

## 60

## OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 16 lutego 1962 r.

w sprawie wejścia w życie zmian załącznika VII do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM), podpisanej w Bernie dnia 25 października 1952 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości na podstawie komunikatu Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami w Bernie, że zgodnie z art. 67 paragraf 4 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM), podpisanej w Bernie dnia 25 października 1952 r. (Dz. U. z 1956 r. Nr 57, poz. 259), weszły w życie z dniem 1 stycz-

nia 1962 r. zmiany załącznika VII do powyższej Konwencji, zawierającego Regulamin Międzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych (RIP), uchwalone w załączonym brzmieniu przez Komisję Rzecznawców na jej V Sesji odbytej w styczniu 1961 r. w St. Gall (Szwajcaria).

Minister Spraw Zagranicznych: w z. J. Winiwicz

Załącznik do oświadczenia rządowego z dnia 16 lutego 1962 r. (poz. 60).

Przekład.

## R I P

## ZESTAWIENIE UCHWAŁ KOMISJI RZECZOSNAWCÓW, PRZYJĘTYCH NA JEJ V SESJI

(styczeń 1961 r.)

Artykuł 10 § 1 ustęp drugi otrzymuje następujące brzmienie:

„Taki protokół należy bezzwłocznie przesłać koleji, do której taboru włączono wagon, a która odpis przekazuje właścicielowi.”

Artykuł 11 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 11.

## Uszkodzenie wagonu uniemożliwiające dalszy przewóz.

§ 1. Jeżeli próżny wagon zostanie tak uszkodzony, że dalszy przewóz nie jest możliwy lub wagon nie nadaje się do przewozu ładunku, to stacja, na której stwierdzono uszkodzenie, ma bezzwłocznie telegraficznie zawiadomić o tym nadawcę i właściciela, podając w miarę możliwości rodzaj uszkodzenia.

§ 2. Każdemu wyłączonemu wagonowi próżnemu ma koleja przywrócić stan zdatności do bieżącego, chyba że wagon jest tak uszkodzony, że musi być załadowany na inny wagon.

Celem przywrócenia wagonowi stanu zdatności do użytkowania koleja może dokonać z urzędu napraw do kwoty 300 franków.

Kolej zawiadamia w zwięzłej formie właściciela za pośrednictwem kolei, do której taboru włączono wagon, o najważniejszych pracach dokonanych w myśl ustępów 1 i 2.

Postanowienia niniejsze obowiązują bez naruszenia sprawy odpowiedzialności.

§ 3. Jeżeli koleja dokonuje napraw według § 2 i prace będą trwały przypuszczalnie dłużej niż cztery dni, wówczas koleja żąda od nadawcy telegraficznie wskazówki, czy po ukończeniu prac umowa przewozu ma być kontynuowana, czy też zmieniona.

Jeżeli nadawca do zakończenia prac nie udzielił wskazówki, wówczas umowę przewozu kontynuuje się.

§ 4. Jeżeli koleja nie dokonuje napraw z urzędu, to stacja, na której stwierdzono uszkodzenie, ma niezwłocznie i bezpośrednio zażądać telegraficznie wskazówek od nadawcy. Jeżeli nadawca nie jest równocześnie właścicielem wagonu, to odpis takiego żądania przesyła się niezwłocznie telegraficznie właścicielowi.

Jeżeli nadawca w ciągu ośmiu dni od wysłania telegramu nie udzielił wskazówki, koleja jest uprawniona, po przy-

wróceniu w danym razie wagonowi zdolności do biegu, zwrócić z urzędu wagon na stację macierzystą za listem przewozowym wystawionym na nazwisko i adres właściciela.

Przyczyny zwrotu wagonu należy podać w liście przewozowym w rubryce „oznaczenie towaru”.

§ 5. Jeżeli wagon ładowny został tak uszkodzony, że dalszy przewóz nie jest możliwy i wagon musi być rozładowany, to postanowienia niniejszego artykułu mają zastosowanie do wagonu rozładowanego.

Jeżeli wagon może być naprawiony bez rozładowania, to mają zastosowanie postanowienia §§ 1, 2, 3, 6 i 7 niniejszego artykułu.

§ 6. Koszty przewozu i inne koszty powstałe aż do stacji zatrzymania, koszty zawiadomienia nadawcy i właściciela, jak również koszty wynikłe ewentualnie z wykonania wskazówek lub zwrotu z urzędu wagonu na stację macierzystą, obciążają przesyłkę.

§ 7. Wynajmujący, którego nazwisko wypisano na wagonie za zgodą kolei, do której taboru włączono wagon, wstępuje przy wykonaniu postanowień niniejszego artykułu z samego prawa w miejsce właściciela.”

Artykuł 12 § 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 2. Nadawca wagonu próżnego może zażądać dodatkowego zabezpieczenia terminu dostawy. Pobiera się za to opłatę w wysokości 1 franka za każde rozpoczęte 100 km, jednakże najmniej 10 franków.

W takim przypadku, jeżeli termin dostawy został przekroczony, kolej jest obowiązana zapłacić odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 8 franków za dzień, jednak najmniej 20 franków.”

Artykuł 13 § 5 otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 5. W odniesieniu do odszkodowania za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu albo części składowych wagonu właściciel wstępuje z samego prawa w prawa nadawcy lub odbiorcy. Reklamacje można wnosić tylko do kolei, która włączyła wagon do swego taboru, a powództwo można wnosić tylko przeciw tejże kolei, która z samego prawa wstępuje w miejsce kolei ponoszącej odpowiedzialność.”

Artykuł 14 § 1 ustęp pierwszy otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 1. Wagon uważa się za zaginiony, jeżeli nie może być oddany do dyspozycji odbiorcy w ciągu trzech miesięcy po upływie terminu dostawy.”

## R I P

### RÉCAPITULATION DES DECISIONS PRISES PAR LA COMMISSION D'EXPERTS LORS DE SA V<sup>e</sup> SESSION (janvier 1961)

L'article 10, § 1; deuxième alinéa, sera libellé comme suit:

„Ce proces-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire.”

L'article 11 sera libellé comme suit:

#### „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 doit, sans délai, en aviser, par télégramme, 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 300 francs.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'entremise du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

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 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, 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 au titulaire.

A défaut d'instruction 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 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 dans la case „Désignation de la marchandise”.

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

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les dispositions prévues aux §§ 1, 2, 3, 6 et 7 du présent 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 soit de l'exécution des instructions, soit 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'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire."

L'article 12, § 2, sera libellé comme suit:

„§ 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 km, avec minimum de 10 francs.

Dans ce cas, s'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 8 francs par jour avec minimum de 20 francs."

L'article 13, § 5, sera libellé comme suit:

„§ 5. — Le titulaire est de plein droit subrogé 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."

L'article 14, § 1, premier alinéa, sera libellé comme suit:

„§ 1. — Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison."