



Treaty Series No. 86 (1971)

## Amendments

to Article 17 and revised Annex VII  
of the International Convention  
concerning the Carriage of Goods  
by Rail (CIM) done at Berne  
on 25 February 1961

Berne, April 1970

[The amendments and revised Annex became operative as from 1 January 1971]

*Presented to Parliament  
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs  
by Command of Her Majesty  
December 1971*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

13½p net

**CONVENTION INTERNATIONALE  
CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR  
CHEMINS DE FER (CIM) DU 25 FÉVRIER 1961**

**MODIFICATIONS**

**conformes aux décisions prises par la Commission de révision lors de  
sa session d'avril 1970 à Berne**

Applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971

**Article 17.** Le § 2 sera libellé comme suit:

§ 2.—L'expéditeur qui prend à sa charge une partie des frais ou leur totalité doit l'indiquer en désignant par une croix, dans la case "Prescription d'affranchissement" de la lettre de voiture, une des mentions préimprimées suivantes, en la complétant, s'il y a lieu:

- a) 1° "franco de port", s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;
- 2° "franco de port y compris . . .", s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport. Il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);
- 3° "franco de port jusqu'à X" (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;
- 4° "franco de port y compris . . . jusqu'à X" (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent. L'expéditeur doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

(Translation)

**INTERNATIONAL CONVENTION  
CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL (CIM)  
OF 25 FEBRUARY 1961<sup>(1)</sup>**

**AMENDMENTS**

**made in accordance with the decisions of the Revision Committee at  
their session of April 1970 at Berne**

Applicable as from 1 January 1971

**Article 17 of C.I.M.**

**Paragraph 2** shall read as follows:

"2. A sender who undertakes to pay a part or all of the charges shall indicate this in the space on the consignment note for 'prepayment instructions' by marking a cross against one of the printed instructions, together with any additional information as appropriate:

- (a) 1. 'carriage charges paid', if he undertakes to pay carriage charges only;
2. 'carriage charges paid including . . .', if he undertakes to pay charges additional to those for carriage; in which case he shall give an exact description of those charges; the additions, which may relate only to supplementary charges or other charges incurred from the time of acceptance for carriage to the time of delivery, and to sums collected either by the Customs or by other administrative authorities, shall not result in any division of the total amount of any one category of charges (for example the total amount of Customs duties payable and other amounts collected by the Customs authorities, added value tax being considered as a separate category);
3. 'carriage charges paid to X' (X indicating by name the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect), if he undertakes to pay the charges for carriage to X;
4. 'carriage charges and . . . . . paid to X' (X indicating by name the point at which the tariffs applied by adjacent countries take effect), if he undertakes to pay charges additional to those for carriage to X, but excluding all charges relating to the subsequent country or railway. The sender shall give an exact description of those charges; the additions, which may relate only to supplementary charges or other charges incurred from the time of acceptance for carriage to X, and to sums collected either by the Customs or by other administrative authorities, shall not result in any division of the total amount of any one category of charges (for example the total amount of Customs duties payable and other amounts collected by the Customs authorities, added value tax being considered as a separate category);

---

<sup>(1)</sup> Treaty Series No. 67 (1965), Cmnd. 2810 as amended by Treaty Series No. 24 (1969), Cmnd. 3900.

- b) “ franco de tous frais ”, s’il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);
- c) “ franco pour . . ”, s’il prend à sa charge une somme déterminée. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

Les frais accessoires et autres frais qui, d’après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d’après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d’intérêt à la livraison prévue à l’article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l’expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre a) 4°.

- (b) ' all charges paid ', if he undertakes to pay all charges of every kind (carriage charges, supplementary charges, Customs duties and other charges);
- (c) ' charges not exceeding . . . (specified amount) paid ', if he undertakes to pay a fixed amount. Except when provision is made to the contrary in the tariffs, this amount shall be expressed in the currency of the forwarding country.

Supplementary charges and other charges which, according to the regulations and internal tariffs of the forwarding country or, as the case may be, according to the rates of the international tariff which has been applied, are to be calculated for the whole of the route over which the charges apply, and the charge for interest in delivery laid down in Article 20 (2) of this Convention, shall always be paid in full by the sender in the case of payment of the charges in accordance with (a) 4."

ANNEXE VII à la CIM  
(Article 60, § 1, de la CIM)

**REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT  
DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)**

**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 autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

**Article 2**

*Admission des wagons au service international*

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer 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 a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

(Translation)

ANNEX VII to CIM  
(Article 60 (1) of CIM)

**INTERNATIONAL REGULATIONS CONCERNING THE HAULAGE OF  
PRIVATE OWNERS' WAGONS (RIP)<sup>(2)</sup>**

**Article 1**

*Purpose and scope of the regulations*

1. These regulations shall apply to all haulage of private owners' wagons, empty or loaded, accepted for international traffic in accordance with the provisions of Article 2 of this Annex and consigned under the conditions of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM).

2. In the absence of specific provisions in these regulations, the other provisions of the CIM shall apply to the haulage referred to in paragraph 1 above.

**Article 2**

*Acceptance of wagons for international traffic*

To be accepted for international traffic, wagons shall be registered in the name of a private party (whether an individual, a firm or a corporate body) by a railway to which the CIM applies and shall be marked by that railway with the distinguishing mark **P**.

In these regulations the private party, whose name shall be marked on the wagon, is referred to as the "owner".

**Article 3**

*Use of wagons*

The sender may only use the wagon for the carriage of goods for which it is designated in accordance with the contract of registration. The sender shall be solely responsible for the consequences which may result from disregarding this provision.

**Article 4**

*Special equipment and apparatus*

If the wagon is equipped with special apparatus (refrigerating equipment, water tanks, machinery, etc.), the sender shall be responsible for the servicing of such equipment or for arranging for this to be done. This duty shall pass to the consignee as soon as he exercises his rights under Article 16 or 22 of the CIM.

---

<sup>(2)</sup> Revised in accordance with the provisions of Article 69, paragraph 4, of CIM.

## Article 5

### *Remise au transport*

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

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

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

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

- tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition ;
- tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit 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 huit 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'application 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 " Déclarations ", la mention " Garantie supplémentaire du délai de livraison " .



## Article 5

### *Offering of wagons for haulage*

1. The right to offer a wagon for haulage shall be vested in the owner.

Any other sender of a wagon, whether it be empty or loaded, shall present at the forwarding station, at the same time as the consignment note, an authority granted by the owner, which may relate to several wagons.

Such authority shall not be required if the sender was the consignee of the wagon on its last journey and if, up to the time when the new contract of carriage is made, the station has not received by letter or by telegram from the owner orders not to despatch the wagon or wagons without his authority.

2. In the absence of the owner's orders to the contrary, the railway shall be entitled to return any wagon to its home station at the owner's expense, and under cover of a consignment note made out in his name and with his address:

if the wagon arrives empty, and its loading has not been started within 15 days from the time it became available;

if the wagon arrives loaded, and has not been reconsigned within 8 days from the time when its unloading was completed.

If the railway does not avail itself of this power it shall, on expiry of the foregoing periods, advise the owner of the whereabouts of the wagon; in which case the railway shall not be entitled to return the wagon until the end of the eighth day following the day of despatch of advice to the owner.

The provisions of this paragraph shall not apply to wagons within the country of the railway which has registered them nor to wagons on private sidings.

3. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall, for the purposes of this Article, be deemed to be the owner.

## Article 6

### *Particulars in the consignment note*

1. In addition to the particulars required by the CIM, the sender shall enter the following particulars in the consignment note:

(a) in the case of an empty wagon: in the column headed "Description of goods", the words "private owner's wagon empty", and, under the heading "Wagons", the characteristics of the wagon;

(b) in the case of a loaded wagon: in the column headed "Description of goods", after the description of the goods, the words "loaded in private owner's wagon", and, under the heading "Wagons", the characteristics of the wagon.

2. If the sender of an empty wagon wishes to obtain an additional guarantee of the transit period as provided for in Article 12 of this Annex, he shall enter in the space headed "Declarations" the words "additional guarantee of transit period".

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

§ 2.—Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM.

## Article 7

### *“Cash on delivery” charges and disbursements*

1. Empty wagons shall not be consigned subject to “cash on delivery” charges or disbursements.
2. The haulage of loaded wagons may be subject to a “cash on delivery” charge provided it does not exceed the value of the goods loaded therein.

## Article 8

### *Declaration of interest in delivery*

1. Declaration of interest in delivery of empty wagons shall not be allowed.
2. Declaration of interest in delivery of loaded wagons shall affect only the goods loaded therein.

## Article 9

### *Suspension of transit period*

1. In addition to the cases provided for in Article 11 (7) of the CIM, the transit period shall similarly be suspended during every interruption of transport caused by damage to the wagon, unless the railway is liable for such damage under Article 13 of this Annex.
2. When the goods loaded in the damaged wagon are transhipped into another wagon the transit period shall begin to run again in respect of the goods from the time when, after transhipment, they can again be forwarded.

## Article 10

### *Verification of damage to wagons or loss of parts*

1. When damage to a wagon or loss of parts is discovered or presumed by the railway or alleged by the party concerned, the railway shall draw up, in accordance with the provisions of Article 45 of the CIM, a report stating the nature of the damage or loss and, so far as possible, its cause and the time of its occurrence.

Such report shall be sent without delay to the registering railway, which shall send a copy of it to the owner. In the case of a wagon on which the name of a hirer is marked with the consent of the registering railway, a copy of the report shall be sent direct to the hirer.

2. If the wagon is loaded, a separate report shall, where necessary, be drawn up in respect of the goods in accordance with the provisions of Article 45 of the 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 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'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

## Article 11

### *Damage to a wagon preventing continuation of haulage*

1. If a wagon consigned empty is so damaged as to prevent the continuation of haulage or to render such wagon unfit to carry a load, the station where the damage is discovered shall without delay advise the sender and the owner by telegram, indicating as far as possible the nature of the damage.

2. If an empty wagon is withdrawn from service it shall be put into a fit state to run by the railway, unless the damage is so serious that it has to be loaded on to another wagon.

In order to render the wagon fit to run the railway may of its own accord carry out repairs up to a limit of 300 francs.

The railway shall, through the registering railway, inform the owner concisely of any important repairs which have been carried out under the first and second sub-paragraphs hereof.

These provisions shall apply without prejudice to the question of liability.

3. If the railway carries out repairs in accordance with paragraph 2 of this Article, and if such work is expected to take more than four days to complete, the railway shall request the sender by telegram to advise it whether, when the work has been completed, the contract of carriage is to be carried out or modified.

If no instructions have been received from the sender before the completion of the work, the contract of carriage shall be carried out.

4. If the railway does not carry out the repairs of its own accord the station where the damage is discovered shall request the sender's instructions by telegram, directly and without delay. If the sender is not also the owner, the text of this request shall be transmitted without delay to the owner by telegram.

In the absence of instructions from the sender within a period of eight days from the date of despatch of the telegram, the railway shall be entitled, after having, if need be, put the wagon into a fit state to run, to return it to its home station under a consignment note made out in the name of and with the address of the owner.

The reasons for its return shall be stated in the consignment note in the space headed "Description of goods".

5. If damage prevents the continuation of haulage of a wagon consigned loaded and unloading is necessary, the provisions of this Article shall apply to the unloaded wagon.

If the wagon can be repaired without unloading, the provisions of paragraphs 1, 2, 3, 6 and 7 of this Article shall apply.

6. The carriage and other charges which have accrued up to the station at which the wagon was stopped, the cost of notifying the sender and the owner, as well as any charges for complying with the sender's instructions or for returning the wagon to its home station shall be charged against the consignment.

7. A hirer whose name is marked on the wagon with the consent of the registering railway shall, for the purposes of this Article, be deemed to be the owner.

## Article 12

### *Montant de l'indemnité pour 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 par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à :

- a) 7 francs pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,
- b) 5 francs pour les autres wagons.

§ 2.—L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 fr. 50 par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 15 francs. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais dans les conditions prévues à l'article 17, § 2, lettre a) 4°, de la CIM.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 14 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 10 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1 avec minimum de 30 francs.

§ 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 14 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 10 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1.

## Article 13

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

#### *Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon*

§ 1.—En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2.—En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon ; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

## Article 12

### *Amount of compensation for exceeding the transit period*

1. If the railway is responsible for exceeding the transit period for an empty or loaded wagon, it shall pay the party concerned a sum of money by way of liquidated damages for each complete day, or fraction thereof, of delay, irrespective of any compensation which may be due for exceeding the transit period for goods loaded in the wagon.

Such sum shall be fixed at:

- (a) 7 francs for modern bogie wagons and for similar wagons, as defined in the registration contract,
- (b) 5 francs for other wagons.

2. The sender of an empty wagon may request an additional guarantee of the transit period. A charge of 1 franc 50 per 100 kilometres (1) or fraction thereof shall then be made, subject to a minimum of 15 francs. The whole amount of such charges shall always be paid by the sender when charges are paid under the conditions laid down in Article 17 (2) (a), 4 of CIM.

If the transit period is exceeded, the railway shall pay by way of liquidated damages the sum of 14 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (a) of this Article and the sum of 10 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (b) of this Article, subject to a minimum of 30 francs.

3. If the exceeding of the transit period is due to wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, the liquidated damages shall be at the rate of 14 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (a) of this Article and at the rate of 10 francs per day for the wagons referred to in paragraph 1 (b) of this Article.

## Article 13

### *Liability of the railway for loss of or damage to the wagon or its parts*

#### *Liability of the owner for damage caused by the wagon*

1. In the case of loss of or damage to the wagon or its parts sustained between the time of acceptance for haulage and the time of delivery, the railway shall be liable unless it proves that the loss or damage was not caused by the wrongful act or neglect on the part of the railway.

2. In the case of loss of the wagon, compensation shall be limited to the value of the wagon; the basis of the calculation of such value shall be determined in the contract of registration.

In the case of damage, compensation shall be calculated in accordance with the provisions of the contract of registration.

§ 3.—En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4.—A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable:

- 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;
- 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 en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

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

§ 7.—La prescription des actions du chemin de fer fondées sur les dispositions du § 6 est de trois ans.

Cette prescription court du jour où le dommage s'est produit.

## 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 disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

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

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



3. In the case of loss of or damage to removable parts, the railway shall only be liable if such parts are listed on both sides of the wagon. The railway shall not be liable for loss of or damage to loose equipment.

4. Unless the claimant proves that the damage was caused by the wrongful act or neglect of the railway, the railway shall only be liable

for damage to receptacles made of pottery, glass, terra-cotta, etc., if the damage is connected with damage to the wagon itself for which the railway is liable under the foregoing provisions;

for damage to receptacles with interior linings (enamel, ebonite, etc.) if the receptacles show signs of external damage for which the railway is liable under the foregoing provisions.

5. The owner shall be deemed to be the sender or the consignee, as the case may be, in respect of compensation for loss of or damage to the wagon or its parts. Claims shall only be made to the registering railway and legal proceedings shall only be instituted against that railway which shall be treated, in respect of compensation, as if it were the railway responsible.

6. Legal proceedings instituted by the railway against the owner for damage caused by the wagon during haulage shall be governed by the terms of the registration contract. Only the registering railway shall be entitled to exercise the rights of other railways against the owner.

7. The period of limitation for legal proceedings instituted by the railway under the provisions of paragraph 6 of this Article shall be three years.

The period of limitation shall begin to run from the day on which the damage occurred.

#### **Article 14**

##### *Presumption of loss of wagon. Position if subsequently recovered*

1. A wagon shall be deemed lost when it cannot be put at the disposal of the consignee within the three months following the expiry of the transit period.

Such period shall be extended by the period during which the wagon is immobilised through any cause not attributable to the railway or through damage.

2. If a wagon which has been deemed lost is recovered after compensation has been paid, the owner may require, within a period of 6 months from his receipt of notice to that effect from the railway of registration, that the wagon be returned to him free of charge at its home station against refund of the compensation.

**HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE**

*Government Bookshops*

49 High Holborn, London WC1V 6HB  
13a Castle Street, Edinburgh EH2 3AR  
109 St. Mary Street, Cardiff CF1 1JW  
Brazennose Street, Manchester M60 8AS  
50 Fairfax Street, Bristol BS1 3DE  
258 Broad Street, Birmingham B1 2HE  
80 Chichester Street, Belfast BT1 4JY

*Government publications are also available  
through booksellers*