

Direction
du Service Commercial
BUREAU 61-23

AVIS N° 81 C.

Distribution :

Direction Générale :

Bureaux 01-11, 01-22, 03-21.

Directions :

E : Bureaux 11-11, 11-12, 12-11, 12-21, 12-22, 12-31, 12-32, 12-33,
13-12, 13-21;

M.A. : Bureaux 21-11, 23-31;

V : Bureau 31-11;

F : Bureaux 40-11, 41-21, 41-22, 41-26, 41-27, 41-28, 41-29, 42-11,
42-15, 42-21, 42-22;

P.S. : Bureau 50-11;

C : Bureaux 60-11, 60-12, 60-13, 61-23, 61-32, 61-33, 61-41, 61-42,
61-43, 61-44;

Représentants commerciaux.

Groupes :

Service des Accidents;

Secrétariat;

Service E : IPX;

Service M : IPM;

Service V : IPV et bureaux.

Services d'exécution :

Gares.

Ateliers et remises M : Ingénieurs, Inspecteurs techniques,
Contremaîtres, postes de visite, bureaux.

MARCHANDISES.

INSTRUCTIONS DES LITIGES (PERTES, AVARIES, RETARDS) CONCERNANT LES TRANSPORTS DE OU EN WAGONS DE PARTICULIERS.

Les prescriptions suivantes annulent et remplacent celles qui font l'objet des Avis 146 C, 203 C et 19 C des 10-7-1947, 11-9-1947 et 17-1-1948.

A. — DISPOSITIONS GENERALES.

I. — Désignation des wagons.

Les wagons de particuliers sont des wagons immatriculés par un chemin de fer au nom d'un particulier (personne ou société) et munis de la marque distinctive | P |. Ils sont spécialisés pour le transport de marchandises déterminées.

Dans leurs constats, les gares doivent avoir soin de désigner les wagons par leur appellation exacte : wagons réservoirs (wagon à citernes, à foudres, à bassins, à bidons, à jarres) wagons à minerais, wagons isothermes (1), wagons calorifiques (2), wagons réfrigérants (3), wagons frigorifiques (4), etc. ...

Pour les wagons étrangers, il y a lieu d'indiquer le nom du réseau immatriculateur.

- (1) Le wagon isotherme est un wagon dont la caisse est construite de façon à maintenir à l'intérieur une température aussi constante que possible. Il n'est pas pourvu d'appareils permettant la production d'une température déterminée à l'intérieur de la caisse, il n'exige aucun soin spécial pendant le transport.
- (2) Le wagon calorifique est un wagon dont la caisse est construite comme celle du wagon isotherme. Il est pourvu à l'intérieur d'un appareil de chauffage, sans installations mécaniques et peut nécessiter des soins spéciaux pendant le transport.
- (3) Le wagon réfrigérant est un wagon dont la caisse est construite comme celle du wagon isotherme. Il est pourvu à l'intérieur d'une source de réfrigération constituée par de la glace fondante, des mélanges réfrigérants ou une autre combinaison produisant du froid sans exiger d'installations mécaniques. Il peut nécessiter des soins spéciaux pendant le transport.
- (4) Le wagon frigorifique est un wagon dont la caisse est construite comme celle d'un wagon isotherme et qui possède des installations mécaniques permettant la production d'une température déterminée à l'intérieur de la caisse. Il exige, en général, des soins spéciaux pendant le transport.

II. — Examen des wagons au départ, à l'arrivée et en cours de transport.

Les wagons de particuliers doivent être remis au chemin de fer avec tous leurs organes en bon état.

L'expéditeur et le destinataire doivent constater avec les agents du chemin de fer, aux gares d'expédition et de destination, l'état dans lequel les wagons sont reçus ou remis par le chemin de fer.

Les gares de départ doivent avoir soin d'examiner avant acceptation l'état des organes d'infrastructure (boîtes à huile, ressorts, roues, tampons, châssis, etc. ...) et de superstructure (citernes, cuves, jarres, etc. ...) des wagons de particuliers vides ou chargés, en faisant intervenir au besoin le visiteur [ou l'agent qui en exerce les fonctions (1)].

Le transport d'un wagon présentant des avaries qui intéressent la sécurité doit être refusé jusqu'au moment où le Service M.A. (visiteur ou agent qui en exerce les fonctions) déclare que l'expédition est possible.

Si les déféctuosités n'intéressent pas la sécurité et que la conservation de la marchandise est seule en jeu, les gares doivent, au cas où l'expéditeur persisterait à vouloir effectuer l'expédition, inviter celui-ci à mentionner en lettre de voiture les déféctuosités du wagon et à signer cette déclaration.

Les expéditeurs doivent fermer à clé, plomber ou cadener les récipients, ainsi que les portes donnant accès dans les wagons couverts chargés ou contenant un agencement ou des agrès. Ils doivent fermer de la même manière les coffres à outils ou à agrès.

Pour éviter les ruptures de plombs que risque de produire le soulèvement du couvercle de dôme des wagons réservoirs par le liquide, à la suite de chocs ou réaction et qui peuvent parfois même entraîner la perte du couvercle, les gares de départ doivent s'assurer que cet organe est en bon état et convenablement assujéti soit par le dispositif de fermeture, soit à l'aide d'une forte ligature. La même précaution doit être prise lors de l'expédition à vide des wagons.

(1) Agent du Service E qui, dans les gares sans poste de visite, est spécialement désigné par le chef de gare pour faire la visite du matériel.

Conformément aux dispositions de l'art. 63, chiffre XX, de nos conditions réglementaires et de l'art. 5, § 6, du R.I.P. (Annexe VII de la C.I.M.), le chemin de fer ne peut être rendu responsable de la perte ou de la détérioration d'accessoires amovibles que si ces accessoires sont inscrits sur le wagon.

Les gares de départ doivent avoir soin de vérifier si les accessoires inscrits sur le wagon ne font pas défaut. En cas de manquant, l'expéditeur doit être invité à reconnaître ce manquant en lettre de voiture par une mention suivie de sa signature.

En cas d'avarie à un wagon P vide ou chargé rentrant d'un réseau étranger, la gare frontière doit s'assurer si le procès-verbal de constatation des avaries, qui doit accompagner les documents de transport, a été dressé régulièrement. A défaut de ce constat, elle établit un DC 1662 conformément aux dispositions du § 18 des P.I.M.

D'autre part, les visiteurs des points d'échange annotent dans leur carnet d'une manière précise et détaillée, toutes les avaries existant à ces wagons et les étiquettes étrangères dont ils sont pourvus.

Il est bien entendu que ces wagons continuent directement sur leur destination.

Le transport des wagons de particuliers à vide doit être considéré comme un transport commercial et doit être accompagné d'une lettre de voiture et d'une feuille de route taxée, sauf dans les cas d'échanges en service entre une gare de rebut et un atelier, cas prévus à l'avis 82 C du 20-9-43. Les wagons couverts doivent être plombés.

Si un wagon couvert P vide ou chargé nous est remis, par un réseau étranger, dépourvu de plombs, la gare frontière doit procéder à l'examen tant intérieur qu'extérieur du véhicule et poser ses réserves vis-à-vis du réseau correspondant pour toute avarie au wagon, toute perte ou toute détérioration de marchandises ou d'accessoires amovibles et plomber le wagon.

Si le wagon est plombé, l'examen se limite à l'état extérieur du véhicule.

Lorsqu'un wagon de particulier vide ou chargé parvient déplombé à la gare d'arrivée, celle-ci doit procéder d'office à la vérification tant intérieure qu'extérieure en présence du destinataire ou du propriétaire.

Quand des marchandises, en raison de leur nature particulière, doivent être transportées dans des wagons couverts, avec les portes en partie ouvertes, celles-ci doivent être munies de crochets à piton ou d'autres appareils de fixation offrant la même sécurité. Ces appareils doivent être fixés de telle façon qu'on ne puisse les enlever, même quand la porte est partiellement ouverte, sans effraction et sans qu'il en reste des traces visibles. Si l'ouverture restante est telle qu'elle permette l'enlèvement des marchandises ou l'introduction d'autres marchandises, elle doit être protégée par des grillages, des treillis en lattes, etc.

III. — Constatation d'avaries et informations à donner.

Le chef de la gare où une avarie (1) est constatée à un wagon de particulier, doit procéder **immédiatement** à une instruction, en vue d'établir les circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite et de déterminer les responsabilités.

Pour les wagons P avariés en cours de route, il y a lieu notamment de se conformer aux dispositions de l'art. 63, chiffre XII, des Conditions Réglementaires pour les envois effectués en service interne et à celles de l'art. 3, § 5, du R.I.P. (Annexe VII à la C.I.M) pour les envois effectués en trafic international sous le couvert d'une lettre de voiture C.I.M.

Au surplus, la procédure suivante doit être adoptée, tant en trafic interne qu'en trafic international :

Lorsqu'un wagon P **vide**, dont l'expéditeur est en même temps propriétaire, est avarié en cours de route, ce wagon doit être :

(1) Pour les avaries que le chemin de fer répare à ses frais par une opération de peu d'importance et, en général, pour tout incident quelconque qui n'est pas susceptible de provoquer une réclamation du propriétaire, de l'expéditeur ou du destinataire, le CHST se borne à établir un P.V. DC 1662. Cependant, si l'avarie s'est produite dans la gare ou dans le train à l'arrivée desservi par un personnel du dépôt de la gare, le chef de gare doit toujours faire l'instruction prescrite par le R.G.M.A., dès qu'il reçoit copie des étiquettes.

a) renvoyé d'office avec une nouvelle lettre de voiture, à laquelle la lettre de voiture primitive doit être annexée, si le propriétaire n'a pas donné d'instructions;

b) réexpédié avec la lettre de voiture primitive dûment modifiée conformément aux instructions données par l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en même temps propriétaire du wagon, on procédera de la même manière que sous a) ci-dessus.

Lorsqu'un wagon P chargé est avarié en cours de route de manière à ce que la marchandise doive être transbordée,

— la marchandise sera acheminée d'office ou en vertu des instructions de l'expéditeur avec la lettre de voiture primitive, sur laquelle le numéro et la marque de propriété auront été modifiés en conséquence;

— le wagon vide sera renvoyé d'office ou en vertu des instructions du propriétaire avec une nouvelle lettre de voiture.

L'examen technique du wagon avarié doit se faire dans tous les cas à l'intervention du Service M.A. Le visiteur (ou l'agent qui en exerce les fonctions) apprécie si le transport peut continuer vers sa destination sans réparation préalable, si la réparation du wagon peut se faire sous charge ou si la marchandise doit être transbordée.

Le visiteur applique sur le véhicule des étiquettes d'avarie M 638 ou des bulletins de constat M 667 et remet sur-le-champ copie de ces documents au chef de gare.

Celui-ci informe sans retard le propriétaire du wagon par télégramme, avec copie à l'expéditeur, s'il est autre que le propriétaire, à l'IPM du Groupe, à la Direction M.A., Bureau 23-32 et à la Direction C, Bureau 61-23.

Lé cas échéant, cette information peut être confirmée à l'intervention du dispatching.

Les frais du télégramme — tant en service interne belge qu'en trafic international — sont portés en compte aux intéressés mêmes (propriétaire du wagon et éventuellement expéditeur).

7-16: missing

les avaries survenues aux wagons à minerai en cours de route :

Adresse : Firme propriétaire	Copie : IPM, Expéditeur, M.A. 23-32, C 61-23 JL
Votre wagon n° vide, chargé de	
destination avarié à le	
1 ^{er} cas : (avaries ne compromettant pas la sécurité)	continue vers sa destination
2 ^e cas : (avaries légères qui empêchent la continuation du transport, mais sont réparables par un poste de visite)	est dirigé sur notre poste de visite de et continuera après réparation
	Eventuellement : recevez demande pièce de rechange
3 ^e cas : (autres avaries empêchant la continuation du transport)	sera renvoyé à son point d'attache sauf contre-ordre de votre part
	Eventuellement : Transbordement nécessaire, m'adresser vos instructions

c. — Devis des réparations.

Dès la rentrée du wagon à minerai à la gare d'attache desservant les établissements du propriétaire (3^e cas), le devis des réparations est dressé par un contremaître du service M.A., Bureau 23-32, contradictoirement avec le propriétaire, d'après les tarifs appliqués pour la réparation de nos wagons par l'industrie privée.

La réparation doit être entreprise par les soins du propriétaire, sans attendre le résultat de l'enquête au sujet des responsabilités.

Les factures sont adressées directement à la Direction M.A., Bureau 23-32, par l'intermédiaire de l'IPM, pour examen et accord éventuel. L'IPM doit faire suivre la réparation du véhicule et délivrer au particulier l'autorisation de remise en service. Le Bureau 23-32 tient les factures en instance jusqu'au moment où le Service Commercial, Bureau 61-23, lui aura communiqué sa décision au sujet des responsabilités.

d. — Constatation des avaries et instruction du litige.

En ce qui concerne la constatation des avaries, la constitution des dossiers, les principes et les critères de responsabilité, la comptabilisation et la liquidation des indemnités, il y a lieu de s'en tenir aux dispositions y relatives figurant au chapitre A.

Le chef de la gare où une avarie est constatée à un wagon à minerai doit donc dresser immédiatement un P. V. DC 1662, mentionnant d'une manière claire et succincte les constatations au sujet de l'état du wagon et, éventuellement, au sujet de la marchandise que ce wagon contenait, ainsi qu'au sujet des dommages causés à des tiers et au chemin de fer. Il entame sans retard une instruction en vue d'établir les circonstances de l'avarie et de déterminer les responsabilités (1).

L'examen technique du wagon avarié doit se faire dans tous les cas à l'intervention du Service M.A. Le constat des avaries doit être dressé de façon détaillée pour permettre d'apprécier l'importance des réparations (dimensions des bris, importance des pliages ou enfoncements, épaisseur des pièces, etc.). Si l'examen ne permet pas de déceler toutes les avaries, le constat doit en faire mention et le justifier.

e. — Enquête par l'IPM.

En plus de l'enquête faite par le chef de gare, l'IPM doit également procéder, **au reçu de la copie du télégramme**, à une instruction complète, à l'effet de déterminer exactement la cause de l'avarie. Il communique ses conclusions au Service Commercial, Bureau 61-23.

(1) En cas de déraillement d'un wagon à minerai, les constatations tant au matériel roulant qu'à la voie doivent être faites contradictoirement par les services E, V, M.A. et éventuellement aussi par le service E.S., d'une part, et le **propriétaire du wagon ou son délégué**, d'autre part.

C. — DISPOSITIONS PARTICULIERES CONCERNANT
LA REPARATION DES AVARIES AUX WAGONS
A MINERAL, APPARTENANT A DES USINES
SIDERURGIQUES BELGES ET QUI SONT
IMMATRICULES DANS LE PARC DE LA
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS.

AVARIES SURVENANT SUR NOTRE RESEAU.

a. — Généralités.

La réparation et l'entretien de ces wagons sont exécutés par les usines métallurgiques belges.

Lorsque ces véhicules sont rebutés pour avaries ou révisions, ils doivent donc être dirigés sur les gares desservant les usines propriétaires belges et non sur les gares d'attache de la S.N.C.F.

Pour le transport des wagons avariés vers les ateliers belges du propriétaire, il ne doit être porté en compte que la taxe d'enregistrement.

Nos postes de visite s'occupent toutefois de la remise en état des wagons dont les avaries peuvent être réparées par une opération de **peu d'importance**. Les pièces de rechange éventuellement nécessaires à la réparation sont demandées à la firme propriétaire.

Si les avaries ne compromettent pas la sécurité de l'exploitation, le wagon continue sur sa destination. Si les avaries empêchent la continuation du transport mais sont légères et réparables par nos postes de visite (opération de peu d'importance), le wagon est envoyé d'office au poste de visite et dirigé ensuite sur sa destination.

Dans les autres cas d'avaries, le wagon est renvoyé à la gare qui dessert l'usine propriétaire belge dans les 48 heures, à moins que le véhicule ne doive rester plus longtemps sur place pour permettre un complément d'enquête.

b. — Télégramme d'information.

Le télégramme d'information dont il est question au

chapitre A, chiffre III, doit être libellé comme suit pour les wagons avariés en cours de transport :

Adresse : Firme propriétaire	Copie : IPM, Expéditeur, M.A. 23-32, C 61-23
Votre wagon n° vide, chargé de	
destination, avarié à, le	
1 ^{er} cas : (avaries ne compromettant pas la sécurité de l'exploitation)	continue vers sa destination
2 ^e cas : (avaries légères qui empêchent la continuation du transport, mais sont réparables par une opération de peu d'importance)	est dirigé sur notre poste de visite de et continuera après réparation
3 ^e cas : (autres avaries empêchant la continuation du transport)	sera renvoyé à vos usines à sauf contre-ordre de votre part Eventuellement : Transbordement nécessaire, m'adresser vos instructions

c. — Livraison des wagons avariés aux usines sidérurgiques belges.

Lors de la restitution des wagons avariés à leurs propriétaires, la gare d'arrivée doit remettre aux destinataires une copie du constat d'avarie (DC 1662), qui a été établi par la gare où est survenue l'avarie (1).

Si (en cours de route ou à destination) on constate une aggravation du dommage, ce procès-verbal doit être complété en conséquence. Il est bien entendu que le procès-verbal doit être établi avec toute la minutie voulue [voir chap. A, titre III, Procès-verbal de constatation DC 1662 et chap. B, litt. d)].

Si le DC 1662 n'accompagne pas les documents de trans-

(1) La gare qui établit le DC 1662 doit adresser à la Direction C, Bureau 61-23, deux copies dont l'une est destinée au chemin de fer immatriculateur. (P.I.M., § 33, chiffre 8).

port à l'arrivée, il doit être demandé par télégramme de service à la gare intéressée.

*
**

RECOMMANDATION.

L'examen des litiges doit se faire avec toute la célérité désirable, afin de réduire au minimum l'immobilisation des wagons de particuliers.

Le Directeur du Service Commercial,
ANTOINE.