ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Αὐγούστου **1954**	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	Ἀριθμὸς φύλλου **190**

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ὑπ' ἀριθ. 2960.

Περὶ κυρώσεως τῶν Παραρτημάτων ΥΙΙ καὶ ΙΧ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ τοῦ σιδηροδρόμου CIM, τῶν ἀφορώντων τὰς μεταφορὰς ἀντιστοίχως δι' ἰδιωτικῶν φορτηγῶν καὶ ἐμπορευματοκιβωτίων (containers).

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Συντάγματος καὶ τὴν ἀπὸ 23 Ἰουνίου 1954 σύμφωνον γνώμην τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 35 Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς ἐκ Βουλευτῶν, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον μόνον.

Κυροῦνται καθ' ὅλα αὐτῶν τὰ μέρη τὰ Παραρτήματα ΥΙΙ καὶ ΙΧ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ τοῦ σιδηροδρόμου CIM, ὧν τὸ πρῶτον διαλαμβάνει τὸν Διεθνῆ Κανονισμόν, τὸν ἀφορῶντα τὴν μεταφορὰν τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν (RIP), τὸ δὲ δεύτερον τὸν Διεθνῆ Κανονισμόν, τὸν ἀφορῶντα τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων (RICo).

Τὸ κείμενον τῶν ὡς ἄνω δύο Παραρτημάτων ἕπεται ἐν γαλλικῷ πρωτοτύπῳ καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικήν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 10 Αὐγούστου 1954

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Γ. ΡΑΛΛΗΣ, Ι. ΝΙΚΟΛΙΤΣΑΣ, Κ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Α. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ, ΣΤ. ΚΟΥΝΔΟΥΡΟΣ, Χ. ΣΟΛΟΜΩΝΙΔΗΣ, Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, Ε. ΓΟΝΗΣ, Σ. ΔΗΜΑΡΑΤΟΣ, Β. ΒΡΑΧΝΟΣ, Λ. ΕΤΤΑΞΙΑΣ, Χ. ΓΕΡΑΚΙΝΗΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 18 Αὐγούστου 1954.

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΑ. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) du 23 Novembre 1933

ANNEXE VII

Reglément International concernant le transport des Wagons de particuliers

(RIP)

En vigueur à partir du 1er Janvier 1953

Article premier

Objet et portée du règlement

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. A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au paragr. 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 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'inobservation 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 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 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 »chargé 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, paragr. 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 reprend 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 paragr. 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 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 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'indémnité 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'agrès 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 chemins 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.

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.

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) du 23 novembre 1933.

ANNEXE IX

Reglément International Concernant le Transport des Containers

(RICo)

En vigueur à partir du 1er janvier 1953

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 chemin de fer (C.I.M.)», 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 réglement, les prescriptions de la C.I.M. sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

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 çhemin 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 C.I.M., 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'embalage, 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.

Article 8

Réutilisation

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisé 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 éxiger 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 C.I.M. munis par ce chemin de fer de la marque distinctive [P] et satisfaire, 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 C.I.M.

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 C.I.M. 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] 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 C.I.M. 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; 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 C.I.M. par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

Διεθνὴς Σύμβασις ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.) τῆς 23 Νοεμβρίου 1933.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Διεθνὴς κανονισμὸς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν

(RIP)

Ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1953

Ἄρθρον 1.

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τοῦ Κανονισμοῦ.

1. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς πᾶσαν μεταφορὰν ἰδιωτικῶν φορτηγῶν, κενῶν ἢ πλήρων, δεκτῶν ἐν διεθνεῖ ὑπηρεσίᾳ, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2, παραδιδομένων δὲ πρὸς μεταφορὰν κατὰ τοὺς ὅρους τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδ]μων (CIM)».

2. Ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν διατάξεων ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ, ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἐν τῇ § 1 ἀναφερομένας μεταφορὰς αἱ διατάξεις τῆς CIM.

Ἄρθρον 2.

Ἀποδοχὴ τῶν φορτηγῶν ἐν τῇ διεθνεῖ ὑπηρεσίᾳ.

Διὰ νὰ γίνουν δεκτὰ ἐν τῇ διεθνεῖ ὑπηρεσίᾳ τὰ φορτηγά, πρέπει νὰ ἔχουν καταγραφῇ ἐπ' ὀνόματι ὡρισμένου ἰδιώτου (φυσικοῦ προσώπου ἢ ἄλλου ὑποκειμένου δικαιωμάτων) ὑπὸ σιδ]μοῦ ὑπαγομένου εἰς τὴν CIM καὶ νὰ ἔχῃ ἀναγραφῇ ἐπ' αὐτῶν ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ σιδ]μου τὸ διακριτικὸν σῆμα P.

Ὁ ἰδιώτης οὗτος, τοῦ ὁποίου τὸ ὀνοματεπώνυμον πρέπει νὰ εἶναι ἀναγεγραμμένον ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ, κατονομάζεται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ ὡς «τιτλοῦχος».

Ἄρθρον 3.

Χρησιμοποίησις τῶν φορτηγῶν.

Ὁ ἀποστολεὺς δικαιοῦται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ φορτηγὸν μόνον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, διὰ τὰ ὁποῖα τοῦτο εἶναι κατάλληλον κατὰ τοὺς ὅρους τῆς συμβάσεως καταγραφῆς. Ὁ ἀποστολεὺς εἶναι ὁ μόνος ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἐκ παραβάσεως τῆς διατάξεως ταύτης ἀπορρεούσας συνεπείας.

Ἄρθρον 4.

Διαρρύθμισις καὶ εἰδικαὶ συσκευαί.

Ἂν τὸ φορτηγὸν ἔχῃ εἰδικὰς συσκευὰς (ψυκτικὰ μηχανήματα, λεκάνας ὕδατος, μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις κλπ.) ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ ἐξασφαλίσῃ αὐτὸς οὗτος ἢ δι' ἄλλου τινος τὴν λειτουργίαν τῶν συσκευῶν τούτων. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη μεταφέρεται εἰς τὸν παραλήπτην ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε κατὰ τὸ ἄρθρον 16 τῆς CIM τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα.

Ἄρθρον 5.

Ὅροι παραλαβῆς πρὸς μεταφοράν.

1. Τὸ δικαίωμα παραδόσεως τοῦ φορτηγοῦ πρὸς μεταφορὰν ἀνήκει εἰς τὸν τιτλοῦχον. Πᾶς ἄλλος ἀποστολεὺς τοῦ φορτηγοῦ, κενοῦ ἢ πλήρους, πρέπει νὰ καταθέσῃ εἰς τὸν σταθμὸν ἀποστολῆς ταυτοχρόνως μὲ τὴν φορτωτικὴν καὶ ἐξουσιοδότησιν τοῦ τιτλούχου. Ἡ ἐξουσιοδότησις αὕτη δὲν ἀπαιτεῖται εἰς ἣν περίπτωσιν ὁ ἀποστολεὺς οὗτος εἶναι ὁ κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν μεταφορὰν παραλήπτης τοῦ φορτηγοῦ καὶ ἐφ' ὅσον, πρὸ τῆς παραδόσεως τῆς φορτωτικῆς, ὁ σταθμὸς δὲν ἔχει λάβει διὰ συστημένης ἐπιστολῆς ἐντολὴν τοῦ τιτλούχου ἀπαγορεύουσαν τὴν ἀποστολὴν τοῦ φορτηγοῦ ἄνευ ἐγκρίσεώς του.

2. Πλὴν ἀντιθέτου ἐντολῆς τοῦ τιτλούχου, ὁ σιδ]μος δικαιοῦται νὰ ἐπιστρέψῃ αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν σταθμὸν ἕδρας, δαπάναις τοῦ τιτλούχου, καὶ ἐπὶ τῇ βάσει φορτωτικῆς, ἐκδιδομένης ἐπ' ὀνόματι καὶ εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τελευταίου τούτου.

—Πᾶν φορτηγὸν ἀφιχθὲν κενόν, τοῦ ὁποίου δὲν ἐγένετο ἔναρξις φορτώσεως ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς διαθέσεως αὐτοῦ πρὸς φόρτωσιν.

—Πᾶν φορτηγὸν ἀφιχθὲν πλῆρες, τὸ ὁποῖον δὲν ἐχρησιμοποιήθη εἰς νέαν ἀποστολὴν ἐντὸς 8 ἡμερῶν ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς ἐκφορτώσεως αὐτοῦ.

Ἂν δὲν κάμῃ χρῆσιν τῆς εὐχερείας ταύτης, ὁ σιδ]μος ὀφείλει εὐθὺς ἅμα τῇ λήξει τῶν ἀνωτέρω ὁριζομένων προθεσμιῶν νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν τιτλοῦχον περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ φορτηγοῦ του. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἡ αὐτεπάγγελτος ἐπιστροφὴ τοῦ φορτηγοῦ δὲν δύναται νὰ διενεργηθῇ πρὸ τῆς παρελεύσεως 8 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀποστολῆς τῆς πρὸς τὸν τιτλοῦχον εἰδοποιήσεως.

Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν οὔτε εἰς φορτηγὰ εὑρισκόμενα ἐν τῇ χώρᾳ τοῦ δικτύου παρὰ τῷ ὁποίῳ ἔχουν ταῦτα καταγραφῇ, οὔτε εἰς φορτηγὰ εὑρισκόμενα ἐπὶ ἰδιωτικῶν παρακαμπτηρίων γραμμῶν.

3. Μισθωτής, τοῦ ὁποίου τὸ ὀνοματεπώνυμον ἔχει ἀναγραφῇ ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ, συναινοῦντος εἰς τοῦτο τοῦ σιδη-

ροδρόμου, παρὰ τῷ ὁποίῳ τὸ φορτηγὸν ἔχει καταγραφῆ ὑποκαθίσταται αὐτοδικαίως, ὡς πρὸς ὅ,τι ἀναφέρεται εἰς τὴν ἄσκησιν τῶν ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ προβλεπομένων διατάξεων, εἰς τὴν θέσιν τοῦ τιτλούχου.

Ἄρθρον 6.

Ἐγγραφαὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ.

1. Ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῇ Συμβάσει CIM προβλεπομένων ἐγγραφῶν, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἐγγράφῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ τὰς ἀκολούθους ἐνδείξεις :

α) Προκειμένου περὶ κενοῦ φορτηγοῦ ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος» τὴν ἔνδειξιν «ἰδιωτικὸν φορτηγὸν κενόν», τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ φορτηγοῦ ἐγγραφομένων εἰς τὴν ὑπὸ τὴν ἔνδειξιν «Φορτηγὰ» θέσιν.

β) Προκειμένου περὶ πλήρους φορτηγοῦ : ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος», μετὰ τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος τὰς λέξεις «φορτωθὲν εἰς ἰδιωτικὸν φορτηγόν», τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ φορτηγοῦ ἐγγραφομένων εἰς τὴν ὑπὸ τὴν ἔνδειξιν «Φορτηγὰ» θέσιν.

2. Ἂν ὁ ἀποστολεὺς κενοῦ φορτηγοῦ ἐπιθυμῇ νὰ τύχῃ προσθέτου ἐγγυήσεως διὰ τὴν προθεσμίαν παραδόσεως, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 12, πρέπει νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸν ὑπὸ τὴν ἔνδειξιν «Δήλωσις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν.....» χῶρον» τὴν ἔνδειξιν «Πρόσθετος ἐγγύησις τῆς προθεσμίας παραδόσεως».

Ἄρθρον 7.

Ἀποτίσεις καὶ προκαταβολαί.

1. Αἱ ἀποστολαὶ ἰδιωτικῶν φορτηγῶν δὲν δύνανται νὰ ἐπιβαρυνθῶσιν οὔτε δι' ἀποτίσεων, οὔτε διὰ προκαταβολῶν.

2. Αἱ ἀποστολαὶ πλήρων φορτηγῶν δύνανται νὰ ἐπιβαρυνθῶσι δι' ὑποτίσεως ἐξικνουμένης μόνον μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀξίας τοῦ ἐν αὐτοῖς φορτωθέντος ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 8.

Δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως.

1. Δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως δι' ἀποστολὰς κενῶν φορτηγῶν δὲν γίνεται δεκτή.

2. Δήλωσις ἰδιαιτέρας ἀποζημιώσεως συναφῶς μὲ μεταφορὰν πλήρους φορτηγοῦ ἐπάγεται ἀποτέλεσμα μόνον ὡς πρὸς τὸ ἐν αὐτῷ φορτωμένον ἐμπόρευμα.

Ἄρθρον 9.

Ἀναστολὴ τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

1. Ἡ προθεσμία παραδόσεως ἀναστέλλεται ὄχι μόνον εἰς τὰς ἐν ἄρθρῳ 11, § 7 τῆς CIM προβλεπομένας περιπτώσεις, ἀλλὰ καὶ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν διακοπῆς τῆς μεταφορᾶς, προκληθείσης ἐκ βλάβης τοῦ φορτηγοῦ, ἐκτὸς ἂν ὁ σιδ)μος εἶναι, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 13, ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐν λόγῳ βλάβην.

2. Ἐπὶ μεταφορτώσεως τοῦ ἐμπορεύματος ἐκ τοῦ ὑποστάντος βλάβην εἰς ἕτερον φορτηγόν, ἡ προθεσμία ἀρχίζει καὶ πάλιν νὰ τρέχῃ ἀφ' ἧς στιγμῆς, μετὰ τὴν μεταφόρτωσιν, καθίσταται δυνατὴ ἡ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 10.

Διαπίστωσις βλάβης φορτηγοῦ ἢ ἀπωλείας τμημάτων αὐτοῦ.

1. Εἰς περίπτωσιν βλάβης φορτηγοῦ ἢ ἀπωλείας τμημάτων αὐτοῦ, τῶν ὁποίων ἡ ὕπαρξις ἀποκαλύπτεται ἢ τεκμαίρεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ σιδ)μου ἢ προτείνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δικαιούχου, ὁ σιδ)μος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ, κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 43 τῆς CIM, πρωτόκολλον διαπιστώσεως τοῦ εἴδους τῆς ζημίας ἢ τῆς ἀπωλείας, κατὰ τὸ δυνατὸν δὲ τῶν αἰτίων αὐτῆς καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν αὕτη προέκυψε.

Τὸ πρωτόκολλον τοῦτο ἀποστέλλεται ἀμέσως εἰς τὸν σιδ)μον παρὰ τῷ ὁποίῳ ἔχει καταγραφῆ τὸ φορτηγόν.

2. Ἂν τὸ φορτηγὸν εἶναι πλῆρες, πρέπει, συντρεχούσης περιπτώσεως, νὰ συνταχθῇ χωριστὸν πρωτόκολλον διὰ τὸ ἐμπόρευμα, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 43 τῆς CIM.

Ἄρθρον 11.

Βλάβη φορτηγοῦ παρακωλύουσα τὴν συνέχισιν τῆς μεταφορᾶς.

1. Ἐπὶ τῆς περιπτώσεως βλάβης, παρακωλυούσης τὴν συνέχισιν τῆς μεταφορᾶς φορτηγοῦ ἀποστελλομένου ἐν κενῇ καταστάσει ἢ καθιστώσης ἀδύνατον τὴν ἐν αὐτῷ φόρτωσιν ὁ παρ' ᾧ διεπιστώθη ἡ βλάβη σταθμὸς θὰ προκαλέσῃ ἀμέσως, ἀπ' εὐθείας καὶ διὰ τηλ)τος, ὁδηγίας τοῦ ἀποστολέως Ἂν ὁ ἀποστολεὺς οὗτος δὲν εἶναι συγχρόνως καὶ τιτλοῦχος ἀντίγραφον τοῦ τηλ)τος ἀποστέλλεται καὶ εἰς τὸν τιτλοῦχον ὑπὸ τύπον πληροφορίας.

Ἐφ' ὅσον, ἐντὸς προθεσμίας 8 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀποστολῆς τοῦ τηλ)τος, δὲν ἐλήφθησαν ὁδηγίαι τοῦ ἀποστολέως, δικαιοῦται ὁ σιδ)μος, μετὰ προηγουμένην ἐνδεχομένως, ἀποκατάστασιν τοῦ φορτηγοῦ εἰς κατάστασιν κυκλοφορίας ἐν κενῇ καταστάσει, νὰ ἐπιστρέψῃ τοῦτο αὐτεπαγγέλτως εἰς τὸν σταθμὸν ἕδρας διὰ φορτωτικῆς ἐκδοθησομένης ἐπ' ὀνόματι καὶ εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τιτλούχου Ὁ λόγος τῆς ἐπιστροφῆς πρέπει νὰ ἐγγραφῇ ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος».

Τὰ τέλη μεταφορᾶς καὶ ἄλλαι δαπάναι ἀναφερόμεναι εἰς τὴν διαδρομὴν μέχρι τοῦ σταθμοῦ, ὅπου ἀνεστάλη ἡ μεταφορὰ τοῦ φορτηγοῦ, τὰ τέλη ἀποστολῆς τῆς πρὸς τὸν ἀποστολέα, ἐνδεχομένως δὲ καὶ πρὸς τὸν τιτλοῦχον εἰδοποιήσεως ὡς καὶ ἄλλαι δαπάναι προκύπτουσαι εἴτε ἐκ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἀποστολέως, εἴτε ἐκ τῆς αὐτεπαγγέλτου ἐπιστροφῆς τοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν ἕδραν του βαρύνουν τὴν ἀποστολήν.

2. Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης παρακωλυούσης τὴν συνέχισιν τῆς μεταφορᾶς φορτηγοῦ ἀποστελλομένου πλήρους καὶ ἐφ' ὅσον καθίσταται ἀναγκαία ἡ ἐκφόρτωσις αὐτοῦ, ἐφαρμόζονται διὰ τὸ ἐκφορτωθὲν φορτηγὸν αἱ διατάξεις τῆς § 1

3. Ὁ σιδ(μος δύναται, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται νὰ ζητήσῃ ὁδηγίας, νὰ ἐκτελέσῃ ἰδίᾳ δαπάνῃ, ἐπισκευὰς μικρᾶς σημασίας ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ συνέχισις τῆς μεταφορᾶς κενοῦ ἢ πλήρους φορτηγοῦ.

4. Μισθωτής, τοῦ ὁποίου τὸ ὀνοματεπώνυμον ἐγγεγραμμένον ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ, συναινοῦντος εἰς τοῦτο τοῦ σιδ)μου, παρὰ τῷ ὁποίῳ τὸ φορτηγὸν ἔχει καταγραφῆ ὑποκαθίσταται αὐτοδικαίως ὡς πρὸς ὅ,τι ἀναφέρεται εἰς τὴν ἄσκησιν τῶν ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ προβλεπομένων διατάξεων, εἰς τὴν θέσιν τοῦ τιτλούχου.

Ἄρθρον 12.

Ποσὸν ἀποζημιώσεως ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

1. Ἐφ' ὅσον ὁ σιδ)μος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας μεταφορᾶς φορτηγοῦ κενοῦ ἢ πλήρους ὑποχρεοῦται οὗτος νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν δικαιοῦχον ἀποζημίωσιν, ὁριζομένην κατ' ἀποκοπὴν εἰς 2 φράγκα ἀνὰ ἀδιαίρετον ἡμέραν καθυστερήσεως, ἀνεξαρτήτως τῆς τυχὸν ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ὑπέρβασιν τῆς προθεσμίας παραδόσεως ὡς πρὸς τὸ φορτωμένον ἐν αὐτῷ ἐμπόρευμα.

2. Ὁ ἀποστολεὺς κενοῦ φορτηγοῦ δύναται νὰ ζητήσῃ πρόσθετον ἐγγύησιν διὰ τὴν προθεσμίαν παραδόσεως. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ εἰσπράττεται τέλος 1 φράγκου ἀνὰ ἀδιαίρετον κλάσμα 100 χιλιομέτρων μὲ ἐλάχιστον ὅριον εἰσπράξεως 10 φράγκων. Ἡ κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημίωσις αὐξάνεται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ εἰς 4 φράγκα ἡμερησίως τοῦ ὁλικοῦ ποσοῦ τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως μὴ δυναμένου ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ εἶναι κατώτερον τοῦ εἰσπραχθέντος τέλους διὰ τὴν πρόσθετον ἐγγύησιν.

3. Ἂν ἡ ὑπέρβασις τῆς προθεσμίας παραδόσεως προῆλθεν ἐκ δόλου ἢ βαρείας ἀμελείας τοῦ σιδ)μου, τὸ ποσὸν τῆς κατ' ἀποκοπὴν ἀποζημιώσεως αὐξάνεται εἰς 4 φράγκα ἀνὰ ἡμέραν.

Ἄρθρον 13.

Εὐθύνη τοῦ σιδ]μου ἐπὶ ἀπωλείας ἢ βλάβης φορτηγοῦ ἢ τμημάτων αὐτοῦ.

1. Ἐπὶ ἀπωλείας ἢ βλάβης φορτηγοῦ ἢ τμημάτων αὐτοῦ, ἐπισυμβάσης ἀπὸ τῆς πρὸς μεταφορὰν παραλαβῆς μέχρι τῆς παραδόσεως, ὁ σιδ]μος εὐθύνεται, ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ζημία δὲν προέκυψεν ἐξ ἰδίου πταίσματος.

2. Ἐπὶ περιπτώσεως ἀπωλείας φορτηγοῦ, ἡ ἀποζημίωσις περιορίζεται εἰς τὴν ἀξίαν τοῦ φορτηγοῦ. Τὰ στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα συνθέτουν τὴν ἀξίαν ταύτην καθορίζονται ἐν τῇ συμβάσει καταγραφῆς.

Ἐπὶ περιπτώσεως βλάβης, ἡ ἀποζημίωσις ὑπολογίζεται κατὰ τὰς ἐν τῇ συμβάσει καταγραφῆς προβλεπομένας διατάξεις.

3. Ἐπὶ περιπτώσεως ἀπωλείας ἢ βλάβης κινητῶν ἐξαρτημάτων, ὁ σιδ]μος εὐθύνεται μόνον ἂν τὰ ἐξαρτήματα ταῦτα εἶναι ἐγγεγραμμένα ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ φορτηγοῦ. Ὁ σιδ]μος, δὲν ἀναλαμβάνει εὐθύνην διὰ τὴν ἀπώλειαν ἢ τὴν βλάβην κινητῶν ἐργαλείων.

4. Ὁ σιδ]μος δὲν εὐθύνεται διὰ ζημίας ἐπερχομένας εἰς δοχεῖα ἐξ ἀργίλλου, ὕαλον, ὀπτῆς γῆς κ.λ.π. ἐκτὸς ἂν αἱ ζημίαι αὗται σχετίζωνται μὲ ἄλλην βλάβην τοῦ φορτηγοῦ, διὰ τὴν ὁποίαν ὁ σιδ]μος εὐθύνεται βάσει τῶν προηγουμένων διατάξεων. Ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ὁ δικαιοῦχος ἀποδεικνύει ὅτι αἱ ζημίαι προεκλήθησαν ἐκ πταίσματος τοῦ σιδ]μου, ὁ σιδ]μος δὲν εὐθύνεται διὰ ζημίας ἐπισυμβάσας εἰς δοχεῖα μὲ ἐσωτερικὴν ἐπένδυσιν (σμάλτον, ἐβονίτην, κλπ.) ἐκτὸς ἂν τὸ δοχεῖον φέρῃ ἴχνη ἐξωτερικῶν βλαβῶν, διὰ τὰς ὁποίας ὁ σιδ]μος εὐθύνεται βάσει τῶν προηγουμένων διατάξεων.

5. Ὁ τιτλοῦχος ὑποκαθίσταται αὐτοδικαίως εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀποστολέως ἢ τοῦ παραλήπτου συναφῶς μὲ τὸ πρὸς ἀποζημίωσιν δικαίωμα. Αἱ διοικητικαὶ αἰτήσεις δύνανται νὰ ἀπευθυνθῶσιν εἰς μόνον τὸν σιδηρόδρομον, παρὰ τῷ ὁποίῳ ἔχει καταγραφῇ τὸ φορτηγόν, αἱ δὲ ἀγωγαὶ δύνανται νὰ ἐγερθοῦν μόνον κατὰ τοῦ σιδ]μου τούτου, ὑποκαθισταμένου καὶ τούτου αὐτοδικαίως εἰς τὴν θέσιν τοῦ ὑπευθύνου σιδ]μου.

Ἄρθρον 14.

Τεκμήριον ἀπωλείας φορτηγοῦ. Περίπτωσις ἀνευρέσεως τοῦ ἀπωλεσθέντος φορτηγοῦ.

1. Φορτηγὸν θεωρεῖται ἀπωλεσθὲν ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν δύναται νὰ τεθῇ εἰς διάθεσιν τοῦ παραλήπτου ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως. Ἡ προθεσμία αὕτη προσαυξάνεται κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀκινητοποιήσεως τοῦ φορτηγοῦ ἐξ οἱουδήποτε λόγου, ὁ ὁποῖος δὲν εἶναι καταλογιστέος εἰς τὸν σιδ]μον, ἢ συνεπείᾳ βλάβης.

2. Ἂν τὸ θεωρηθὲν ὡς ἀπωλεσθὲν φορτηγὸν ἀνευρεθῇ μετὰ τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως, ὁ τιτλοῦχος δύναται νὰ ἀξιώσῃ ὅπως, ἐντὸς προθεσμίας ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς σχετικῆς πρὸς αὐτὸν εἰδοποιήσεως τοῦ σιδ]μου παρὰ τῷ ὁποίῳ ἔχει καταγραφῇ τὸ φορτηγόν, παραδοθῇ τοῦτο εἰς αὐτὸν ἀτελῶς ἐν τῇ ἕδρᾳ τοῦ φορτηγοῦ καὶ ἐπὶ ἐπιστροφῇ τῆς ἣν ἔλαβεν οὗτος ἀποζημιώσεως.

Διεθνὴς Σύμβασις ἀφορῶσα εἰς τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων (C.I.M.) τῆς 23 Νοεμβρίου 1933.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Διεθνὴς Κανονισμὸς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων

(RICo)

Ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1953

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Γενικὰ

Ἄρθρον 1.

Ἀντικείμενον καὶ ἔκτασις ἰσχύος τοῦ Κανονισμοῦ.

1. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται εἰς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευματοκιβωτίων, ἀνηκόντων εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἢ εἰς ἰδιώτας (φυσικὰ πρόσωπα ἢ ἄλλα ὑποκείμενα δικαίου) καὶ τὰ ὁποῖα ἔχει ἀποδεχθῇ ὁ σιηρόδρομος, παραδιδομένων πρὸς μεταφορὰν κατὰ τοὺς ὅρους τῆς «Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων διὰ σιδ]μων (C.I.M.)» προϋποτιθεμένου δὲ ὅτι ταῦτα πληροῦν τὰς ἐν ἰσχύϊ διακυβερνητικὰς διατάξεις διὰ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς ἢ διὰ τὰς μεταφορὰς αἱ ὁποῖαι, ἔστω καὶ ἐν μέρει, ἐκτελοῦνται διὰ σιδηροδρόμου.

2. Θεωροῦνται ὡς ἐμπορευματοκιβώτια, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τεχνικαὶ συσκευαὶ (κιβώτια, πλαίσια, δεξαμεναὶ κλπ.) κατασκευασθεῖσαι ἐπὶ σκοπῷ διευκολύνσεως τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ἀπὸ κατοικίας εἰς κατοικίαν, εἴτε ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, εἴτε διὰ συνδεδυασμένης ὑπηρεσίας σιδ]μου καὶ ἄλλων μεταφορικῶν μέσων.

Ἄρθρον 2.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Τὸ περιεχόμενον ἑνὸς ἐμπορευματοκιβωτίου ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἰδίας συμβάσεως μεταφορᾶς.

2. Ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν διατάξεων ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ, ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν μεταφορῶν κενῶν ἢ πλήρων ἐμπορευματοκιβωτίων αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως C.I.M.

Ἄρθρον 3.

Μεταφοραὶ κατ' οἶκον.

Διὰ τὰς ἀποστολάς, αἱ ὁποῖαι παραλαμβάνονται ἢ παραδίδονται ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου κατ' οἶκον, ἡ σύμβασις μεταφορᾶς συνάπτεται εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ ἀποστολέως καὶ περατοῦται εἰς τὴν κατοικίαν τοῦ παραλήπτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

Ἐμπορευματοκιβώτια τοῦ σιδηροδρόμου

Ἄρθρον 4

Διάθεσις, τέλος χρησιμοποιήσεως.

Τὰ ἐμπορευματοκιβώτια διατίθενται εἰς τοὺς ἀποστολεῖς ἐντὸς τοῦ ὁρίου τῶν δυνατοτήτων τοῦ σιδηροδρόμου. Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων δύναται νὰ εἰσπραχθῇ τέλος ὁριζόμενον διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν κανονισμῶν.

Ἄρθρον 5

Ἐγγραφαὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ.

Ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῇ Συμβάσει C.I.M. ὁριζομένων ἐγγραφῶν, ὁ ἀποστολεὺς ὀφείλει νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ καὶ τὰς ἀκολούθους ἐνδείξεις :

α) ἐν τῇ στήλῃ « Διεύθυνσις ἢ σήματα καὶ ἀριθμοί», τὸ ὀνοματεπώνυμον τοῦ σιδηροδρόμου ἰδιοκτησίας τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου, τὸν ἀριθμὸν τὸ ἀπόβαρον εἰς χιλιόγραμμα καὶ τὴν χωρητικότητα εἰς κυβικὰ μέτρα ἢ εἰς λίτρας.

β) ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος» μετὰ τὰς σχετικὰς πρὸς τὸ ἐμπόρευμα ἐγγραφάς, τὴν ἔνδειξιν «φορτωμένον ἐν ἐμπορευματοκιβωτίῳ». Τὸ ἀπόβαρον τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων δὲν δύναται νὰ περιλαμβάνῃ καὶ τὸ βάρος ἐσωτερικῶν καὶ κινητῶν εἰδικῶν συσκευῶν αἱ ὁποῖαι χρησιμεύουν εἴτε πρὸς συσκευασίαν, εἴτε πρὸς στερέωσιν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἄρθρον 6

Διάθεσις, ἐπιστροφὴ καὶ φορτοεκφόρτωσις.

Τὰ τιμολόγια ἢ οἱ Κανονισμοὶ καθορίζουν ὑπὸ ποίους ὅρους διατίθενται τὰ ἐκμπορευαματοκιβώτια, τὴν προθεσμίαν, ἐντὸς τῆς ὁποίας πρέπει ταῦτα νὰ ἐπιστραφοῦν, τὰ εἰσπρακτέα τέλη ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας ταύτης ὡς καὶ τοὺς ὅρους, ὑπὸ τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ γίνωνται ἡ φόρτωσις καὶ ἡ ἐκφόρτωσις αὐτῶν.

Ἡ φόρτωσις περιλαμβάνει οὐ μόνον τὴν ἐν τῷ φορτηγῷ τοποθέτησιν, ἀλλὰ καὶ τὰς προσθέτους σχετικὰς ἐνεργείας, συγκεκριμμένως τὴν στερέωσιν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων.

Ἄρθρον 7

Καθαρισμός.

Ὁ παραλήπτης ὑποχρεοῦται εἰς καθαρισμὸν τῶν ἐμπορευματοκιβώτιων μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἂν τὰ ἐμπορευματοκιβώτια ἐπιστραφοῦν εἰς τὸν σιδηρόδρομον χωρὶς νὰ ἔχουν καθαρισθῇ, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ ἀξιώσῃ τὴν πληρωμὴν τέλους, τὸ ποσὸν τοῦ ὁποίου ὁρίζεται διὰ τῶν τιμολογίων ἢ τῶν κανονισμῶν.

Ἄρθρον 8

Νέα χρησιμοποίησις.

Τὰ παραδοθέντα πλήρη ἐμπορευματοκιβώτια δύναται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐκ νέου ὑπὸ τῶν παραληπτῶν δι' ἄλλας μεταφορὰς ἐπὶ τῇ συναινέσει καὶ μόνον τοῦ σιδηροδρόμου προορισμοῦ.

Ἄρθρον 9

Ἀπώλειαι καὶ βλάβαι.

1. Ὁ παραλαμβάνων κενὸν ἢ πλῆρες ἐμπορευματοκιβώτιον, παραδιδόμενον ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου, ὑποχρεοῦται νὰ διαπιστώσῃ τὴν κατάστασιν τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς διαθέσεως αὐτοῦ. Εὐθύνεται δὲ οὗτος δι' ὅλας τὰς βλάβας, αἱ ὁποῖαι ἤθελον διαπιστωθῇ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ αἱ ὁποῖαι δὲν θὰ εἶχον ἐπισημανθῇ κατὰ τὴν διάθεσιν αὐτοῦ ἐκτὸς ἂν ἀποδείξῃ οὗτος ὅτι αἱ βλάβαι ὑφίσταντο κατὰ τὸν χρόνον τῆς διαθέσεως τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου ἢ ὅτι αὗται προῆλθον ἐκ περιστατικῶν ἀναποφεύκτων δι' αὐτόν, τὰς συνεπείας τῶν ὁποίων δὲν ἠδύνατο οὗτος νὰ ἀποτρέψῃ.

2. Ὁ ἀποστολεὺς εὐθύνεται δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην ἐμπορευματοκιβωτίου, ἐπισυμβάσαν ἐν τῷ σταδίῳ ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς, ἐφ' ὅσον αὗται προεκλήθησαν ἐκ πταίσματος αὐτοῦ τοῦ ἰδίου ἢ τῶν ἐντεταλμένων ὑπὸ αὐτοῦ προσώπων.

3. Ἂν τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον δὲν ἐπιστραφῇ ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς διαθέσεως αὐτοῦ, ὁ σιδηρόδρομος δικαιοῦται νὰ θεωρήσῃ τοῦτο ἀπωλεσθὲν καὶ νὰ ἀξιώσῃ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀξίας του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Ἰδιωτικὰ ἐμπορευματοκιβώτια

Ἄρθρον 10

Ἀποδοχή.

Τὰ ἰδιωτικὰ ἐμπορευματοκιβώτια διὰ νὰ γίνουν δεκτὰ ἐν τῇ διεθνεῖ ὑπηρεσίᾳ πρέπει νὰ ἔχουν ἐγκριθῇ ὑπὸ σιδηροδρόμου ὑπαγομένου εἰς τὴν Σύμβασιν C.I.M. καὶ ἐπισημανθῇ ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου τούτου διὰ τοῦ διακριτικοῦ σήματος P, νὰ πληροῦν δέ, ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν των καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐγγραφάς, τοὺς καθωρισμένους πρὸς τοῦτο ὅρους ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ πρώτου ἄρθρου.

Ἄρθρον 11

Εἰδικαὶ διαρρυθμίσεις.

Ἂν τὰ ἰδιωτικὰ ἐμπορευματοκιβώτια ἔχουν εἰδικὰς συσκευὰς (ψυκτικὰ μηχανήματα, λεκάνας ὕδατος, μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις κ.λ.π.) ἀπόκειται εἰς τὸν ἀποστολέα νὰ ἐξασφαλίσῃ αὐτὸς οὗτος ἢ δι' ἄλλου τινος τὴν λειτουργίαν τῶν συσκευῶν τούτων. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη μεταφέρεται εἰς τὸν παραλήπτην ἀφ' ἧς στιγμῆς οὗτος ἤσκησε κατὰ τὸ ἄρθρον 16 τῆς C.I.M. τὰ ἀνήκοντα αὐτῷ δικαιώματα.

Ἄρθρον 12

Ἐγγραφαὶ ἐν τῇ φορτωτικῇ.

1. Διὰ τὰ πλήρη ἐμπορευματοκιβώτια, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῇ Συμβάσει C.I.M. προβλεπομένων ἐγγραφῶν, καὶ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις :

α) ἐν τῇ στήλῃ «Διεύθυνσις ἢ σήματα καὶ ἀριθμοί» τὴν ἐπωνυμίαν τοῦ ἐγκρίναντος τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον δικτύου, τὸν ἀριθμὸν αὐτοῦ, τὸ σῆμα P, τὸ ἀπόβαρον εἰς χιλιόγραμμα καὶ τὴν χωρητικότητα εἰς κυβικὰ μέτρα ἢ εἰς λίτρας.

β) ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος» μετὰ τὰς σχετικὰς πρὸς τὸ ἐμπόρευμα ἐγγραφάς, τὴν ἔνδειξιν «φορτωμένον ἐν ἐμπορευματοκιβωτίῳ».

2. Διὰ τὰ κενὰ ἐμπορευματοκιβώτια, ὁ ἀποστολεὺς πρέπει νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῇ Συμβάσει C.I.M. προβλεπομένων ἐγγραφῶν, καὶ τὰς κάτωθι ἐνδείξεις.

α) ἐν τῇ στήλῃ «Διεύθυνσις ἢ σήματα καὶ ἀριθμοί» τὴν ἐπωνυμίαν τοῦ ἐγκρίναντος τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον σιδ]μου, τὸν ἀριθμὸν αὐτοῦ καὶ τὸ σῆμα P.

β) ἐν τῇ στήλῃ «Καθορισμὸς τοῦ ἐμπορεύματος» τὸ ἀπόβαρον εἰς χιλιόγραμμα, τὴν ἔνδειξιν «Ἐμπορευματοκιβώτιον κενόν».

Ἄρθρον 13.

Ἐπιστροφὴ ἐν κενῇ καταστάσει ἢ νέα χρησιμοποίησις.

Μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου καὶ ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ὑπάρχουν εἰδικαὶ ἐπὶ τοῦ θέματος συμφωνίαι, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἐπέμβῃ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου κενοῦ ἢ τὴν ἐκ νέου μεταφορὰν αὐτοῦ πλήρους.

Ἄρθρον 14.

Ἀποτίσεις.

Αἱ ἀποστολαὶ κεναὶ ἐμπορευματοκιβωτίων δὲν δύνανται νὰ ἐπιβαρυνθοῦν δι' ἀποτίσεως.

Ἄρθρον 15.

Εὐθύνη ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως.

Διὰ τὴν εὐθύνην ἐπὶ ὑπερβάσεως τῆς προθεσμίας παραδόσεως, οἱ σιδηρόδρομοι δύνανται ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς C.I.M., νὰ προβλέψουν δι' εἰδικῆς συμφωνίας συναπτομένης μετὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου, τὴν εἰς τὴν τὸν ἰδιοκτήτην τοῦτον πληρωμὴν εἰδικῆς ἀποζημιώσεως.

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ