

RIP

Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers

Annexe II à l'Appendice B (article 8, § 1) à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

<	Article premier	Objet du règlement
<	Article 2	Admission des wagons au service international
<	Article 3	Utilisation des wagons
<	Article 4	Appareils spéciaux
<	Article 5	Remise au transport
<	Article 6	Inscriptions sur la lettre de voiture
<	Article 7	Intérêt à la livraison
<	Article 8	Remboursement et débours
<	Article 9	Prolongation du délai de livraison
<	Article 10	Constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces
<	Article 11	Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport
<	Article 12	Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon
<	Article 13	Présomption de perte de wagon
<	Article 14	Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Article premier

Objet du règlement

- § 1 Ce règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément à l'article 2 et remis au transport aux conditions des Règles uniformes CIM.
- § 2 A défaut de dispositions spéciales dans ce règlement, les autres prescriptions des Règles uniformes sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2

Admission des wagons au service international

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive



Dans ce règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé "titulaire".

Article 3

Utilisation des wagons

L'expéditeur ne peut utiliser le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences résultant de l'inobservation de cette disposition.

Article 4

Appareils spéciaux

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

Article 5

Remise au transport

- § 1 Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre, par télégramme ou par téléscripteur, l'interdiction d'expédier le ou les wagons sans son autorisation.

§ 2 Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier :

- S** tout wagon arrivé vide dont le chargement n'a pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;
- S** tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'a pas fait l'objet d'un nouvel envoi.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'octroi de l'avis au titulaire.

Ce paragraphe ne s'applique ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3 Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6

Inscriptions sur la lettre de voiture

§ 1 Outre les inscriptions prévues dans les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture :

- a) dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise,
 - S** s'il s'agit d'un wagon vide, les mots «wagon **P** vide»
 - S** s'il s'agit d'un wagon chargé, après la désignation de la marchandise, les mots «chargé sur wagon **P**»;
- b) dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet, les caractéristiques du wagon.

§ 2 Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément à l'article 14, il doit porter, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, l'inscription «garantie particulière du délai de livraison».

Article 7
Intérêt à la livraison

- § 1 Les envois de wagons vides ne peuvent pas faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison.
- § 2 Pour un wagon chargé, la déclaration d'intérêt à la livraison ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 8
Remboursement et débours

- § 1 Les wagons vides ne peuvent pas être grevés ni d'un remboursement, ni de débours.
- § 2 Les wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 9
Prolongation du délai de livraison

- § 1 Le délai de livraison est prolongé non seulement dans les cas prévus à l'article 27, § 7 des Règles uniformes, mais également de la durée du séjour entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 12.
- § 2 Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le séjour prend fin, pour la marchandise, au moment où après transbordement, celle-ci peut être remise en route.

Article 10
Constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

- § 1 Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai, conformément à l'article 52 des Règles uniformes, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, qui en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

- § 2 Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément à l'article 52 des Règles uniformes.

Article 11

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1 En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre en charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser par télégramme ou par télex, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2 Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de la somme fixée par le contrat d'immatriculation.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3 Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande, par télégramme ou par télex, à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4 Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme ou par télex, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme ou par télex au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme ou du message par télex, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture après les mots «wagon P vide».

§ 5 En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, cet article s'applique au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les §§ 1, 2, 3, 6 et 7 de cet article sont applicables.

- § 6 Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire ainsi que ceux résultant éventuellement de l'exécution des instructions ou de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.
- § 7 Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces.

Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon

- § 1 En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.
- § 2 En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon, les éléments de cette valeur étant déterminés dans le contrat d'immatriculation.
- En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.
- § 3 En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.
- § 4 A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable
- S** des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;
 - S** des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.
- § 5 Le titulaire est subrogé de plein droit à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

- § 6 Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.
- § 7 Les actions fondées sur les §§ 1 à 6 sont prescrites par trois ans.

Cette prescription court

- S pour les actions du titulaire contre le chemin de fer fondées sur les §§ 1 à 5, du jour où la perte ou l'avarie du wagon a été constatée, compte tenu, le cas échéant, de l'application de l'article 13, § 1;
- S pour les actions du chemin de fer contre le titulaire fondées sur le § 6, du jour où le dommage s'est produit.

Article 13

Présomption de perte de wagon

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer le wagon comme perdu quant il n'a pas été livré au destinataire ou tenu à sa disposition dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

- § 2 Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

Article 14

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

- § 1 Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il doit payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à :

- a) 4,50 unités de compte pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,
- b) 3 unités de compte pour les autres wagons.
- § 2 Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 6.50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe.

§ 3 L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe d'une unité de compte par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 10 unités de compte. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais conformément à l'article 15, § 2, a) 4. des Règles uniformes.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité forfaitaire de 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 6.50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe avec minimum de 20 unités de compte.