à l'alinéa 1 du paragraphe 3 de l'article 3.

L'expéditeur peut utiliser la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» de la lettre de voiture pour donner des consignes relatives aux marchandises dans les cas où se présentent des obstacles à leur transport ou à leur livraison. Si la compagnie de chemin de fer estime ne pas pouvoir suivre ces consignes, elle doit en demander de nouvelles à l'expéditeur.

Lorsqu'elle reçoit un télégramme l'informant d'obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, la gare expéditrice doit sans délai le signaler à l'expéditeur à l'aide de l'avis ou selon la procédure prévue dans la réglementation interne. L'expéditeur doit alors indiquer au verso de l'avis ce qu'il convient de faire avec les marchandises et renvoyer l'avis à la gare, ou communiquer ses instructions selon la procédure établie dans la réglementation interne.

Lorsqu'il renvoie l'avis, ou communique ses instructions selon la procédure établie dans la réglementation interne, l'expéditeur doit également fournir à la gare expéditrice le duplicata de la lettre de voiture (feuillet 3 de la lettre), prévu pour la communication des consignes pertinentes. S'il ne fournit pas ce duplicata, ses instructions, mentionnées au verso de l'avis ou communiquées selon la procédure établie dans la réglementation interne, n'ont aucune valeur, et la gare expéditrice signale à la gare où l'obstacle a été constaté l'absence d'instructions de la part de l'expéditeur. Dans ce cas, le réseau sur lequel le transport des marchandises est suspendu se met en relation avec l'expéditeur conformément à la réglementation interne applicable.

Lorsque l'information que reçoit la gare expéditrice concerne un changement du parcours ou le refus du destinataire de recevoir les marchandises, l'expéditeur peut donner ses instructions sans fournir le duplicata de la lettre de voiture.

La gare expéditrice transmet à la gare où l'obstacle a été constaté les instructions de l'expéditeur. Les frais de communication avec l'expéditeur sont recouverts auprès de celui-ci par la compagnie de chemin de fer expéditrice conformément à la réglementation interne applicable.

Si l'obstacle au transport ou à la livraison des marchandises apparaît après que le destinataire a modifié le contrat de transport et soumis une déclaration relative à ladite modification, la compagnie de chemin de fer informe le destinataire. Les frais de communication correspondants sont réclamés à ce dernier par le réseau destinataire conformément à la réglementation interne applicable.

§ 3. Si dans un délai de 8 jours à compter de la date à laquelle il a été informé d'un obstacle au transport ou à la livraison des marchandises par la gare où l'obstacle a été constaté, ou de 4 jours dans le cas de marchandises périssables, l'expéditeur ne communique pas d'instructions, ou communique des instructions qui ne peuvent pas être suivies, les marchandises doivent être traitées conformément à la réglementation interne applicable au réseau sur lequel l'obstacle est apparu.

Si des marchandises périssables sont menacées de dégradation, le réseau sur lequel l'obstacle au transport ou à la livraison des marchandises a été constaté doit en disposer conformément à la réglementation interne applicable, sans attendre que les 4 jours se soient écoulés.

§ 4. Si l'obstacle au transport disparaît avant la réception des instructions de l'expéditeur, la gare où il s'est produit envoie les marchandises à la gare destinataire sans attendre ces instructions et en informe sans délai l'expéditeur.

§ 5. En cas de vente des marchandises, le produit de la vente, moins les sommes dues à la compagnie de chemin de fer conformément au paragraphe 1 de l'article 13, les amendes et les dépenses liées à la vente, est versé à l'expéditeur. Si le produit de la vente des marchandises ne couvre pas les dépenses engagées, il incombe à l'expéditeur de régler la différence.

§ 6. Les dispositions des paragraphes 1, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également au destinataire dans le cas où il a modifié le contrat de transport conformément à l'article 20.

§ 7. Si des obstacles se présentent par la faute de l'expéditeur ou du destinataire lors du transport ou de la livraison des marchandises, tous les frais que la compagnie de chemin de fer a engagés du fait de la suspension du transport ou de la livraison doivent lui être remboursés. Si l'expéditeur ou le destinataire n'est pas responsable des obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, la compagnie de chemin de fer doit néanmoins être remboursée des frais pouvant être occasionnés par le fait que l'expéditeur ou le destinataire, suite à une demande lui ayant été adressée par la compagnie au sujet des obstacles, n'a pas donné d'instructions dans les délais fixés au paragraphe 3 du présent article, ou a donné des instructions qui ne pouvaient pas être suivies.

Si ces obstacles se présentent sur le réseau expéditeur ou sur le réseau destinataire, les sommes dues pour les frais engagés sont calculées conformément aux dispositions de la réglementation interne et aux tarifs appliqués par les compagnies de chemin de fer pour les transports visés.

Si ces obstacles se présentent sur un réseau de transit, les sommes dues pour les frais engagés sont calculées sur la base du tarif appliqué par la compagnie de chemin de fer concernée pour le transport international visé. Si le paiement des frais engagés n'est pas prévu dans le tarif de transit pour de tels cas, le calcul des sommes dues s'effectue conformément aux dispositions de la réglementation interne et au tarif du réseau de transit concerné pour le transport visé.

Toutes les sommes dues pour les frais ci-dessus doivent être inscrites dans la lettre de voiture et sont exigibles de l'expéditeur, du destinataire ou du payeur (commissionnaire de transport, transitaire, etc.), selon celui qui acquitte les frais de transport conformément aux dispositions de l'article 15.

§ 8. En cas de modification du contrat de transport du fait de l'apparition d'obstacles au transport ou à la livraison des marchandises, les dispositions pertinentes de l'article 20 sont applicables, à l'exception des dispositions du paragraphe 9.

Titre V

Responsabilité des compagnies de chemin de fer

Article 22

Responsabilité commune des compagnies de chemin de fer

§ 1. La compagnie de chemin de fer qui a pris en charge des marchandises aux fins de leur transport conformément à une lettre de voiture SMGS est tenue d'exécuter le contrat de transport sur tout le parcours emprunté par les marchandises jusqu'à leur livraison à la gare destinataire. En cas de réexpédition des marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, sa responsabilité prend fin au moment de l'accomplissement des formalités de transport conformément à la lettre de voiture prévue dans l'autre Convention relative au transport international direct de marchandises par chemin de fer. En cas de réexpédition des marchandises depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, sa responsabilité débute au moment de l'accomplissement des formalités de transport conformément à la lettre de voiture SMGS.

§ 2. La compagnie de chemin de fer qui a pris en charge des marchandises aux fins de leur transport conformément à une lettre de voiture CIM/SMGS est tenue d'exécuter le contrat de transport depuis la prise en charge des marchandises pour transport jusqu'à

l'apposition du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition et, en sens inverse, depuis l'apposition du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition jusqu'à la livraison des marchandises à la gare destinataire.

§ 3. Chaque compagnie de chemin de fer qui à son tour prend en charge des marchandises aux fins de leur transport, conformément à une lettre de voiture devient ainsi partie au contrat de transport et doit s'acquitter de toutes les obligations qui en découlent.

Article 23

Limites de la responsabilité

§ 1. La compagnie de chemin de fer est responsable, dans les limites fixées par la présente section, des retards d'acheminement des marchandises, ainsi que des dommages résultant de la perte totale ou partielle, de l'insuffisance de masse, ou de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, depuis leur prise en charge pour transport jusqu'à leur livraison à la gare destinataire et, en cas de réexpédition des marchandises vers un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, jusqu'à l'accomplissement des formalités de transport, conformément à la lettre de voiture prévue dans l'autre convention relative au transport international direct de marchandises par chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer est responsable, s'il y a eu faute de sa part, des conséquences de la perte des pièces jointes par l'expéditeur ou l'administration douanière, conformément aux paragraphes 1 et 3 de l'article 11, à la lettre de voiture et qui y sont énumérées, ainsi que des conséquences de la non-exécution, par sa faute, des déclarations relatives à la modification du contrat de transport faites conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 20.

Dans le cas d'un transport de marchandises, conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, telle qu'elle est fixée dans la présente section, débute dès la prise en charge des marchandises pour transport jusqu'à l'apposition sur la lettre de voiture CIM/SMGS du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition et, en sens inverse, depuis l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare où a lieu la réexpédition jusqu'à la livraison des marchandises à la gare destinataire.

§ 2. Quelle que soit la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, l'indemnité éventuelle à verser au titre des dommages ne doit pas dépasser celle prévue en cas de perte totale des marchandises.

§ 3. La compagnie de chemin de fer est déchargée de sa responsabilité dans le cas de la perte totale ou partielle, de l'insuffisance de masse, ou de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises admises au transport si la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises a eu lieu:

1) À la suite d'événements qu'elle n'a pas pu empêcher et contre lesquels elle n'a rien pu faire;

2) En raison de la qualité inappropriée des marchandises, des articles de conditionnement ou des emballages lorsque les marchandises ont été prises en charge aux fins du transport à la gare expéditrice, ou du fait des propriétés naturelles et physiques des marchandises, des articles de conditionnement ou des emballages, ayant entraîné leur inflammation spontanée ou leur endommagement, notamment la casse ou la détérioration des articles de conditionnement ou des emballages hermétiques en verre, polyéthylène, métal, bois, céramique ou dans tout autre matériau, leur corrosion, leur altération interne ou tout autre dégât comparable;

3) Par la faute de l'expéditeur ou du destinataire, ou du fait de leurs exigences, qui permettent de dégager la compagnie de chemin de fer de sa responsabilité;

4) Pour des raisons liées au chargement ou au déchargement des marchandises, lorsque celui-ci a été effectué par l'expéditeur ou par le destinataire; le chargement des marchandises dans un wagon par l'expéditeur est prévu lorsque celui-ci en fait la demande dans la lettre de voiture, à la rubrique «Chargé», conformément au paragraphe 4 de l'article 9; s'il n'est pas indiqué à cet endroit qui charge les marchandises, il est entendu qu'il s'agit de l'expéditeur;

5) Du fait du transport sur un wagon découvert de marchandises pouvant être transportées de la sorte conformément à la réglementation interne applicable par la compagnie de chemin de fer expéditrice;

6) Parce que l'expéditeur ou le destinataire ou les convoyeurs des marchandises nommés par ceux-ci n'ont pas suivi les prescriptions de l'annexe 3, ou parce que les convoyeurs n'ont pas satisfait aux exigences énoncées dans cette même annexe;

7) Du fait de l'absence d'articles de conditionnement ou d'emballage des marchandises, nécessaires pour leur transport, conformément au paragraphe 1 de l'article 9, ce qui n'a pas permis de préserver l'intégrité des marchandises durant leur transport sur tout le parcours emprunté;

8) En raison de défauts de conditionnement ou d'emballage des marchandises qui n'ont pas pu être décelés par la compagnie de chemin de fer lors de l'inspection visuelle effectuée au moment de la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport à la gare expéditrice, ce qui n'a pas permis de préserver l'intégrité des marchandises durant leur transport sur tout le parcours emprunté;

9) Parce que l'expéditeur a confié, aux fins de leur transport, sous une désignation incorrecte, imprécise ou incomplète, des articles exclus du transport;

10) Parce que l'expéditeur a confié, aux fins de leur transport, sous une désignation incorrecte, imprécise ou incomplète, ou sans se conformer aux règles prescrites dans la présente Convention, des marchandises transportables sous certaines conditions;

11) Du fait de la diminution de la masse des marchandises, compte tenu de leurs propriétés naturelles, à condition que cette diminution ne dépasse pas les normes fixées au paragraphe 1 de l'article 24;

12) Parce que l'expéditeur a chargé les marchandises dans un wagon ou un conteneur qui n'était pas adapté à leur transport, alors qu'il devait s'en rendre compte, conformément au paragraphe 4 de l'article 9 ou au paragraphe 11 de l'annexe 8, lors du contrôle visuel de l'état du wagon ou du conteneur; le chargement des marchandises dans un wagon par l'expéditeur est prévu lorsque celui-ci en fait la demande dans la lettre de voiture, à la rubrique «Chargé», conformément au paragraphe 4 de l'article 9; s'il n'est pas indiqué à cet endroit qui charge les marchandises, il est entendu qu'il s'agit de l'expéditeur;

13) Du fait de la non-application ou de l'application non appropriée par l'expéditeur, le destinataire ou le mandataire des règles douanières ou d'autres règles administratives.

§ 4. Les compagnies de chemin de fer sont dégagées de leur responsabilité:

1) Pour insuffisance de masse dans le cas de marchandises diverses transportées dans des contenants ou attachées ensemble, si les marchandises ont été livrées au destinataire dans les conditions suivantes: nombre suffisant de colis, contenants ou attaches en bon état et absence de signes extérieurs d'accès au contenu pouvant expliquer l'insuffisance de masse;

2) Pour insuffisance de masse dans le cas de marchandises diverses transportées sans contenants ni attaches, si les marchandises ont été livrées au destinataire dans les conditions suivantes: nombre suffisant de colis et absence de signes extérieurs d'accès aux marchandises pouvant expliquer l'insuffisance de masse;

3) Pour insuffisance de masse et nombre insuffisant de colis, si les marchandises, chargées par l'expéditeur dans un wagon, un conteneur, un ensemble routier, un véhicule automobile, une caisse mobile, une remorque ou une semi-remorque, ont été livrées au destinataire sous des scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice en bon état, posés conformément aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 9 et du paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention, et sans signes extérieurs d'accès aux marchandises pouvant expliquer l'insuffisance de masse et le nombre insuffisant de colis;

4) Pour la perte totale ou partielle des pièces amovibles ou des pièces de rechange qui se trouvaient dans des ensembles routiers, des caisses mobiles, des remorques, des semi-remorques, des véhicules automobiles, des tracteurs et d'autres engins automoteurs, si ces ensembles routiers, caisses mobiles, remorques, semi-remorques, véhicules automobiles, tracteurs et autres engins automoteurs ont été livrés au destinataire sous des scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur en bon état, posés conformément aux prescriptions du paragraphe 3 de l'annexe 7 et du paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention, et sans détériorations ni signes extérieurs d'accès pouvant expliquer la perte totale ou partielle des pièces amovibles ou des pièces de rechange;

Si, aux fins d'un contrôle policier et douanier, ou d'un contrôle sanitaire, phytosanitaire ou autre, il a été procédé à l'ouverture de wagons, de conteneurs, d'ensembles routiers, de caisses mobiles, de remorques, de semi-remorques, de véhicules automobiles, de tracteurs ou d'autres engins automoteurs, et par conséquent au remplacement des scellés ou systèmes de scellement posés initialement, les scellés intacts des douanes et les scellés ou systèmes de scellement de l'une quelconque des compagnies de chemin de fer participant au transport, posés conformément aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 9 et des paragraphes 3 de l'annexe 7 et 9 de l'annexe 21 de la Convention ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice. Si, sur le parcours, le contrôle policier et douanier mentionné ci-dessus et d'autres contrôles ont lieu plusieurs fois, tous les scellés ou systèmes de scellement intacts des douanes ou des gares frontière posés lors de l'un ou l'autre des contrôles ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement de l'expéditeur ou de la gare expéditrice.

L'ouverture d'un wagon, d'un conteneur, d'un ensemble routier, d'une caisse mobile, d'une remorque, d'une semi-remorque, d'un véhicule automobile, d'un tracteur ou d'un autre engin automoteur et le remplacement des scellés ou systèmes de scellement sont attestés par un procès-verbal d'ouverture aux fins d'un contrôle policier, douanier, sanitaire, phytosanitaire ou autre, établi à l'aide du formulaire de l'annexe 18 rempli par la compagnie de chemin de fer, ou par une mention d'ouverture inscrite par la compagnie dans la lettre de voiture, à la rubrique «Indications de la compagnie de chemin de fer». Le procès-verbal d'ouverture porte les signatures des agents ayant procédé au contrôle et du représentant de la compagnie de chemin de fer, ainsi que le timbre à date de la gare à laquelle il a été procédé au remplacement des scellés ou systèmes de scellement. La mention d'ouverture inscrite dans la lettre de voiture est accompagnée de la signature du représentant de la compagnie de chemin de fer dans la gare de laquelle il a été procédé au remplacement des scellés ou systèmes de scellement, du timbre à date de ladite gare et des signatures des agents ayant procédé au contrôle lorsque ces signatures sont prévues dans la législation et la réglementation du pays où a eu lieu le contrôle.

Le procès-verbal d'ouverture ou la mention, dans la lettre de voiture, de l'ouverture et du remplacement des scellés ou systèmes de scellement atteste l'ouverture d'un wagon, d'un conteneur, d'un ensemble routier, d'une caisse mobile, d'une remorque, d'une semi-remorque, d'un véhicule automobile, d'un tracteur ou d'un autre engin automoteur aux fins d'un contrôle policier, douanier, sanitaire, phytosanitaire ou autre, mais ne garantit pas la validité du transport ni l'état des marchandises.

Un exemplaire du procès-verbal d'ouverture doit être joint à la lettre de voiture et remis au destinataire, à la gare destinataire, avec les marchandises et les feuillets 1 à 5 de la lettre de voiture.

Dans le cas d'un transport de marchandises, conformément au paragraphe 2 de l'article 2, depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention vers un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention, les scellés ou systèmes de scellement présents sur les wagons, conteneurs, ensembles routiers, caisses mobiles, remorques ou semi-remorques, sous lesquels ces derniers sont arrivés à la gare frontière d'entrée de la première compagnie de chemin de fer partie à la présente Convention, et qui sont associés au transport précédent effectué selon la lettre de voiture établie conformément à l'autre convention régissant le transport international direct de marchandises par chemin de fer, ont la même valeur que les scellés ou systèmes de scellement que l'expéditeur ou la gare expéditrice doit poser, conformément au paragraphe 8 de l'article 9 et au paragraphe 9 de l'annexe 21 de la Convention.

§ 5. Les compagnies de chemin de fer sont dégagées de leur responsabilité pour retard dans la livraison des marchandises dans les cas ci-après:

1) Intempéries, inondations, éboulements ou autres événements exceptionnels, sur une période pouvant aller jusqu'à 15 jours selon les dispositions prises par l'organe central de la compagnie de chemin de fer du pays concerné;

2) Autres circonstances ayant entraîné l'arrêt ou la limitation de la circulation du train, selon les dispositions prises par le gouvernement du pays concerné.

§ 6. Les renseignements relatifs à la masse des marchandises et au nombre de colis indiqués par l'expéditeur dans la lettre de voiture ne peuvent servir de preuves contre la compagnie de chemin de fer que dans les conditions suivantes:

1) Si la vérification de la masse des marchandises a été effectuée par la compagnie et si cette dernière a dans la lettre de voiture indiqué la masse à la rubrique «Masse (kg) compagnie de chemin de fer», en la confirmant à la rubrique «Timbre de la gare de pesage et signature»;

2) Si la vérification du nombre de colis a été effectuée par la compagnie et si le nombre de colis a été indiqué dans la lettre de voiture à la rubrique «Indications de la compagnie de chemin de fer» et confirmé par la signature d'un employé de la compagnie et le timbre de la gare.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux cas prévus au paragraphe 4 du présent article.

§ 7. En cas de perte partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, le destinataire ou l'expéditeur doit démontrer que le dommage a eu lieu durant la période comprise entre la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport et leur livraison dans le cas où le procès-verbal, mentionné au paragraphe 3 de l'article 18, a été établi après la livraison des marchandises.

§ 8. Il appartient à la compagnie de chemin de fer de démontrer que la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises est la conséquence des faits mentionnés aux alinéas 1 et 3 du paragraphe 3 du présent article.

§ 9. Si, à la lumière des circonstances, il apparaît que la perte totale ou partielle, l'insuffisance de masse, ou la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises peut être imputée aux faits mentionnés aux alinéas 2 et 4 à 13 du paragraphe 3 du présent article, il est estimé que le dommage est la conséquence de ces faits tant que l'expéditeur ou le destinataire n'apporte pas la preuve du contraire. Cette disposition n'est toutefois pas applicable au cas mentionné à l'alinéa 5 du paragraphe 3 du présent article lorsque des colis entiers ont été perdus.

§ 10. Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué, conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui n'est pas partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si la compagnie de chemin de fer appliquant la Convention SMGS a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles, il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention SMGS.

Si, dans le cas d'un transport de marchandises effectué conformément à la lettre de voiture CIM/SMGS depuis un pays qui est partie à la présente Convention, après l'apposition du timbre à date dans la lettre de voiture CIM/SMGS sur le lieu de la réexpédition, une détérioration ou une perte partielle des marchandises est constatée, et si le transporteur appliquant la Convention CIM a pris en charge l'envoi alors qu'il ne présentait pas de dommages visibles, il est estimé jusqu'à preuve du contraire que la détérioration ou la perte partielle des marchandises a eu lieu durant l'exécution du contrat de transport dans le champ de la Convention CIM.

Les dispositions ci-dessus sont valables indépendamment du fait que les marchandises ont été ou non transbordées dans un wagon n'ayant pas le même écartement.

Article 24

Limitation de la responsabilité en cas d'insuffisance de masse des marchandises

§ 1. S'agissant des marchandises qui, en raison de leurs propriétés naturelles, sont sujettes à une perte de poids lors du transport, la compagnie de chemin de fer est déchargée de sa responsabilité, indépendamment de la distance parcourue par les marchandises, sous réserve que l'insuffisance ne dépasse pas les normes ci-après:

1) 2 % du poids des marchandises liquides ou confiées pour transport à l'état frais ou humide, ainsi que des marchandises suivantes:

- Minerais de manganèse et de chrome;
- Sulfate de cuivre;
- Magnésie et autres substances chimiques brutes en vrac;
- Sel;
- Fruits frais;
- Légumes frais;
- Peaux corroyées et salées;

- Tabac;
 - Viande fraîche réfrigérée;
 - Agrumes, bananes et baies frais;
- 2) 1,5 % du poids des marchandises suivantes:
- Bois de chauffage et de charpente, bambou et charbon de bois;
 - Matériaux de construction d'origine minérale;
 - Graisses;
 - Poissons salés et séchés;
 - Engrais;
- 3) 1 % du poids des marchandises suivantes:
- Combustible minéral;
 - Coke de pétrole ou de houille;
 - Minerai de fer;
 - Écorce de bois;
 - Laine brute;
 - Houblon;
 - Savon;
 - Légumes;
 - Viandes surgelées;
 - Volatiles chassés de toutes sortes;
 - Viandes fumées de toutes sortes;
 - Poissons surgelés;
 - Produits de la mer;
 - Viande aviaire surgelée;
 - Saucisses et produits carnés de toutes sortes;
- 4) 0,5 % du poids de toutes les autres marchandises sèches sujettes à une perte de poids lors du transport;
- 5) Dans le cas du transport de marchandises dans des contenants en verre ou dans d'autres matières susceptibles de se briser ou de se fêler (voir l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 23), la norme de perte pour la quantité totale est fixée à 1 %.

Dans le cas du transport avec transbordement des marchandises ci-dessus en vrac ou dans des citernes, les normes de perte indiquées aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe sont relevées de 0,3 % pour chaque transbordement des marchandises considérées.

§ 2. La limitation de responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article n'est pas applicable dans le cas où l'expéditeur ou le destinataire des marchandises peut démontrer que la diminution du poids des marchandises n'est pas due aux propriétés naturelles de celles-ci.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis ont été transportés sur la base d'une seule lettre de voiture, la norme de perte de poids admissible est calculée séparément pour chaque colis à condition que le poids dudit colis ait été indiqué dans la lettre de voiture au moment de la prise en charge des marchandises aux fins de leur transport.

§ 4. En cas de perte totale des marchandises ou de perte de certains colis, il n'est pas tenu compte de la perte de poids des colis perdus dans le calcul du dédommagement.

Article 25

Montant du dédommagement en cas de perte totale ou partielle des marchandises

§ 1. Si, conformément aux dispositions de la présente Convention, une compagnie de chemin de fer doit dédommager un expéditeur ou un destinataire de marchandises suite à la perte totale ou partielle de celles-ci, le montant du dédommagement est calculé sur la base du prix indiqué sur la facture du fournisseur étranger ou sur une copie de ladite facture certifiée conformément aux dispositions en vigueur dans le pays où la réclamation a été déposée.

Si la valeur des marchandises perdues en totalité ou en partie ne peut être déterminée comme indiqué ci-dessus, il convient de procéder à une expertise nationale.

En cas de perte totale ou partielle des marchandises transportées, dont la valeur a été déclarée conformément aux dispositions de l'article 10, la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur ou le destinataire à hauteur de la valeur déclarée ou de sa fraction correspondant à la partie des marchandises qui a été perdue.

En cas de perte totale ou partielle d'objets mobiliers pour lesquels l'expéditeur a inscrit, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» de la lettre de voiture, la mention «Sans déclaration de valeur», la compagnie de chemin de fer indemnise l'expéditeur ou le destinataire au taux de 6 francs suisses par kilogramme de marchandises perdues.

§ 2. Outre les dédommagements prévus au paragraphe 1 du présent article, il convient de rembourser les frais de transport, les droits de douane et autres frais payés durant le transport des marchandises perdues dans le cas où ces derniers ne sont pas inclus dans le prix desdites marchandises.

§ 3. Les frais et dommages de l'expéditeur ou du destinataire qui ne sont pas liés au contrat de transport ne donnent pas lieu à un dédommagement de la part de la compagnie de chemin de fer.

Article 26

Montant du dédommagement en cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises

§ 1. Si, conformément aux dispositions de la présente Convention, en cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, une compagnie de chemin de fer doit dédommager un expéditeur ou un destinataire de marchandises, le montant de dédommagement à verser doit être calculé sur la base du montant de la dépréciation des marchandises.

§ 2. En cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, transportées avec une valeur déclarée conformément à l'article 10, la compagnie de chemin de fer verse un dédommagement dont le montant doit

correspondre à la fraction de la valeur déclarée égale au montant de la dépréciation des marchandises due à la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité de celles-ci, plus le montant des frais mentionnés au paragraphe 2 de l'article 25.

§ 3. Les dédommagements prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont fixés dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 25 et compte tenu des expertises effectuées conformément au paragraphe 7 de l'article 18.

§ 4. Les dédommagements prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne doivent pas dépasser:

1) Le montant de dédommagement pour perte totale des marchandises si, à la suite de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, tout le lot de marchandises a perdu sa valeur;

2) Le montant de dédommagement pour perte de la partie dépréciée des marchandises si, à la suite de la détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, seule une partie des marchandises a perdu sa valeur.

§ 5. Les frais et dommages de l'expéditeur ou du destinataire qui ne sont pas liés au contrat de transport ne donnent pas lieu à un dédommagement de la part de la compagnie de chemin de fer.

Article 27

Montant du dédommagement pour retard de livraison des marchandises

§ 1. En cas de retard dans la livraison des marchandises, la compagnie de chemin de fer doit verser au destinataire une pénalité dont le montant est calculé sur la base du prix de transport appliqué par la compagnie responsable du retard et de la durée du retard, laquelle est exprimée en fraction (jours) du délai total de livraison, comme suit:

- 6 % du prix de transport dans le cas d'un retard ne dépassant pas un dixième du délai total de livraison;
- 12 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à un dixième du délai total de livraison mais ne dépassant pas deux dixièmes;
- 18 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à deux dixièmes du délai total de livraison mais ne dépassant pas trois dixièmes;
- 24 % du prix de transport dans le cas d'un retard supérieur à trois dixièmes du délai total de livraison mais ne dépassant pas quatre dixièmes;
- 30 % du prix de transport dans le cas d'un retard dépassant quatre dixièmes du délai total de livraison.

Dans le cas où les marchandises ont pris du retard sur une partie du parcours mais sont arrivées plus tôt que prévu sur une autre partie, il convient de calculer la durée du retard en effectuant une compensation.

§ 2. En cas de dédommagement pour perte totale des marchandises, le dédommagement prévu au paragraphe 1 du présent article ne peut être réclamé.

En cas de perte partielle des marchandises, la pénalité pour retard de livraison, dans le cas où un retard a eu lieu, s'applique à la partie des marchandises qui n'a pas été perdue.

En cas de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, la pénalité pour retard de livraison, si un retard a bien eu lieu, s'ajoute au montant du dédommagement prévu à l'article 26.

Le montant de la pénalité prévue au paragraphe 1 du présent article, ajouté aux montants des dédommagements mentionnés aux articles 25 et 26, ne doit pas dépasser le montant total de dédommagement qui aurait été dû si les marchandises avaient été perdues dans leur totalité.

§ 3. La pénalité pour retard de livraison doit être versée uniquement dans le cas où le délai total de transport entre la gare expéditrice et la gare destinataire, calculé conformément aux dispositions de l'article 14, n'a pas été respecté.

§ 4. Le destinataire ne peut prétendre au versement d'une pénalité pour retard de livraison des marchandises dans le cas où il ne vient pas les recevoir dans les 24 heures suivant la notification par la compagnie de chemin de fer de leur arrivée et de la possibilité d'en disposer.

§ 5. Les compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention peuvent conclure entre elles des accords de dédommagement pour retard de livraison des marchandises dont les dispositions diffèrent de celles énoncées aux paragraphes 1 à 4 du présent article. Tout accord de ce type ne peut s'appliquer qu'aux transports de marchandises effectués exclusivement sur les réseaux des compagnies parties à l'accord.

Les accords conclus par les compagnies de chemin de fer ci-dessus ne doivent pas léser le droit qu'ont les clients de déposer des réclamations pour les sommes qui leur sont dues.

Article 28

Paiement des indemnités

Intérêts sur les indemnités et sur les excédents de versement de frais de transport

§ 1. Le paiement des dédommagements prévus aux articles 25 et 26 et des pénalités prévues à l'article 27 doit s'effectuer dans la devise du pays dont la compagnie de chemin de fer doit verser les sommes dues.

§ 2. Si la somme à payer est exprimée dans la devise d'un pays mais que le paiement s'effectue dans un autre pays, il convient de la convertir au cours du jour et du lieu de paiement dans la devise du pays dont la compagnie de chemin de fer effectue le paiement.

§ 3. Dans le cas où la réponse à une demande de remboursement d'excédent de versement ou à une demande de dédommagement comme prévu à l'article 25 ou 26 a lieu à l'expiration d'un délai de 180 jours à compter de la date de la demande, des intérêts à un taux annuel de 4 % s'ajoutent au montant de l'indemnité.

Les intérêts sont calculés le jour du règlement des sommes dues, à compter des dates suivantes:

- 1) Dans le cas d'une demande de remboursement d'excédent de versement, à compter de la date de recouvrement de cet excédent;
- 2) Dans le cas d'une demande de dédommagement comme prévu à l'article 25 ou 26, à compter de la date de la demande.

Ces intérêts ne sont pas appliqués aux demandes de dédommagement portant sur des sommes ne dépassant pas 100 francs suisses ou aux demandes de remboursement d'excédent de versement portant sur des sommes ne dépassant pas 10 francs suisses.

§ 4. Les intérêts sur les dédommagements liés aux contrats de transport de marchandises réclamés par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs ou aux destinataires des marchandises sont payés en dernier selon les conditions énoncées au paragraphe 3 du présent article.

Titre VI

Réclamations et actions en justice

Délais de réclamation et d'action en justice

Article 29

Réclamations

§ 1. L'expéditeur ou le destinataire est en droit de déposer une réclamation fondée sur le contrat de transport.

§ 2. Toute réclamation doit être soumise par écrit et accompagnée de sa justification et de l'indication du dédommagement demandé par l'expéditeur à la compagnie de chemin de fer expéditrice, ou par le destinataire à la compagnie de chemin de fer destinataire. Une réclamation doit être déposée pour chaque envoi séparément, sauf dans les cas suivants:

1) Réclamation relative au remboursement d'un excédent de versement de frais de transport. La réclamation peut alors être déposée pour plusieurs envois;

2) Cas dans lesquels un seul procès-verbal a été établi pour plusieurs envois. Dans ces cas, la réclamation est déposée pour tous les envois mentionnés dans le procès-verbal.

§ 3. Une réclamation relative au remboursement de sommes versées conformément au contrat de transport peut être déposée par la personne qui a effectué le paiement uniquement auprès de la compagnie de chemin de fer qui a mis lesdites sommes en recouvrement.

§ 4. Les réclamations portant sur une lettre de voiture, hormis celles qui concernent les transports non sécurisés de marchandises appartenant à des personnes physiques, soumises en cas de perte totale ou partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises, et dont le montant ne dépasse pas 23 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 23 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.

Les réclamations portant sur une lettre de voiture, soumises en cas de perte totale ou partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises appartenant à des personnes physiques, et dont le montant ne dépasse pas 5 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 5 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.

Les réclamations portant sur une lettre de voiture, soumises en cas de retard dans la livraison des marchandises ou d'excédent de versement de frais de transport, et dont le montant ne dépasse pas 5 francs suisses, ne sont pas prises en considération et ne doivent pas être déposées. Lorsqu'une réclamation de ce type est déposée pour une somme supérieure à 5 francs suisses et qu'il apparaît à l'examen qu'elle donne droit à un dédommagement ne dépassant pas cette somme, aucune indemnité n'est versée au réclamant.

§ 5. Lorsqu'une réclamation est présentée par le mandataire d'un expéditeur ou d'un destinataire, le droit de réclamation doit être confirmé par la procuration de ce dernier. Cette procuration doit être établie selon les lois et les règles du pays dont la compagnie de chemin de fer reçoit la réclamation. Celle-ci est conservée par ladite compagnie.

§ 6. La réclamation est soumise pour examen à l'organe compétent de la compagnie de chemin de fer concernée, comme indiqué à l'annexe 19.

Les notifications d'amendements ou d'ajouts à l'annexe ci-dessus sont envoyées au Comité de l'OSJD et aux compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention, avec indication de la date de l'amendement ou de l'ajout, de façon à être reçues par le Comité et par toutes les compagnies parties à la présente Convention au plus tard 45 jours avant l'entrée en vigueur de l'amendement ou de l'ajout. Les prescriptions de l'article 37 ne sont pas applicables dans ce cas.

Les compagnies de chemin de fer publient les amendements et les ajouts conformément à la réglementation interne qui leur est applicable.

§ 7. Une réclamation peut être adressée à une compagnie de chemin de fer:

1) En cas de perte totale des marchandises:

- Par l'expéditeur, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuille n° 3 de la lettre de voiture);
- Par le destinataire, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuille n° 3 de la lettre de voiture), ou l'original (feuille n° 1), et le bulletin d'arrivée (feuille n° 5). En outre, il doit être indiqué dans le duplicata ou dans l'original de la lettre de voiture, conformément au paragraphe 6 de l'article 17, que les marchandises ne sont pas arrivées, et cette mention doit être confirmée par le timbre à date de la gare destinataire;

2) En cas de perte partielle, d'insuffisance de masse, ou de détérioration, dégradation ou altération pour d'autres raisons de la qualité des marchandises:

- Par l'expéditeur; ou
- Par le destinataire;

En fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles n° 1 et 5 de la lettre de voiture), ainsi que le procès-verbal remis au destinataire par la compagnie de chemin de fer, à la gare destinataire;

3) En cas de retard dans la livraison des marchandises:

- Par le destinataire, en fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuilles n° 1 et 5 de la lettre de voiture), ainsi que le formulaire de réclamation présenté à l'annexe 20 en deux exemplaires;

4) En cas d'excédent de versement de frais de transport:

- Par l'expéditeur, pour les sommes versées au titre du transport, en fournissant le duplicata de la lettre de voiture (feuille n° 3 de la lettre de voiture), ou tout autre document conforme à la réglementation interne de la compagnie de chemin de fer expéditrice;

- Par le destinataire, pour les sommes versées au titre du transport, en fournissant l'original de la lettre de voiture et le bulletin d'arrivée (feuillet n^{os} 1 et 5 de la lettre de voiture).

Les documents mentionnés aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe, remis par la compagnie de chemin de fer à l'expéditeur ou au destinataire, ne peuvent être adressés à la compagnie de chemin de fer concernée que dans leur forme originale.

Si à la place des documents mentionnés aux alinéas 1 à 4 du présent paragraphe, perdus lors du transport, le destinataire reçoit des documents de remplacement, ainsi que le procès-verbal établi conformément à l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 18, la réclamation peut être présentée avec ces derniers et le procès-verbal qui les accompagne.

Pour les réclamations présentées dans les cas 1 et 2 du présent paragraphe, outre les documents énumérés aux alinéas correspondants, il convient de joindre la facture du fournisseur étranger ou d'autres pièces prévues aux articles 25 et 26 et attestant la valeur des marchandises ou leur dépréciation, et au besoin d'autres justificatifs (bordereau de l'envoi ou de la partie de l'envoi donnant lieu à réclamation, liste de colisage, certificat d'expertise, etc.).

Pour les réclamations présentées dans les cas 1 à 4 du présent paragraphe par le mandataire d'un expéditeur ou d'un destinataire, il convient de joindre également la procuration de ce dernier conformément au paragraphe 5 du présent article.

Si la lettre de réclamation adressée à la compagnie de chemin de fer n'est pas accompagnée de toutes les pièces requises mentionnées ci-dessus, ou est accompagnée de copies desdites pièces, elle doit être renvoyée au réclamant par la compagnie au plus tard 15 jours à compter de la date de sa réception par l'organe compétent de la compagnie conformément à l'annexe 19 de la présente Convention, avec l'indication des pièces manquantes ou pour lesquelles une copie a été jointe. Dans ce cas, la suspension du délai de prescription prévue au paragraphe 3 de l'article 31 n'est pas applicable. Si la compagnie de chemin de fer renvoie la lettre ci-dessus au réclamant après le délai des 15 jours, le délai de prescription est suspendu à compter du jour suivant l'expiration du délai des 15 jours jusqu'au jour de la réception par le réclamant de la lettre mentionnant les pièces manquantes ou pour lesquelles une copie a été jointe. Le renvoi par la compagnie de la réclamation au réclamant ne signifie pas le rejet de la réclamation et ne donne pas au réclamant le droit de poursuivre la compagnie en justice, comme prévu au paragraphe 2 de l'article 30.

§ 8. La compagnie de chemin de fer est tenue, dans un délai de 180 jours à compter de la date de la réclamation, confirmée par le cachet du bureau de poste expéditeur ou par l'accusé de réception de la compagnie dans le cas où elle reçoit directement ladite réclamation, d'examiner cette dernière, de répondre au réclamant et de lui verser le dédommagement qui lui est dû selon que la réclamation a été acceptée en totalité ou en partie.

§ 9. Si à la livraison de marchandises identiques par la désignation et par la qualité, envoyées par l'expéditeur à l'adresse du destinataire, avec transbordement par la gare frontière, il est constaté un manque de marchandises dans certains wagons et un excédent dans d'autres, l'excédent est pris en compte pour compenser le manque lors de l'examen de la réclamation.

§ 10. Dans le cas d'un transport de marchandises, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 2, à destination d'un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention mais n'a pas conclu d'accords ferroviaires internationaux avec les pays vers lesquels les marchandises sont expédiées, les

réclamations doivent être adressées par le destinataire des marchandises directement au réseau destinataire, ou à un autre réseau non partie à la présente Convention lorsque l'incident s'est produit sur ce dernier.

Les réclamations concernant un transport de marchandises à destination d'un pays dont la compagnie de chemin de fer est partie à la présente Convention, depuis un pays dont la compagnie de chemin de fer n'est pas partie à la présente Convention, effectué aussi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 2, doivent être adressées par le destinataire des marchandises directement au réseau destinataire. Après avoir examiné la réclamation, portant sur la responsabilité des compagnies de chemin de fer parties à la présente Convention, le réseau doit informer le réclamant du résultat de l'examen. S'il ressort que pour partie, ou en totalité, la réclamation engage la responsabilité de la compagnie de chemin de fer n'ayant pas adhéré à la présente Convention, la partie correspondante de la réclamation ou la réclamation dans son ensemble est rejetée. Les documents soumis avec la réclamation, y compris ceux qui accompagnent le contrat de transport conclu conformément à l'autre droit relatif aux transports, doivent être renvoyés au réclamant afin que celui-ci les transmette directement à l'expéditeur, mentionné dans la lettre de voiture, auquel il appartient de régler le différend avec la compagnie de chemin de fer soumise à l'autre droit.

§ 11. Une compagnie de chemin de fer qui informe un réclamant du rejet partiel ou total de sa réclamation est tenue de justifier ce rejet et de renvoyer dans le même temps les documents joints à la réclamation.

§ 12. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer accepte une réclamation donnant droit à une indemnité totale, elle doit traiter les documents joints à la réclamation conformément à la réglementation interne à laquelle elle est soumise.

Article 30

Actions en justice dans le cadre d'un contrat de transport

Jurisdiction

§ 1. Ont le droit d'intenter une action en justice fondée sur le contrat de transport les personnes habilitées à présenter une réclamation aux chemins de fer. Une action en justice ne peut être intentée qu'après le dépôt d'une réclamation conformément à l'article 29.

§ 2. L'action en justice ne peut être intentée par la personne habilitée que contre la compagnie de chemin de fer à laquelle a été présentée la réclamation et uniquement dans les cas où ladite compagnie n'a pas respecté le délai d'examen de la réclamation fixé au paragraphe 8 de l'article 29 ou n'a pas notifié à l'auteur de la réclamation, dans les délais, le rejet complet ou partiel de la réclamation.

§ 3. L'action en justice ne peut être introduite que devant une juridiction nationale compétente de l'État dont relèvent les chemins de fer auxquels la réclamation a été présentée.

Article 31

Délais de réclamation et d'action en justice

§ 1. Les réclamations et actions de l'expéditeur ou du destinataire contre une compagnie de chemin de fer dans le cadre d'un contrat de transport, ainsi que les demandes et les actions d'une compagnie de chemin de fer contre l'expéditeur ou le destinataire concernant le paiement de frais de transport ou de pénalités et le versement d'indemnités en

réparation de dommages peuvent être formées dans un délai de 9 mois, à l'exception des réclamations et des actions concernant des retards de livraison, pour lesquelles le délai est fixé à 2 mois.

§ 2. Les délais indiqués au paragraphe 1 du présent article sont calculés:

1) Pour les demandes d'indemnisation en cas de perte partielle, de masse manquante, de détérioration, de dégradation de la marchandise ou d'altération de sa qualité pour d'autres raisons et en cas de retard de livraison – à partir de la date de la remise de la marchandise au destinataire;

2) Pour les demandes d'indemnisation en cas de perte totale de la marchandise – à partir du trentième jour suivant l'expiration du délai de livraison, calculé conformément à l'article 14;

3) Pour les réclamations concernant des paiements complémentaires, des demandes de remboursement de frais de transport, de taxes complémentaires ou de pénalités ou pour les demandes de rectification des comptes en cas d'application incorrecte des tarifs ou d'erreurs lors du calcul des frais – à partir du jour du paiement ou, si le paiement n'a pas été effectué, à partir du jour de la remise de la marchandise;

4) Pour toutes les autres réclamations et demandes – à partir du jour de l'établissement des circonstances ayant donné lieu à la présentation de ces demandes ou réclamations.

La date à partir de laquelle le délai commence à courir n'est pas incluse dans le délai.

§ 3. La présentation à la compagnie de chemin de fer, par l'expéditeur ou par le destinataire, d'une réclamation écrite, établie conformément à l'article 29, suspend les délais prévus au paragraphe 1 du présent article.

Le délai recommence à courir le jour où la compagnie de chemin de fer notifie à l'auteur de la réclamation le rejet complet ou partiel de sa réclamation; la date du rejet est la date figurant sur le cachet de la poste du lieu d'expédition ou la date à laquelle l'auteur a confirmé, par l'apposition de sa signature, la réception de la notification de rejet. Si la réclamation reste sans réponse, le délai est renouvelé à l'expiration du délai fixé au paragraphe 8 de l'article 29.

La présentation de preuves concernant l'envoi d'une réclamation à une compagnie de chemin de fer ou la réponse reçue et concernant le retour des documents ou le retour d'une réclamation incomplète conformément au paragraphe 7 de l'article 29 incombe à la partie alléguant ces faits.

Les nouvelles réclamations reprenant des demandes déjà présentées ne suspendent pas les délais prévus au paragraphe 1 du présent article.

§ 4. Les réclamations et les demandes pour la présentation desquelles les délais sont expirés ne peuvent pas être portées devant la justice.

Titre VII

Comptes entre compagnies de chemin de fer

Article 32

Comptes entre compagnies de chemin de fer

§ 1. Chaque compagnie de chemin de fer est tenue, dès lors que les frais de transport prévus par le contrat de transport lui ont été payés à la prise en charge ou à la remise de la marchandise, de reverser aux compagnies de chemin de fer qui participent au transport la part des frais de transport qui leur est due.

§ 2. Le réseau expéditeur est responsable envers les autres réseaux des frais de transport qui leur sont dus et que l'expéditeur ne lui a pas payés, si celui-ci avait pris ces frais à sa charge conformément aux renseignements inscrits dans la lettre de voiture ou s'il devait les prendre en charge selon la lettre de voiture conformément à l'article 15.

§ 3. Si le réseau destinataire remet la marchandise sans recevoir du destinataire le paiement des frais de transport que celui-ci devait lui régler conformément au contrat de transport, il est responsable du paiement de ces frais envers les autres réseaux participant au transport.

§ 4. Les comptes entre compagnies de chemin de fer résultant de l'application de la Convention sont réglés conformément au contrat particulier conclu entre les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les modalités de règlement des comptes.

Article 33

Demandes entre compagnies de chemin de fer concernant le remboursement des indemnités versées

§ 1. La compagnie de chemin de fer qui, conformément à la Convention, a versé des indemnités en cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou de dommages subis par la marchandise ainsi que pour un retard de livraison, a droit à un remboursement de la part des autres compagnies de chemin de fer ayant participé au transport, à savoir:

- 1) Le chemin de fer qui a causé le dommage en est le seul responsable;
- 2) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé;
- 3) S'il n'est pas possible d'établir si le dommage a été causé par un seul ou par plusieurs chemins de fer, la responsabilité est répartie entre les chemins de fer pour chaque envoi proportionnellement à la distance de taxation réellement parcourue par l'envoi sur les chemins de fer ayant assuré son transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage ne s'est pas produit sur leur réseau.

§ 2. Si un retard de livraison de la marchandise s'est produit sur plusieurs réseaux ferroviaires, le pourcentage applicable pour le calcul des pénalités est défini conformément au paragraphe 1 de l'article 27 compte tenu du retard global accumulé sur l'ensemble des réseaux ferroviaires et est pris sur les frais de transport payés à chaque compagnie de chemin de fer responsable du retard.

§ 3. Les délais de transport, définis conformément à l'article 14, sont répartis de la manière suivante entre les réseaux ferroviaires qui participent au transport:

- 1) Le délai d'expédition – à parts égales entre le réseau expéditeur et le réseau destinataire;
- 2) Le délai de transport – compte tenu de la distance parcourue sur chaque réseau ferroviaire;
- 3) Les délais complémentaires mentionnés aux paragraphes 3 à 6 de l'article 14 sont attribués aux réseaux ferroviaires concernés.

§ 4. La compagnie de chemin de fer à laquelle est présentée la demande de remboursement des indemnités n'a pas le droit de contester le bien-fondé du paiement des indemnités par la compagnie de chemin de fer qui présente la demande si ces indemnités ont été fixées par décision de justice et si la compagnie de chemin de fer à laquelle la demande est présentée a été informée en temps voulu de l'action en justice.

§ 5. Les demandes de remboursement des indemnités versées dans le cadre d'une réclamation doivent être présentées dans les 75 jours suivant le jour où le versement des indemnités en question a été effectué.

Les demandes concernant des indemnités fixées par décision de justice doivent être présentées dans les 75 jours suivant le jour où la décision de justice est devenue exécutoire. Le délai commence à courir à partir de la date figurant sur le cachet de la poste du lieu d'expédition.

Les compagnies de chemin de fer qui ne respectent pas les délais susmentionnés en assument l'entière responsabilité en ce qui concerne les demandes de remboursement.

§ 6. Les demandes de remboursement d'indemnités qui engendrent un litige entre les compagnies de chemin de fer sont examinées, sur demande des parties intéressées, par le Comité de l'OSJD. La décision du Comité est définitive.

§ 7. Deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer peuvent conclure un accord concernant le transport de marchandises sur leurs réseaux, en vertu duquel le remboursement des sommes versées par l'une d'elles à un ayant droit, dans les limites qu'elles auront définies, sera proportionnel à la distance de taxation réellement parcourue par la marchandise sur leurs réseaux respectifs.

Les compagnies de chemin de fer ayant conclu un tel accord sont libérées de la charge de la preuve en ce qui concerne la faute ayant donné lieu au versement d'indemnités.

Titre VIII

Généralités

Article 34

Unité de compte des tarifs

§ 1. L'unité de compte des tarifs pour le paiement des transports en transit est le franc suisse.

§ 2. Les modalités de publication du cours de l'unité de compte des tarifs aux fins de l'information des expéditeurs et des destinataires de marchandises sont définies par les lois et réglementations internes des pays dont les chemins de fer sont parties à la Convention.

Article 35

Directives pour l'application de la Convention

Conformément à la Convention, les organes centraux des chemins de fer parties à la Convention ont adopté en tant que document de la Convention les Directives pour l'application de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer.

Les Directives pour l'application de la Convention intéressent uniquement les chemins de fer et ne régissent pas les relations juridiques entre l'expéditeur et le destinataire, d'une part, et les compagnies de chemin de fer, d'autre part.

Article 36

Application des législations internes

En l'absence des dispositions nécessaires dans la Convention, dans les tarifs applicables et dans les Directives pour l'application de la Convention, les dispositions applicables sont celles des lois et des réglementations internes du pays concerné dont les chemins de fer sont parties à la présente Convention.

Article 37

Publication de la Convention et des Directives pour l'application de la Convention, modifications et ajouts

§ 1. La Convention et les Directives pour l'application de la Convention, ainsi que les modifications et les ajouts sont publiés conformément aux réglementations internes applicables par les chemins de fer parties à la Convention. La publication de la Convention et des Directives pour l'application de la Convention, ainsi que des modifications et ajouts doit faire mention des dates d'entrée en vigueur. Les modifications et les ajouts doivent être publiés au plus tard 15 jours avant leur entrée en vigueur.

§ 2. La Convention et les Directives pour l'application de la Convention peuvent être modifiées au plus tôt cinq ans après leur dernière date d'entrée en vigueur, à l'exception de l'annexe 2, qui peut être modifiée au plus tôt deux ans après sa dernière date d'entrée en vigueur.

§ 3. La Convention et les Directives pour l'application de la Convention peuvent être modifiées ou complétées, compte tenu des délais fixés au paragraphe 2 du présent article, d'un commun accord entre les chemins de fer parties à la présente Convention, par écrit, par l'intermédiaire du Comité de l'OSJD ou au moyen de négociations à la Commission compétente du Comité, avec approbation ultérieure des projets de décision par le Comité.

§ 4. Les propositions des chemins de fer relatives à des modifications et à des ajouts à la Convention et aux Directives pour l'application de la Convention doivent être présentées au Comité de l'OSJD et simultanément à tous les chemins de fer parties à la Convention au plus tard 2 mois avant la convocation de la réunion de la Commission compétente.

Les propositions du Comité de l'OSJD soumises pour examen à la Commission doivent être envoyées aux chemins de fer parties à la Convention au plus tard 1 mois avant la convocation de la Commission.

§ 5. La date d'entrée en vigueur des modifications et des ajouts est fixée par le Comité de l'OSJD, à l'exception des modifications apportées conformément au paragraphe 6 du présent article.

§ 6. Certaines questions particulièrement importantes peuvent nécessiter d'apporter des modifications à la Convention et aux Directives pour l'application de la Convention sans respecter le délai de 5 ans; les conditions pour l'introduction de telles modifications sont les suivantes:

1) Les propositions de modification sont examinées si au moins un tiers des chemins de fer parties à la présente Convention le demandent;

2) Les modifications élaborées par la Commission compétente sont confirmées par le Comité de l'OSJD puis présentées à la Conférence des ministres pour information.

Les modifications adoptées entrent en vigueur le 1^{er} juillet de l'année suivante si, dans les 2 mois suivant leur notification à tous les chemins de fer parties à la Convention, aucun des chemins de fer parties à la Convention ne formule d'objections.

§ 7. La notification concernant l'introduction de modifications et d'ajouts à la Convention et aux Directives pour l'application de la Convention doit être envoyée par le Comité de l'OSJD de manière que tous les chemins de fer parties à la Convention la reçoivent au plus tard 45 jours avant le jour de l'entrée en vigueur des modifications et ajouts.

Article 38

Réunions de la Commission de l'OSJD

Des réunions de la Commission compétente de l'OSJD sont organisées en vue de régler les questions découlant de l'application de la Convention et des Directives pour l'application de la Convention, ainsi qu'en vue d'apporter des modifications et des ajouts à ces instruments conformément à l'article 37. La date, le lieu et la durée des réunions de la Commission sont fixés par le Comité de l'OSJD.

La préparation des questions à soumettre à la Commission et la mise en œuvre des décisions et des recommandations adoptées sont régies par le Règlement du Comité de l'OSJD.

Article 39

Conduite des activités

La conduite des activités et le contrôle de l'application de la Convention et des Directives pour l'application de la Convention sont assurés par le Comité de l'OSJD, dont les activités sont fondées sur le Règlement de l'OSJD, le Règlement intérieur des sessions des conférences des ministres et le Règlement du Comité de l'OSJD.

Article 40

Parties à la Convention

Les procédures applicables pour l'adhésion de nouveaux chemins de fer à la Convention, ainsi que pour la dénonciation de la Convention sont fixées par le Règlement de l'OSJD et par le Règlement du Comité de l'OSJD.

Article 41

Durée de validité de la Convention et dispositions finales

La présente Convention entre en vigueur le 1^{er} novembre 1951.

La Convention est conclue pour une durée indéfinie.

La Convention est établie en chinois et en russe. Ces deux versions linguistiques font foi de manière égale. En cas de différence d'interprétation des textes, les précisions sont apportées sur la base de la version russe.

La Convention est signée par les représentants des ministères ou des autorités centrales chargés des chemins de fer des États ci-après:

- Fédération de Russie;
- Géorgie*;
- Hongrie*;
- Mongolie;
- République d'Albanie;
- République d'Azerbaïdjan*;
- République du Bélarus*;
- République de Bulgarie;
- République d'Estonie*;
- République islamique d'Iran*;

* **Le 5 juin 1992, les organes ci-après ont adhéré à la Convention:**

- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la République du Bélarus;
- Ministère des transports et des communications de la République d'Estonie;
- Ministère des communications de la République de Lettonie;
- Ministère des voies de communication de la République de Lituanie;
- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la République de Moldova;
- Administration des transports ferroviaires de l'Ukraine.

Le 18 juin 1993, les organes ci-après ont adhéré à la Convention:

- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la Géorgie – Chemins de fer géorgiens;
- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la République d'Azerbaïdjan – Chemins de fer azerbaïdjanais;
- Ministère des transports de la République du Kazakhstan;
- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la République d'Ouzbékistan – Chemins de fer ouzbeks.

Le 17 juin 1994, l'organe ci-après a adhéré à la Convention:

- Organe d'État central du Turkménistan chargé des transports ferroviaires – Chemins de fer d'État du Turkménistan.

Le 30 mai 1995, les organes ci-après ont adhéré à la Convention:

- Ministère des transports de la République kirghize;
- Organe d'État central chargé des transports ferroviaires de la République du Tadjikistan – Chemins de fer tadjiks.

Le 6 juin 1997, l'organe ci-après a adhéré à la Convention:

- Organe gouvernemental chargé des transports ferroviaires de la République islamique d'Iran – Chemins de fer de la République islamique d'Iran.

Le 1^{er} janvier 2002, le Gouvernement ci-après a adhéré à la Convention:

- Gouvernement de la République hongroise (à partir du 1^{er} janvier 2012 – la Hongrie).

- République du Kazakhstan*;
- République kirghize*;
- République de Lettonie*;
- République de Lituanie*;
- République de Moldova*;
- République d'Ouzbékistan*;
- République de Pologne;
- République populaire de Chine;
- République populaire démocratique de Corée;
- République socialiste du Viet Nam;
- République du Tadjikistan*;
- Turkménistan*;
- Ukraine*.

Annexes

à la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS)

Annexe 1

(au paragraphe 1 de l'article 4)

Liste des opérations pour lesquelles l'administration postale détient un monopole

L'administration postale détient un monopole pour les opérations suivantes:

- Fédération de Russie: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- Géorgie: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- Hongrie: les lettres. Ne sont pas considérées comme des lettres les factures, les lettres de voiture (bordereau d'expédition) et les certificats de qualité. Ces pièces peuvent être jointes à l'envoi à la condition qu'elles contiennent, outre l'adresse, la date et la signature, uniquement la dénomination et la masse de la marchandise ou d'autres renseignements concernant l'envoi;
- Mongolie: les cartes postales, les lettres, ainsi que les colis et les paquets de différents types, les journaux et les revues;
- République d'Albanie:
- République d'Azerbaïdjan: les transferts d'argent;
- République du Bélarus: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- République de Bulgarie: toutes les lettres, cartes postales ou autres envois postaux sous pli cacheté, scellé ou cousu, les journaux et revues expédiés à l'étranger ou reçus de l'étranger;
- République d'Estonie: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- République islamique d'Iran: la réception, l'expédition, l'échange et la distribution de tous les types de courrier et de colis postal avec ou sans valeur déclarée, la réception et l'expédition dans tout le pays d'argent liquide et de factures, de cartes postales, de publications, d'échantillons de marchandise ainsi que la réception et l'expédition de colis de voyageurs;
- République du Kazakhstan: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- République kirghize: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- République de Lettonie: tous les types de courrier et de colis postal;
- République de Lituanie: le courrier national jusqu'à 50 g, les publicités et la réception du courrier international;
- République de Moldova: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- République d'Ouzbékistan: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;

- République de Pologne: les cartes postales et les lettres;
- République populaire de Chine: les lettres et les objets analogues;
- République populaire démocratique de Corée: les lettres;
- République socialiste du Viet Nam: les lettres, journaux, revues et cartes postales;
- République du Tadjikistan: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- Turkménistan: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication;
- Ukraine: tous les types de courrier, de transfert d'argent, de colis postal et de publication.

Annexe 2

(au paragraphe 1 de l'article 4, au paragraphe 7 de l'article 5, au paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 8 de l'article 7, au paragraphe 4 de l'article 8, au paragraphe 2 de l'article 9, à l'annexe 6 et au paragraphe 6 de l'annexe 8)

Règles concernant le transport des marchandises dangereuses

(Publiées séparément)

Annexe 3

(aux paragraphes 1, 2 et 8 de l'article 5, au paragraphe 2 de l'article 6, au paragraphe 3 de l'article 23, à la section 7.5.9 de l'annexe 2, au paragraphe 6 de l'annexe 4, au paragraphe 2 de l'annexe 7, à l'annexe 12.5 et aux paragraphes 4 et 5 de l'annexe 21)

Règles concernant le transport de marchandises accompagnées de convoyeurs de l'expéditeur ou du destinataire

§ 1. Les présentes Règles s'appliquent au transport:

1) De marchandises qui doivent être accompagnées conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5, à la section 7.5.9 de l'annexe 2, au paragraphe 6 de l'annexe 4, au paragraphe 2 de l'annexe 7 et aux paragraphes 4 et 5 de l'annexe 21;

2) De défunts, s'ils sont accompagnés par un convoyeur conformément au paragraphe 8 de l'article 5;

3) De marchandises non visées à l'alinéa 1 du présent paragraphe lorsqu'elles sont accompagnées à la demande de l'expéditeur. Les demandes concernant l'accompagnement de ces marchandises sont formulées par l'expéditeur conformément à la réglementation interne applicable par les chemins de fer expéditeurs.

Les marchandises accompagnées par un convoyeur ne sont pas transportées en envoi de détail.

Les chemins de fer intéressés qui participent au transport peuvent convenir de listes complémentaires de marchandises qui doivent être accompagnées par des convoyeurs de l'expéditeur ou du destinataire.

§ 2. Les convoyeurs de marchandises doivent impérativement être mis à disposition par l'expéditeur. Toutefois, l'expéditeur et le destinataire peuvent convenir que les convoyeurs de l'expéditeur accompagneront la marchandise uniquement jusqu'à la gare frontière de sortie du réseau expéditeur, la gare frontière du réseau de transit ou la gare frontière d'entrée sur le réseau destinataire et que, depuis cette gare jusqu'à la gare destinataire, la marchandise sera accompagnée par des convoyeurs fournis par le destinataire.

Si l'expéditeur ou le destinataire en convient ainsi avec le transitaire, la marchandise peut être transportée sur ordre de l'expéditeur ou du destinataire entre les gares frontière de pays voisins accompagnée de convoyeurs du transitaire ou dans des wagons portant les scellés du transitaire. Cet accord entre l'expéditeur et le transitaire doit être mentionné par l'expéditeur dans la lettre de voiture avant l'envoi de la marchandise conformément au paragraphe 9 des présentes Règles. Si la nécessité d'un tel accord entre l'expéditeur ou le destinataire et le transitaire apparaît en cours de trajet, l'expéditeur ou le destinataire en informe comme il se doit les gares frontière concernées. Si la gare frontière n'a pas reçu l'information, les chemins de fer procèdent conformément à l'article 21 de la Convention.

Les convoyeurs des marchandises sont désignés par l'expéditeur et par le destinataire conformément aux présentes Règles et à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur et par le réseau destinataire, respectivement.

La marchandise peut être accompagnée de deux convoyeurs par wagon au maximum. Toutefois, les chemins de fer peuvent exiger plus de deux convoyeurs par wagon, en particulier pour le transport en trains-blocs et en groupes de wagons de marchandises devant être accompagnées.

§ 3. Les convoyeurs doivent être exclusivement des personnes capables de s'acquitter intégralement des tâches afférentes à l'accompagnement de la marchandise et, en particulier, être en mesure d'assurer comme il se doit la surveillance et la garde de la marchandise, ainsi que l'entretien ou les soins nécessaires, et d'éviter ou d'écarter en temps voulu tout danger provenant de cette marchandise ou la menaçant.

L'expéditeur et le destinataire sont tenus:

1) De donner à leurs convoyeurs des instructions sur leurs tâches, leurs obligations et leurs droits relativement à l'accompagnement du chargement, ainsi que sur la conduite à tenir pendant le trajet, de manière qu'ils s'acquittent intégralement de leurs tâches et respectent les règles, la discipline et la sécurité;

2) De garantir aux convoyeurs les conditions voulues pour l'accompagnement du chargement et de leur fournir les moyens, le matériel et les outils nécessaires pour qu'ils s'acquittent de leurs tâches;

3) De fournir aux convoyeurs les documents requis pour le passage des frontières.

§ 4. L'expéditeur a le droit de donner pouvoir à son convoyeur pour qu'il s'acquitte des obligations et exerce les droits de l'expéditeur découlant du contrat de transport en cas d'obstacles au transport et à la remise de la marchandise.

§ 5. Les convoyeurs sont soumis aux réglementations concernant les douanes, les passeports, les transports ferroviaires et autres des pays dont les compagnies de chemin de fer participent au transport.

§ 6. La compagnie de chemin de fer établit pour chaque convoyeur, au moyen du formulaire figurant dans l'annexe 3.1 à la Convention, une attestation qui donne à l'intéressé le droit d'accompagner la marchandise. La compagnie de chemin de fer qui établit l'attestation peut inscrire dans le formulaire des données complémentaires concernant le convoyeur, conformément à la réglementation interne applicable par cette compagnie.

L'attestation est imprimée et remplie dans les langues prévues au paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.

Les demandes d'établissement de l'attestation sont faites:

- Par l'expéditeur à la gare expéditrice;
- Par le destinataire, ou par la personne à qui il a donné pouvoir, à la gare à laquelle ses convoyeurs prennent en charge la marchandise, conformément à la réglementation interne applicable par les chemins de fer concernés.

La délivrance de l'attestation au convoyeur s'effectue conformément à la réglementation interne applicable par les chemins de fer qui établissent l'attestation. L'attestation doit être signée par le convoyeur. Sa signature confirme qu'il a été informé par l'expéditeur ou par le destinataire des tâches dont il doit s'acquitter et de ses droits et obligations relativement à l'accompagnement du chargement.

Le convoyeur est tenu d'avoir constamment son attestation sur lui pendant le trajet et de la présenter sur demande.

Le convoyeur restitue l'attestation à la compagnie de chemin de fer à la gare où l'accompagnement de la marchandise se termine.

§ 7. Les wagons, les conteneurs et les ensembles routiers dont le chargement est accompagné par des convoyeurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire ne sont pas scellés par la compagnie de chemin de fer.

§ 8. Si un wagon séparé est nécessaire pour loger les convoyeurs pendant le trajet, le dépôt de la demande par l'expéditeur ou par le destinataire et la fourniture du wagon par la compagnie de chemin de fer expéditrice ou destinataire s'effectuent conformément à la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur ou par le réseau destinataire.

§ 9. L'expéditeur indique dans la lettre de voiture, à la rubrique «Désignation de la marchandise» les noms et prénoms des convoyeurs, ainsi que les numéros de leurs documents requis pour le passage des frontières. Si l'expéditeur et le destinataire se sont entendus sur un changement de convoyeurs conformément à l'article 2 des présentes Règles, l'expéditeur mentionne en outre à la rubrique «Désignation de la marchandise» la gare frontière à laquelle le changement de convoyeurs s'effectue. La gare frontière en question biffe les renseignements concernant les convoyeurs de l'expéditeur et inscrit ceux concernant les convoyeurs du destinataire.

Si la marchandise est transportée entre des gares frontière de pays voisins avec des convoyeurs fournis par un transitaire ou dans un wagon scellé par ce transitaire, l'expéditeur inscrit dans la lettre de voiture, à la rubrique «Désignation de la marchandise», les renseignements suivants:

- «Entre ... (désignation de la gare frontière)
et ... (désignation de la gare frontière) la marchandise sera accompagnée par les convoyeurs de ... (désignation du transitaire)»; ou
- «Entre ... (désignation de la gare frontière)
et ... (désignation de la gare frontière) le wagon circulera avec les scellés de ... (désignation du transitaire)».

La compagnie de chemin de fer n'est pas responsable de la perte totale ou partielle, de la diminution de la masse, de la détérioration, de la dégradation ou de l'altération pour d'autres raisons de la qualité de la marchandise si celle-ci a été transportée, entre les gares frontière, dans un wagon en bon état, dont les scellés, posés par le transitaire, sont intacts.

Si l'expéditeur a donné pouvoir à son convoyeur pour qu'il s'acquitte des obligations et exerce les droits de l'expéditeur qui découlent du contrat de transport, conformément au paragraphe 4 des présentes Règles, l'expéditeur décrit précisément dans la lettre de voiture, à la rubrique «Déclarations particulières de l'expéditeur» les pouvoirs donnés au convoyeur.

Si un wagon séparé est mis à la disposition des convoyeurs pendant le trajet, conformément au paragraphe 8 des présentes Règles, l'expéditeur inscrit dans la lettre de voiture, aux rubriques «Wagon», «Capacité de charge», «Essieux» et «Tare», les renseignements correspondants concernant le wagon en question et inscrit sous ces rubriques la mention: «(Wagon pour les convoyeurs)».

§ 10. Les frais afférents au trajet des convoyeurs sont calculés conformément à l'article 13 de la Convention et sont payés conformément à l'article 15.

Les objets nécessaires aux besoins personnels des convoyeurs pendant l'accompagnement des marchandises sont transportés gratuitement.

Le transport d'objets qui ne sont pas indispensables aux convoyeurs pendant l'accompagnement de la marchandise ou qui ne sont pas mentionnés dans la lettre de voiture, ainsi que des objets dont l'exportation, l'importation ou le transport sont interdits conformément aux réglementations douanières et autres des pays dont les chemins de fer participent au transport est interdit.

§ 11. La prise de service des convoyeurs à la gare expéditrice ou dans une gare en cours de trajet et les mesures y afférentes sont régies par la réglementation interne applicable par le réseau ferroviaire sur lequel commence l'accompagnement de la marchandise.

§ 12. Les convoyeurs doivent assurer comme il se doit la surveillance et la garde de la marchandise accompagnée, ainsi que l'entretien ou les soins nécessaires et éviter ou écarter en temps voulu tout danger provenant de cette marchandise ou la menaçant.

Ils sont notamment tenus:

1) De lubrifier le matériel roulant ferroviaire acheminé sur ses essieux et de s'acquitter également d'autres tâches de surveillance et d'entretien nécessaires pour assurer, pendant le trajet, la sécurité des unités de matériel roulant acheminées sur leurs essieux;

2) De nourrir et d'abreuver les animaux vivants qu'ils accompagnent, de leur assurer les soins nécessaires et de ne nettoyer les wagons que dans les lieux prévus à cet effet par les chemins de fer;

3) En cas de transport de denrées périssables, d'assurer les soins ou l'entretien en fonction du type de denrées et de leurs caractéristiques et de respecter la température nécessaire à leur préservation (refroidissement, ventilation, chauffage).

En cas d'accident ou d'apparition d'un danger pour les convoyeurs, pour la marchandise qu'ils accompagnent ou pour les chemins de fer, les convoyeurs avertissent immédiatement la compagnie de chemin de fer et s'entendent avec elle sur les mesures qui doivent être prises par eux-mêmes, par la compagnie de chemin de fer ou conjointement.

§ 13. Afin d'assurer leur propre sécurité, celle des autres personnes et de l'exploitation ferroviaire, ainsi que la préservation des marchandises accompagnées et des autres marchandises, les convoyeurs doivent impérativement:

1) Être particulièrement attentifs et prudents à la montée dans le train, à la descente du train, au démarrage et à l'arrêt du train, pendant les manœuvres de positionnement du train ou du wagon, ainsi qu'au moment de l'ouverture et de la fermeture des portes;

2) Empêcher que les portes des wagons qui sont ouvertes ne soient fermées inopinément;

3) Demeurer dans le wagon qui a été mis à leur disposition pour le trajet ou uniquement dans les wagons dans lesquels la marchandise accompagnée est transportée.

Cette dernière prescription ne s'applique pas à l'accompagnement des wagons contenant des marchandises dangereuses, cas dans lequel les convoyeurs doivent demeurer à l'extérieur des wagons contenant les marchandises tout en restant à proximité directe;

4) En cas d'arrêt du train en cours de trajet, ne sortir du wagon que sur ordre des agents des chemins de fer ou en cas de danger;

5) Éviter, dans la mesure du possible, de se tenir sur les voies;

6) S'il faut absolument marcher sur les voies, faire preuve de la plus grande prudence, et notamment:

- Ne traverser les voies qu'à angle droit en s'étant préalablement assuré qu'aucun train n'approche;
- Ne pas traverser les voies près des aiguillages et des croisements;
- Ne pas traverser les voies en courant à proximité directe d'un train à l'arrêt;
- Ne pas se glisser sous les wagons;
- Ne pas passer à travers les attelages automatiques ou entre les tampons des wagons attelés;

7) Lorsque le train est en marche, ne pas se tenir dans les portes ouvertes des wagons ou à proximité et ne pas sortir ou jeter d'objets;

8) Lorsque le train est en marche, ne pas s'asseoir sur les bords de la plate-forme et ne pas se tenir à proximité, lorsque les chemins de fer qui participent aux transports autorisent le transport de la marchandise avec les convoyeurs sur les plates-formes;

9) Dans l'obscurité, garder avec soi une lanterne éclairant convenablement et assurant une sécurité contre l'incendie;

10) Ne pas utiliser de source de lumière dont la couleur pourrait être semblable à celle de la signalisation ferroviaire;

11) Ne pas laisser entrer d'autres personnes dans les wagons accompagnés et dans les wagons mis à disposition, conformément au paragraphe 8 des présentes Règles;

12) Suivre inconditionnellement et immédiatement les instructions et les avertissements des agents de la compagnie de chemin de fer et ne pas s'ingérer dans les activités de la compagnie de chemin de fer.

§ 14. En vue d'éviter les incendies, les convoyeurs sont en particulier tenus:

1) De ne pas fumer et de ne pas utiliser de feu nu dans les wagons et sur les quais de chargement des gares et d'utiliser uniquement des appareillages d'éclairage et de chauffage autorisés par la réglementation interne applicable par le réseau expéditeur ou par le réseau destinataire;

2) De respecter, pour l'utilisation des appareils de chauffage, la réglementation interne relative à la sécurité anti-incendie applicable par le réseau expéditeur ou par le réseau destinataire;

3) D'avoir les extincteurs d'incendie nécessaires dans les wagons dans lesquels se trouvent de la paille, du foin, ou d'autres substances ou objets inflammables.

§ 15. Sur les tronçons électrifiés avec lignes de contact, les convoyeurs sont tenus, en particulier:

1) De respecter la distance de sécurité avec la ligne de contact fixée par la réglementation interne applicable par les compagnies de chemin de fer participant au transport et de faire preuve de la prudence nécessaire lors de la manipulation d'objets longs;

2) De ne pas monter sur les toits des wagons et sur les marchandises de grande hauteur;

3) De ne pas toucher les personnes, les animaux et les objets touchant la ligne de contact ou se trouvant à proximité directe.

§ 16. En cas d'obstacle au transport ou à la remise de la marchandise accompagnée d'un convoyeur et lorsque l'expéditeur a indiqué dans la lettre de voiture, conformément au paragraphe 9 des présentes Règles, qu'il avait donné des pouvoirs au convoyeur, la compagnie de chemin de fer prend ses instructions auprès du convoyeur. Si le convoyeur mandaté par l'expéditeur ne donne pas d'instructions à la compagnie de chemin de fer ou lui donne des instructions inapplicables, la compagnie de chemin de fer procède conformément à l'article 21 de la Convention. La compagnie de chemin de fer procède de même, sauf dans le cas de transports d'animaux vivants, si les convoyeurs sont absents ou s'ils ne sont pas en nombre suffisant pour la suite du transport.

Si, dans le cas d'un transport d'animaux vivants, les convoyeurs sont absents ou ne sont pas en nombre suffisant, la compagnie de chemin de fer procède conformément à la réglementation interne applicable.

§ 17. Lorsque, outre les présentes Règles, des instructions complémentaires concernant l'accompagnement de la marchandise par les convoyeurs sont nécessaires, ces instructions sont arrêtées par les compagnies de chemin de fer participant au transport et communiquées à l'expéditeur et au destinataire.

§ 18. L'expéditeur et le destinataire sont responsables envers les chemins de fer de tout dommage résultant de la non-exécution des obligations qui découlent des présentes Règles ou de la mauvaise exécution de ces obligations ou dû au fait que leurs convoyeurs:

- 1) Ne remplissaient pas les critères fixés par les présentes Règles;
- 2) Ne se sont pas acquittés ou se sont mal acquittés de leurs obligations, n'ont pas exécuté ou ont mal exécuté les instructions qui leur ont été données par les chemins de fer;
- 3) N'ont pas pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la préservation de la marchandise et pour écarter en temps utile tout danger provenant de cette marchandise ou la menaçant;
- 4) Ou ont causé un préjudice de toute autre manière à la compagnie de chemin de fer.

S'il apparaît, au vu des circonstances, que le préjudice porté à la compagnie de chemin de fer a pu être le résultat des causes indiquées plus haut, le préjudice est réputé résulter de ces causes, à moins que l'expéditeur ou le destinataire n'apporte la preuve du contraire.

§ 19. Dans tous les autres cas concernant le transport de marchandises accompagnées de convoyeurs fournis par l'expéditeur ou par le destinataire, les dispositions de la Convention s'appliquent.

