

259

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 12 października 1953 r.

w sprawie wejścia w życie nowego tekstu załącznika VII i nowego załącznika IX do konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), podpisanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, na podstawie komunikatu Urzędu Centralnego Przewoźów Międzynarodowych Kolejami Żelaznymi w Bernie, że zgodnie z częścią I punkt 1 konwencji dodatkowej z dnia 13 maja 1930 r. do konwencji międzynarodowej z dnia 23 listopada 1933 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) (Dz. U. z 1953 r. Nr 38, poz. 159) weszły w życie załączniki VII i IX do konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), podpi-

sanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 89, poz. 642), w brzmieniu niżej podanym. Załączniki te obowiązują Polskę od dnia 1 września 1953 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą załącznik VII do powyższej konwencji, który wszedł w życie dnia 1 października 1938 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 89, poz. 642 i 643).

(Teksty załączników VII i IX znajdują się w załączniku do niniejszego numeru).

Minister Spraw Zagranicznych: *St. Skrzyszewski*

ZAŁĄCZNIK VII

do konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), podpisanej w Paryżu dnia 23 listopada 1933 r.

Przekład.

ZAŁĄCZNIK VII

ANNEXE VII

Regulamin międzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych.

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers.

(RMP)

(RIP)

Artykuł 1

Article premier

Przedmiot i zasięg regulaminu.

Objet et portée du règlement

§ 1. Regulamin niniejszy ma zastosowanie do wszelkiego przewozu próżnych lub załadowanych wagonów prywatnych, które w myśl postanowień artykułu 2 są dopuszczone do komunikacji międzynarodowej i które są nadawane do przewozu na warunkach „Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT)”.

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. Jeżeli niniejszy regulamin nie zawiera specjalnych przepisów, to dla przewozów wymienionych w § 1 mają zastosowanie postanowienia KMT.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

Artykuł 2

Dopuszczenie wagonów do komunikacji międzynarodowej.

Celem dopuszczenia do komunikacji międzynarodowej wagony powinny być włączone przez jedną z kolei żelaznych, podległych KMT, do jej taboru na nazwisko prywatnej osoby (osoba fizyczna lub inny podmiot prawa) i zaopatrzone specjalnym znakiem **[P]**.

Osoba prywatna, której nazwisko powinno być wypisane na wagonie, jest w niniejszym regulaminie określona jako „właściciel”.

Artykuł 3

Używanie wagonów.

Nadawca może użyć wagonu tylko dla przewozu takich towarów, dla których wagon nadaje się według umowy o włączeniu do taboru. Tylko nadawca jest odpowiedzialny za skutki nieprzestrzegania tego przepisu.

Artykuł 4

Przyrządy specjalne.

Jeżeli wagon jest zaopatrzony w przyrządy specjalne (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, mechanizmy itp.), to nadawca ma te przyrządy obsługiwać lub zapewnić obsługę. Ten obowiązek przechodzi na odbiorcę, skoro uczynił on użytek ze swych uprawnień wynikających z art. 16 KMT.

Artykuł 5

Warunki przyjęcia do przewozu.

§ 1. Prawo nadania wagonu do przewozu przysługuje właścicielowi.

Każdy inny nadawca wagonu tak próżnego jak i załadowanego obowiązany jest doręczyć stacji nadania równocześnie z listem przewozowym upoważnienie właściciela.

Takie upoważnienie nie jest potrzebne, jeżeli ten nadawca jest odbiorcą wagonu z poprzedniej przesyłki i jeżeli stacja nadania przed złożeniem listu przewozowego nie otrzymała od właściciela w liście poleconym wskazówek, że wagon bez zgody właściciela nie może być wysłany.

§ 2. W braku odmiennego zlecenia właściciela, kolej żelazna jest uprawniona zwrócić z urzędu właścicielowi na stację macierzystą na koszt właściciela za listem przewozowym, wystawionym na jego nazwisko i adres:

— każdy wagon, który nadszedł w stanie próżnym, i którego nie rozpoczęto załadowywać w ciągu 15 dni od chwili postawienia do dyspozycji,

— każdy wagon, który nadszedł załadowany, a który w ciągu 8 dni po zakończeniu wyładowania nie został ponownie nadany do przewozu.

Jeżeli kolej żelazna nie skorzysta z tych możliwości, obowiązana jest po upływie wyżej podanych terminów zawiadomić właściciela o położeniu, w jakim znajduje się jego wagon; w tym przypadku zwrot wagonu z urzędu

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 soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **[P]**.

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

Article 3

Emploi des wagons

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

Article 4

Aménagements et 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, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 de la CIM.

Article 5

Conditions d'acceptation 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 de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la remise de la lettre de voiture, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre recommandée, l'interdiction d'expédier le wagon 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:

— tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les 15 jours comptés de sa mise à disposition;

— tout wagon arrivé chargé qui, dans les 8 jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

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

nie może nastąpić w ciągu 8 dni od wysłania zawiadomienia do właściciela.

Postanowień niniejszego paragrafu nie stosuje się do wagonów znajdujących się w kraju kolei, do której taboru włączono wagon prywatny, ani znajdujących się na bocznicach prywatnych.

§ 3. Wynajmujący, którego nazwisko wypisano na wagonie za zgodą kolei włączającej wagon do swego taboru, wstępuje przy wykonaniu postanowień niniejszego artykułu z samego prawa w miejsce właściciela.

Artykuł 6

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

§ 1. Nadawca powinien zamieścić w liście przewozowym, oprócz danych przewidzianych przez KMT, następujące dane:

- a) jeśli chodzi o wagon próżny: w rubryce „Oznaczenie towaru” — wskazówkę „wagon prywatny próżny”, specjalne cechy charakterystyczne wagonu należy podać w rubryce „Wagony”;
- b) jeśli chodzi o wagon załadowany: w rubryce „Oznaczenie towaru” po danych o rodzaju towaru — słowa „załadowane do wagonu prywatnego”, specjalne cechy charakterystyczne wagonu należy podać w rubryce „Wagony”.

§ 2. Jeżeli nadawca próżnego wagonu życzy sobie specjalnego zabezpieczenia terminu dostawy według postanowień art. 12, wówczas obowiązany jest zamieścić w rubryce „Oświadczenie co do załatwienia.....” następującą wskazówkę „Specjalne zabezpieczenie terminu dostawy”.

Artykuł 7

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.

§ 1. Przesyłki próżnych wagonów nie mogą być obciążone zaliczeniami ani zaliczkami w gotowiźnie.

§ 2. Przy przewozie załadowanych wagonów prywatnych wysokość zaliczenia nie może przekraczać wartości załadowanego towaru.

Artykuł 8

Deklaracja wartości dostawy.

§ 1. Przy przesyłkach próżnych wagonów nie jest dozwolona deklaracja wartości dostawy.

§ 2. Przy przewozie wagonów załadowanych deklaracja wartości dostawy obowiązuje tylko w odniesieniu do towaru załadowanego do wagonu.

Artykuł 9

Zawieszenie biegu terminu dostawy.

§ 1. Poza przypadkami przewidzianymi w art. 11 § 7 KMT, bieg terminu dostawy zawiesza się również wtedy, gdy przewóz został przerwany wskutek uszkodzenia wagonu, chyba że kolej żelazna jest odpowiedzialna za to uszkodzenie w myśl postanowień art. 13.

§ 2. Jeżeli towar, załadowany do wagonu uszkodzonego przeładowano na inny wagon, termin dostawy

d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les 8 jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent 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'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6

Indications sur la lettre de voiture

§ 1. — Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide: dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « wagon de particulier vide », les caractéristiques du wagon étant indiquées dans la rubrique « Wagons »;

b) s'il s'agit d'un wagon chargé: dans la colonne « Désignation de la marchandise », après la nature de la marchandise, les mots « chargée sur wagon de particulier », les caractéristiques du wagon étant inscrites dans la rubrique « Wagons ».

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie supplémentaire du délai de livraison conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire dans la case « Déclaration pour l'accomplissement . . . », la mention « Garantie supplémentaire du délai de livraison ».

Article 7

Remboursements et débours

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2. — Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 8

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 9

Suspension du délai de livraison

§ 1. — Le délai de livraison est suspendu non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également pendant toute l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2. — Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le délai re-

dla towaru zaczyna biec dalej od chwili, kiedy możliwy jest dalszy przewóz po przeładowaniu.

Artykuł 10

Stwierdzenie uszkodzenia wagonu lub zaginięcia jego części składowych.

§ 1. Jeżeli kolej żelazna spostrzeże lub przypuszcza albo osoba uprawniona twierdzi, że wagon został uszkodzony lub że zaginęły jego części składowe, wówczas kolej żelazna powinna stwierdzić w protokole, przewidzianym w art. 43 KMT, rodzaj uszkodzenia lub zaginięcia oraz, jeśli to jest możliwe, powód uszkodzenia i czas jego powstania.

Wspomniany protokół należy bezzwłocznie przesłać kolei, do której taboru włączono wagon prywatny.

§ 2. Jeśli wagon jest załadowany, to w danym przypadku należy w odniesieniu do towaru sporządzić odrębny protokół stosownie do postanowień art. 43 KMT.

Artykuł 11

Uszkodzenie wagonu uniemożliwiające dalszy przewóz.

§ 1. Jeżeli próżny wagon zostanie tak uszkodzony, że dalszy przewóz nie jest możliwy lub że nie nadaje się on do przewozu ładunku, wówczas stacja, która stwierdziła uszkodzenie, powinna natychmiast i bezpośrednio od nadawcy telegraficznie zażądać wskazówek. Jeżeli nadawca nie jest również właścicielem wagonu, wówczas odpis telegramu należy przesłać właścicielowi dla informacji.

Jeżeli nadawca w ciągu ośmiu dni od wysłania telegramu nie udzieli wskazówek, kolej żelazna jest uprawniona zwrócić z urzędu wagon na stację macierzystą za listem przewozowym, wystawionym na nazwisko i adres właściciela, skoro przywróciła wagon do zdolności do biegu. Przyczyny zwrotu wagonu należy podać w liście przewozowym w rubryce „Oznaczenie towaru”.

Koszty przewozu i inne koszty powstałe aż do stacji, na której wagon zatrzymano, koszty za zawiadomienie nadawcy i ewentualnie właściciela, jak również koszty, wynikłe wskutek wykonania wskazówek nadawcy lub zwrotu wagonu z urzędu na stację macierzystą przez kolej żelazną, obciążają przesyłkę.

§ 2. Jeżeli załadowany wagon zostanie tak uszkodzony, że dalszy przewóz nie jest możliwy, a wagon musi być rozładowany, postanowienia § 1 mają zastosowanie do wagonu rozładowanego.

§ 3. Kolej żelazna może na własny koszt dokonać nieznaczących napraw, niezbędnych dla umożliwienia dalszego przebiegu prywatnego w stanie próżnym lub ładownym, nie żądając nadesłania wskazówek.

§ 4. Wynajmujący, którego nazwisko wypisano na wagonie, za zgodą kolei włączającej wagon do swego taboru, wstępuje przy wykonaniu postanowień niniejszego artykułu z samego prawa w miejsce właściciela.

prend cours pour la marchandise à partir du moment où, au point de transbordement, elle 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 alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 43 de la CIM, 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.

§ 2. — Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 43 de la CIM.

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 charge, la gare où l'avarie est constatée provoque sans délai et directement, par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si celui-ci n'est pas en même temps le titulaire, copie de ce télégramme est envoyée au titulaire à titre d'information.

A défaut d'instructions de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler à vide, 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 devront être inscrits sur la lettre de voiture dans la colonne « Désignation de la marchandise ».

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, éventuellement, au titulaire ainsi que ceux résultant soit de l'exécution des instructions de l'expéditeur, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

§ 2. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du § 1 s'appliquent au wagon déchargé.

§ 3. — Le chemin de fer peut, sans avoir à demander d'instructions, effectuer, à ses propres frais, les réparations de peu d'importance pour permettre la continuation du transport d'un wagon vide ou chargé.

§ 4. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Artykuł 12

Wysokość odszkodowania w razie przekroczenia terminu dostawy.

§ 1. Jeżeli kolej żelazna odpowiada za przekroczenie terminu dostawy próżnego lub załadowanego wagonu, wówczas jest obowiązana, niezależnie od ewentualnego odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru załadowanego do wagonu, zapłacić uprawnionemu stałe odszkodowanie w wysokości 2 franków za każde rozpoczęte dzień opóźnienia.

§ 2. Nadawca próżnego wagonu może zażądać specjalnego zabezpieczenia terminu dostawy. Pobiera się za to opłatę w wysokości 1 franka za każde rozpoczęte 100 km, jednakowoż najmniej 10 franków. Stałe odszkodowanie podwyższa się w tym przypadku na 4 franki za dzień; suma odszkodowania nie może być jednakowoż niższa od opłaty zapłaconej za specjalne zabezpieczenie terminu dostawy.

§ 3. Jeżeli przekroczenie terminu dostawy wynikało wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei żelaznej, stałe odszkodowanie podwyższa się na 4 franki za dzień.

Artykuł 13

Odpowiedzialność kolei żelaznej za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu lub jego części składowych.

§ 1. Kolej żelazna odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu albo jego części składowych od chwili przyjęcia do przewozu do chwili wydania, chyba że udowodni, iż szkoda powstała nie z jej winy.

§ 2. W razie zaginięcia wagonu odszkodowanie jest ograniczone do wartości wagonu, którą ustala się stosownie do zasad zawartych w umowie o włączenie wagonu.

W razie uszkodzenia odszkodowanie ustala się według postanowień zawartych w umowie o włączenie wagonu.

§ 3. Za zaginięcie lub uszkodzenie luźnych części wagonu kolej żelazna odpowiada tylko wówczas, jeżeli części te są wypisane na obu bocznych ścianach wagonu. Kolej żelazna nie odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie luźnych narzędzi.

§ 4. Kolej żelazna odpowiada za uszkodzenie naczyń z gliny, szkła, terrakoty itp. tylko wówczas, jeżeli szkody te powstają w związku z innym uszkodzeniem wagonu za które kolej żelazna odpowiada według wyżej zamieszczonych postanowień.

Jeżeli uprawniony nie udowodni, że szkoda wynika z winy kolei żelaznej, to kolej żelazna odpowiada za uszkodzenia naczyń, pokrytych od wewnątrz (emalia, ebonit, itd.), tylko wtedy, gdy na samym naczyniu są ślady zewnętrznego uszkodzenia, za które kolej żelazna ponosi odpowiedzialność według wyżej zamieszczonych postanowień.

§ 5. Co do odszkodowań właściciel wstępuje z samego prawa w prawa nadawcy i odbiorcy. Reklamacje można wnosić tylko do kolei żelaznej, która włączyła wagon do swego taboru, a powództwa mogą być wnoszone tylko przeciw tejże kolei żelaznej która z samego prawa wstępuje w miejsce kolei żelaznej ponoszącej odpowiedzialność.

Article 12

Montant de l'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 est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire de 2 francs par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 franc par fraction indivisible de 100 kilomètres avec un minimum de 10 francs. Dans ce cas l'indemnité forfaitaire est portée à 4 francs par jour, le montant total de l'indemnité versée ne pouvant toutefois pas être inférieur à la taxe perçue pour la garantie supplémentaire.

§ 3. — 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 4 francs par jour.

Article 13

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

§ 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 sont 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'après d'outillage amovibles.

§ 4. — Le chemin de fer n'est responsable 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.

A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, le chemin de fer n'est responsable 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 de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité. 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.

Artykuł 14

Domniemanie o zaginięciu wagonu. Odnalezienie wagonu.

§ 1. Wagon uważa się za zaginiony, jeżeli nie zostanie oddany odbiorcy do dyspozycji w ciągu 6 miesięcy po upływie terminu dostawy.

Ten termin przedłuża się o czas trwania unieruchomienia wagonu, które wynikało wskutek przyczyny nie zawinionej przez kolej żelazną lub wskutek uszkodzenia.

§ 2. Jeżeli wagon uważany za zaginiony odnaleziono po zapłaceniu odszkodowania, to właściciel może w ciągu 6 miesięcy od otrzymania wiadomości od kolei, która włączyła wagon do swego taboru, zażądać, by wagon zwrócono mu bezpłatnie do stacji macierzystej za zwrotem odszkodowania.

Article 14

Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé.

§ 1. — Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à la disposition du destinataire dans les six 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.

Do poz. 259.

ZALĄCZNIK IX

do konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), podpisanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r.

Przekład.

ZALĄCZNIK IX

Regulamin międzynarodowy dla przewozu pojemników

(RMK)

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne.

Artykuł 1

Przedmiot i zasięg regulaminu.

§ 1. Regulamin niniejszy ma zastosowanie do przewozu pojemników będących własnością kolei lub osób prywatnych (osoby fizycznej lub innego podmiotu prawa) i dopuszczonych przez kolej żelazną, które są nadawane do przewozu na warunkach „Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT)”. Pojemniki takie powinny odpowiadać obowiązującym przepisom międzyrządowym dla przewozu kolejną lub dla przewozu odbywającego się kolejną na części drogi.

§ 2. Uważa się za pojemniki w myśl niniejszego regulaminu techniczne urządzenia (skrzynie, ramy, cysterny itp.) sporządzone celem ułatwienia przewozu towarów z domu do domu kolejną lub w transporcie kombinowanym kolejną i innymi środkami przewozowymi.

Artykuł 2

Przepisy ogólne.

§ 1. Zawartość jednego pojemnika może być przedmiotem tylko jednej umowy o przewóz.

§ 2. Jeżeli niniejszy regulamin nie zawiera specjalnych przepisów wówczas do przewozu próżnych i ładownych pojemników mają zastosowanie postanowienia KMT.

ANNEXE IX

Règlement international concernant le transport des containers

(RiCo)

CHAPITRE PREMIER

Généralités

Article premier

Objet et portée du règlement

§ 1. — Le présent règlement s'applique aux transports des containers, appartenant au chemin de fer ou appartenant à des particuliers (personne physique ou autre sujet de droit) et agréés par le chemin de fer, remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)», sous réserve qu'ils satisfassent aux prescriptions intergouvernementales en vigueur pour les transports par chemins de fer ou pour les transports comportant un parcours ferroviaire.

§ 2. — Sont considérés comme containers, au sens du présent règlement, les engins (caisses, cadres citernes, etc.) construits afin de faciliter les transports de marchandises de domicile à domicile soit par chemin de fer seul, soit par transport mixte chemin de fer/autres moyens de locomotion.

Article 2

Dispositions générales

§ 1. — Le contenu d'un container ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

Artykuł 3

Przewóz z domu do domu.

Przy przesyłkach, które kolej przyjmuje w domu lub dostarcza do domu, umowa o przewóz jest zawarta w domu nadawcy i kończy się w domu odbiorcy.

ROZDZIAŁ II

Pojemniki będące własnością kolei.

Artykuł 4

Przydzielanie. Opłaty.

Kolej przydziela pojemniki nadawcom w miarę swych możliwości. Za użytkowanie pojemników można pobierać opłaty, których wysokość ustalają taryfy lub przepisy.

Artykuł 5

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

Oprócz danych przewidzianych przez KMT powinien nadawca zamieścić w liście przewozowym następujące dane:

- a) w rubryce „Adres lub cechy i numery” nazwę kolei właścicielki pojemnika, numer pojemnika, jego wagę własną w kilogramach oraz jego pojemność w m³ lub w litrach;
- b) w rubryce „Oznaczenie towaru” po danych co do towaru uwagę „załadowano do pojemnika”.

Waga własna pojemnika nie może obejmować również wagi wewnętrznych luźnych urządzeń specjalnych, mających charakter opakowania lub umocnienia.

Artykuł 6

Przekazanie, zwrot, manipulacja.

Taryfy i przepisy ustalają warunki, na podstawie których oddaje się pojemniki do dyspozycji, terminy zwrotu, opłaty za przekroczenie tych terminów, jak również warunki załadowania i wyładowania.

Przez załadowanie rozumie się nie tylko załadowanie do wagonu, lecz również czynności dodatkowe, w szczególności umocnienie pojemników.

Artykuł 7

Oczyszczanie,

Odbiorca jest obowiązany oczyścić pojemniki po wyładowaniu. Jeżeli pojemniki zostaną zwrócone kolei nie oczyszczone, wówczas kolej może zażądać opłacenia należności, której wysokość ustalają taryfy lub przepisy.

Article 3

Transports à domicile

Pour les envois enlevés ou livrés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur et terminé au domicile du destinataire.

CHAPITRE II

Containers appartenant au chemin de fer

Article 4

Fourniture, Rémunération

Les containers sont mis à la disposition des expéditeurs dans la limite des possibilités du chemin de fer. Pour l'utilisation des containers, il peut être perçu une rémunération dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 5

Indications sur la lettre de voiture

Outre les indications prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

- a) dans la colonne «Adresse ou Marques et numéros», le nom du chemin de fer propriétaire du container, le numéro, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres;
- b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», après les indications relatives à la marchandise, la mention «chargée en container».

La tare des containers ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

Article 6

Mise à disposition, restitution, manutention

Les tarifs ou les règlements fixent les conditions dans lesquelles les containers sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués, les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent être effectuées.

Le chargement comprend non seulement la mise en wagon, mais encore les opérations accessoires notamment l'amarrage des containers.

Article 7

Nettoyage

Le destinataire est tenu de nettoyer les containers après déchargement. Lorsque les containers sont restitués au chemin de fer sans être nettoyés, celui-ci est en droit d'exiger le paiement d'une taxe, dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Artykuł 8

Ponowne używanie.

Pojemniki, które zostały wydane w stanie ładownym, mogą być użyte przez nadawcę do ponownego przewozu tylko za zgodą kolei.

Artykuł 9

Zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 1. Osoba przyjmująca od kolei pojemnik próżny lub załadowany jest obowiązana zbadać stan tego pojemnika w chwili otrzymania go do dyspozycji; odpowiada ona za wszystkie uszkodzenia, które zostaną stwierdzone w chwili zwrotu pojemnika kolei żelaznej i których nie zgłosiła w chwili otrzymania go do dyspozycji, chyba że udowodni, że uszkodzenia istniały już w chwili oddania jej pojemnika do dyspozycji lub że powstały wskutek okoliczności, którym nie mogła przeciwdziałać i których następstw nie mogła uniknąć.

§ 2. Nadawca odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie pojemnika, powstałe w czasie trwania umowy przewozu, jeśli zaginięcie lub uszkodzenie wynika wskutek winy jego lub jego pracowników.

§ 3. Jeśli pojemnik nie zostanie zwrócony kolei żelaznej w ciągu 30 dni następujących po dniu oddania go do dyspozycji, kolej żelazna może go uważać za zaginiony i żądać zapłaty jego wartości.

ROZDZIAŁ III

Pojemniki prywatne.

Artykuł 10

Dopuszczenie do komunikacji.

Celem dopuszczenia do komunikacji międzynarodowej pojemniki prywatne powinny być dopuszczone do przewozu przez jedną z kolei żelaznych podległych KMT, zaopatrzone przez tę kolej w znak specjalny **[P]** oraz odpowiadać co do swej budowy i napisów warunkom przewidzianym w artykule 1.

Artykuł 11

Przyrządy specjalne.

Jeżeli pojemniki prywatne są zaopatrzone w przyrządy specjalne (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, mechanizmy itp.), to nadawca ma te przyrządy obsługiwać lub zapewnić obsługę. Ten obowiązek przechodzi na odbiorcę, skoro uczynił on użytek ze swych uprawnień wynikających z artykułu 16 KMT.

Artykuł 12

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

§ 1. Dla pojemników w stanie ładownym nadawca powinien, oprócz danych przewidzianych przez KMT, zamieścić następujące dane:

- a) w rubryce „Adres lub cechy i numery” nazwę kolei, która dopuściła pojemnik do przewozu,

Article 8

Réutilisation

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

Article 9

Pertes et avaries

§ 1. — Celui qui accepte du chemin de fer un container vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce container au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du container au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le container a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. — L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un container survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. — Lorsque le container n'est pas restitué dans les 30 jours qui suivent le jour de la mise à disposition, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

CHAPITRE III

Containers appartenant à des particuliers

Article 10

Agrément

Pour être admis au service international, les containers appartenant à des particuliers doivent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **[P]** et satisfaisant, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet dans le cadre de l'article premier.

Article 11

Aménagements spéciaux

Si les containers de particuliers sont munis 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 dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 de la CIM.

Article 12

Indications sur la lettre de voiture

§ 1. — Pour les containers chargés, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

- a) dans la colonne «Adresse ou Marques et numéros», le nom du chemin de fer qui a agréé le contai-

numer pojemnika, znak **P**, wagę własną pojemnika w kilogramach oraz jego pojemność w m³ lub w litrach;

b) w rubryce „Oznaczenie towaru” po danych co do towaru uwagę „załadowano do pojemnika”.

§ 2. Dla pojemników próżnych nadawca powinien, oprócz danych przewidzianych przez KMT, zamieścić następujące dane:

a) w rubryce „Adres lub cechy i numery” nazwę kolei, która dopuściła pojemnik do przewozu, numer pojemnika i znak **P**;

b) w rubryce „Oznaczenie towaru” wagę własną pojemnika w kilogramach i uwagę „próżny”.

Artykuł 13

Przewóz powrotny w stanie próżnym i ponowne użycie.

Po wydaniu pojemnika odbiorcy kolej żelazna nie jest zobowiązana do starania się, by pojemnik został odesłany z powrotem w stanie próżnym lub ponownie użyty, chyba że zawarto specjalne umowy.

Artykuł 14

Zaliczenia.

Przesyłki próżnych pojemników nie mogą być obciążane zaliczeniami.

Artykuł 15

Odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy.

Koleje żelazne mogą, niezależnie od postanowień KMT przez zawarcie odrębnej umowy z właścicielem pojemnika zapewnić właścicielowi pojemnika wypłacenie specjalnego odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

ner, le numéro de celui-ci, le signe **P** la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres;

b) dans la colonne « Désignation de la marchandise », après les indications relatives à la marchandise, la mention « chargée en container ».

§ 2. — Pour les containers vides, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM les indications suivantes:

a) dans la colonne « Adresse ou Marques et numéros », le nom du chemin de fer qui a agréé le container, le numéro de celui-ci, le signe **P**;

b) dans la colonne « Désignation de la marchandise », la tare en kilogrammes, la mention « Container vide ».

Article 13

Retour à vide ou réutilisation

Après livraison du container et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du container vide en retour ou du container réutilisé à charge.

Article 14

Remboursements

Les envois de containers vides ne peuvent être grevés de remboursement.

Article 15

Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent indépendamment des dispositions de la CIM par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.