



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 2\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

| ASSINATURAS          |           |                    |       |
|----------------------|-----------|--------------------|-------|
| As três séries . . . | Ano 360\$ | Semestre . . . . . | 200\$ |
| A 1.ª série . . . .  | 140\$     | " . . . . .        | 80\$  |
| A 2.ª série . . . .  | 120\$     | " . . . . .        | 70\$  |
| A 3.ª série . . . .  | 120\$     | " . . . . .        | 70\$  |

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

## SUMÁRIO

### Presidência do Conselho:

**Despacho do Conselho de Ministros para o Comércio Externo** — Mantém em vigor, durante o corrente ano, com as alterações já introduzidas e com as que agora lhe são feitas, as disposições do despacho inserto no *Diário do Governo* n.º 61, de 17 de Março de 1952 (mercadorias isentas da retenção determinada pelo Decreto-Lei n.º 38 659).

**Declaração de ter sido**, por despacho do Conselho de Ministros, declarada a utilidade pública e a urgência da expropriação de um prédio rústico situado no lugar do Canal, freguesia de Sampaio, concelho de Vila Flor, requerida pelo concessionário das nascentes de águas minero-medicinais denominadas «Águas de Bem Saúde».

### Ministério do Ultramar:

**Portaria n.º 14 244** — Inclui na classe XVI da tabela anexa ao Decreto n.º 20 260 (abono, concessão de licenças e passagens) a categoria do aspirante de delegação da Procuradoria da República.

### Ministério das Comunicações:

**Portaria n.º 14 245** — Determina que seja aplicado em Portugal continental, a partir de 1 de Janeiro de 1953, o anexo VII à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP).

**Portaria n.º 14 246** — Determina que seja aplicado em Portugal continental, a partir de 1 de Janeiro de 1953, o anexo IX à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores (RiCo).

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Gabinete do Ministro

Em Conselho de Ministros para o Comércio Externo: Considerando que a posição da balança de pagamentos com os países participantes da União Europeia de Pagamentos permite manter as disposições do despacho do Conselho de Ministros para o Comércio Externo de 14 de Março de 1952, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo de 4 de Novembro do mesmo ano;

Considerando que o que foi exposto pelo Ministério do Ultramar relativamente às produções de cacau e madeiras em bruto justifica se estenda àqueles produtos ultramarinos a isenção das disposições do Decreto-Lei n.º 38 659:

O Conselho de Ministros para o Comércio Externo resolve:

Manter em vigor no ano de 1953 as disposições do seu despacho de 14 de Março de 1952, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo de 4 de Novembro do mesmo ano (publicados, respectivamente, em 17 de Março e 6 de Novembro), elimi-

nando-se, porém, da alínea b) do n.º 2.º as seguintes rubricas:

Cacau, 10 por cento de redução;

Madeiras em bruto (das províncias ultramarinas), 10 por cento de redução.

Presidência do Conselho, 28 de Janeiro de 1953.—  
Pelo Presidente do Conselho, *João Pinto da Costa Leite*.

### Secretaria

### Declaração

Para os devidos efeitos se faz público que o Conselho de Ministros, por despacho de 23 do corrente, declarou, nos termos do n.º 2.º do artigo 12.º da Lei n.º 2 030, de 22 de Junho de 1948, a utilidade pública, prevista no artigo 37.º do Decreto com força de lei n.º 15 401, de 17 de Abril de 1928, e bem assim, nos termos do n.º 3.º do mencionado artigo 12.º da Lei n.º 2 030, a urgência da expropriação, requerida pelo Dr. Armindo Morais, concessionário das nascentes de águas minero-medicinais denominadas «Águas de Bem Saúde», sitas no concelho de Vila Flor, de um prédio rústico pertencente ao tenente Hermínio da Assunção Morais e Castro e a D. Júlia Pereira de Almendra, situado no lugar do Canal, freguesia de Sampaio, do referido concelho de Vila Flor, omisso na Conservatória do Registo Predial e inscrito na matriz predial rústica sob o artigo 519, que confronta do nascente e do poente com terrenos do concessionário, do norte com terrenos de Francisco Rodrigues e esposa e do sul com a via pública.

Tudo consta do processo arquivado nesta Secretaria.

Secretaria da Presidência do Conselho, 27 de Janeiro de 1953.— O Chefe da Secretaria, *Diogo de Castelbranco de Paiva de Faria Leite Brandão*.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

### Direcção-Geral de Administração Política e Civil

### Repartição do Pessoal Civil

### Portaria n.º 14 244

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de aspirante de delegação da Procuradoria da República na classe XVI da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 28 de Janeiro de 1953.— O Subsecretário de Estado do Ultramar, *António Trigo de Morais*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas.— *Trigo de Morais*.

# MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

Portaria n.º 14 245

Por ter sido aprovado o anexo VII à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP), para entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1953, cujo teor a seguir se publica: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aplicado em Portugal continental a partir daquela data.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

**CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM) DU 23 NOVEMBRE 1933.**

**INTERNATIONALES ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN EISENBAHNFRACHTVERKEHR (IUG) VOM 23. NOVEMBER 1933.**

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL RELATIVA AO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM CAMINHO DE FERRO (CIM) DE 23 DE NOVEMBRO DE 1933.**

## ANNEXE VII

## ANLAGE VII

## ANEXO VII

**Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP).**

**Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP).**

**Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP).**

Texte issu des délibérations de la 1<sup>re</sup> session statutaire de la Commission d'experts pour les wagons de particuliers, Soleure, janvier 1952.

Nach den Beschlüssen der I. statutarischen Tagung des Fachmännischen Ausschusses für Privatwagen, Solothurn, Januar 1952.

Texto resultante das resoluções da 1.ª sessão estatutária da Comissão de peritos para os vagões particulares, Soleure, Janeiro de 1952.

En vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1953

Gültig vom 1. Januar 1953

Em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1953

Ce texte annule et remplace les prescriptions applicables depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1938.

Dieser Text ersetzt die seit dem 1. Oktober 1938 anwendbaren Vorschriften.

Este texto anula e substitui as prescrições aplicáveis desde 1 de Outubro de 1938.

### ARTICLE PREMIER

### ARTIKEL 1

### ARTIGO 1.º

**Objet et portée du règlement**

**Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung**

**Objecto e amplitude do regulamento**

§ 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).

§ 1. Diese Ordnung gilt für alle Beförderungen von leeren oder beladenen Privatwagen, die gemäß den Bestimmungen des Artikels 2 zum internationalen Verkehr zugelassen sind und zu den Bedingungen des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IUG)» zur Beförderung aufgegeben werden.

§ 1. O presente regulamento aplica-se a todos os transportes de vagões particulares, vazios ou carregados, admitidos em serviço internacional de harmonia com as disposições do artigo 2.º e entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM).

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

§ 2. Soweit diese Ordnung keine besonderen Vorschriften enthält, finden auf die in § 1 genannten Beförderungen die Bestimmungen des IUG Anwendung.

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento, são aplicáveis as prescrições da CIM aos transportes indicados no § 1.

### ARTICLE 2

### ARTIKEL 2

### ARTIGO 2.º

**Admission des wagons au service international**

**Zulassung der Privatwagen zum internationalen Verkehr**

**Admissão dos vagões em serviço internacional**

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

Wagen, die dem internationalen Verkehr dienen sollen, sind auf den Namen eines Privaten (physische Person oder anderes Rechtssubjekt) bei einer dem IUG unterstehenden

Para serem admitidos ao serviço internacional, os vagões devem ser matriculados em nome de um particular (pessoa ou entidade com personalidade jurídica) por um caminho

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 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 quinze jours comptés de sa mise à disposition;

Eisenbahn einzustellen und von ihr mit dem besonderen Zeichen [P] zu versehen.

In dieser Ordnung wird der Private, dessen Name auf dem Wagen angeschrieben sein muß, als «Einsteller» bezeichnet.

## ARTIKEL 3

**Verwendung der Privatwagen**

Der Absender darf den Privatwagen nur zur Beförderung derjenigen Güter verwenden, für die der Wagen nach dem Einstellungsvertrag geeignet ist. Der Absender haftet allein für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

## ARTIKEL 4

**Sondereinrichtungen**

Ist der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald dieser seine Rechte gemäß Artikel 16 IUG geltend gemacht hat.

## ARTIKEL 5

**Bedingungen für die Annahme zur Beförderung**

§ 1. Das Recht, einen Privatwagen zur Beförderung aufzugeben, steht dem Einsteller zu.

Jeder andere Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens muß der Versandstation zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Ermächtigung des Einstellers übergeben.

Diese Ermächtigung ist nicht erforderlich, wenn der Absender des Privatwagens Empfänger der vorhergehenden Sendung war und wenn die Versandstation vor der Übergabe des Frachtbriefes keine Weisung des Einstellers mit eingeschriebenem Brief erhalten hat, daß der Privatwagen ohne seine Zustimmung nicht versandt werden darf.

§ 2. Sofern der Einsteller nicht anders verfügt, ist die Eisenbahn berechtigt:

jeden leer angekommenen Privatwagen, mit dessen Verladung innerhalb von 15 Tagen, seitdem er zur Verfügung gestellt worden ist, nicht begonnen wird, sowie

de ferro sujeito à CIM e munidos por este caminho de ferro da marca distintiva [P].

No presente regulamento o particular cujo nome é inscrito no vagão chama-se «titular».

## ARTIGO 3.º

**Emprego dos vagões**

O expedidor não pode empregar o vagão senão para o transporte de mercadorias para as quais ele é apropriado, segundo o contrato de matrícula.

O expedidor é o único responsável pelas consequências que resultarem da não observância desta disposição.

## ARTIGO 4.º

**Dispositivos e aparelhos especiais**

Se o vagão for munido de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, recipientes de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário desde que este faça valer os seus direitos de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

## ARTIGO 5.º

**Condições de aceitação a transporte**

§ 1. O direito de submeter um vagão a transporte pertence ao titular.

Qualquer outro expedidor de um vagão, vazio ou carregado, deve entregar à estação de origem, conjuntamente com a declaração de expedição, uma autorização passada pelo titular.

Esta autorização não é exigível se este expedidor for o destinatário do vagão quando do transporte anterior e se antes da entrega da declaração de expedição a estação não tiver recebido do titular, por carta registrada, a proibição de expedir o vagão sem sua autorização.

§ 2. Se não houver ordem em contrário do titular, o caminho de ferro é autorizado a reenviar de ofício à sua estação de matrícula por conta do titular, a coberto de uma declaração de expedição em nome e para a direcção deste último:

Qualquer vagão chegado vazio, cujo carregamento não tenha sido iniciado nos quinze dias após a sua colocação à disposição;

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'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 rem-

jeden beladen angekommenen Privatwagen, der innerhalb von 8 Tagen seit Beendigung der Entladung nicht wieder aufgegeben wird,

dem Einsteller auf dessen Kosten und mit einem auf dessen Namen und Anschrift lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zu senden.

Wenn si von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch macht, muß sie nach Ablauf der vorstehend angegebenen Fristen den Einsteller davon benachrichtigen und darf dann innerhalb von 8 Tagen nach dem Tage der Absendung der Benachrichtigung an den Einsteller den Wagen nicht zurücksenden.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nicht für Privatwagen, die sich im Lande der einstellenden Eisenbahn oder auf privaten Anschlußgleisen befinden.

§ 3. Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

## ARTIKEL 6

## Angaben im Frachtbrief

§ 1. Der Absender hat im Frachtbrief außer den im IUG vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) bei leeren Privatwagen in der Spalte « Bezeichnung des Gutes » den Vermerk « Privatwagen, leer »; die besonderen Merkmale des Wagens sind in der Spalte « Wagen » einzutragen;

b) bei beladenen Privatwagen in der Spalte « Bezeichnung des Gutes », nach den Angaben über die Art des Gutes, die Worte « auf Privatwagen verladen »; die besonderen Merkmale des Wagens sind in der Spalte « Wagen » einzutragen.

§ 2. Wenn der Absender eines leeren Privatwagens gemäß Artikel 12 wünscht, daß die fristgemäße Ablieferung besonders gewährleistet wird, so hat er in der Spalte « Erklärung über die Behandlung... » folgenden Vermerk einzutragen: « Besondere Gewährleistung der fristgemäßen Ablieferung ».

## ARTIKEL 7

## Nachnahmen und Barvorschüsse

§ 1. Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden.

§ 2. Bei Beförderung von beladenen Privatwagen darf die Nach-

Qualquer vagão chegado carregado que oito dias depois de terminar a descarga não tenha sido expedido novamente.

Se não fizer uso desta faculdade, o caminho de ferro deve, após terem expirado os prazos atrás fixados, avisar o titular da situação do seu vagão; neste caso o reenvio de ofício do vagão não pode ser efectuado dentro dos oito dias que se seguirem ao do envio do aviso ao titular.

As disposições deste parágrafo não se aplicam nem aos vagões que se encontram no país da empresa de matrícula nem aos vagões que se encontram em ramais particulares.

§ 3. O alugador cujo nome for inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador é, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, subrogado de pleno direito ao titular.

## ARTIGO 6.º

## Indicações na declaração de expedição

§ 1. Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor deve inscrever na declaração de expedição mais as seguintes:

a) Tratando-se de um vagão vazio: na coluna « Designação da mercadoria » a indicação « vagão particular vazio », sendo as características do vagão indicadas na rubrica « Vagões »;

b) Tratando-se de vagão carregado: na coluna « Designação da mercadoria », depois da natureza da mercadoria, a indicação « carregado em vagão particular », sendo as características do vagão indicadas na rubrica « Vagões ».

§ 2. Se o expedidor de um vagão vazio deseja obter uma garantia suplementar do prazo de entrega de harmonia com as disposições do artigo 12.º, deve inscrever na casa « Declaração para a execução... » a indicação « garantia suplementar do prazo de entrega ».

## ARTIGO 7.º

## Reembolsos e desembolsos

§ 1. As remessas de vagões vazios não podem ser sobrecarregadas com reembolsos ou desembolsos.

§ 2. Os transportes de vagões carregados não podem ser sobrecarrega-

boursement 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 tout 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 pertes 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

nahe den Wert des verladenen Gutes nicht übersteigen.

## ARTIKEL 8

**Angabe des Interesses an der Lieferung**

§ 1. Bei Sendungen von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

§ 2. Bei Beförderung von beladenen Privatwagen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung nur für das verladene Gut wirksam.

## ARTIKEL 9

**Ruhen der Lieferfrist**

§ 1. Außer in den in Artikel 11 § 7 IUG vorgesehenen Fällen ruht die Lieferfrist auch dann, wenn die Beförderung durch eine Beschädigung des Privatwagens unterbrochen wird, sofern die Eisenbahn nicht gemäß den Bestimmungen des Artikels 13 für diese Beschädigung haftbar ist.

§ 2. Wenn das auf dem beschädigten Privatwagen verladene Gut in einen anderen Wagen umgeladen wird, so beginnt die Lieferfrist für das Gut von dem Zeitpunkt an wieder zu laufen, in dem es nach der Umladung weiterbefördert werden kann.

## ARTIKEL 10

**Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen.**

§ 1. Wird eine Beschädigung des Privatwagens oder der Verlust von Wagenbestandteilen von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit dies möglich ist, die Ursache des Schadens und den Zeitpunkt seines Entstehens in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) gemäß Artikel 43 IUG festzuhalten.

Die Tatbestandsaufnahme ist sofort der einstellenden Eisenbahn zuzustellen.

§ 2. Ist der Privatwagen beladen, so ist gegebenenfalls für das Gut eine besondere Tatbestandsaufnahme gemäß Artikel 43 IUG zu erstellen.

## ARTIKEL 11

**Beschädigung eines Privatwagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht.**

§ 1. Wird ein leerer Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist oder daß er sich zur Beförderung einer Ladung nicht mehr eignet, so hat die Station, welche die

dos com um reembolso que exceda o valor da mercadoria carregada.

## ARTIGO 8.º

**Declaração de interesse na entrega**

§ 1. Não é admitida a declaração de interesse na entrega para o envio de vagões vazios.

§ 2. A declaração de interesse na entrega para o transporte de um vagão carregado apenas produz efeito no que respeita à mercadoria carregada.

## ARTIGO 9.º

**Suspensão do prazo de entrega**

§ 1. O prazo de entrega é suspenso não só nos casos previstos no artigo 11.º, § 7, da CIM, mas também durante a interrupção do transporte originada por uma avaria do vagão, a não ser que o caminho de ferro seja responsável por esta avaria, nos termos do artigo 13.º

§ 2. Quando a mercadoria carregada no vagão avariado for trasbordada para outro vagão, a contagem do prazo recomeça para a mercadoria a partir do momento em que ela possa ser posta a circular no ponto de trasbordo.

## ARTIGO 10.º

**Verificação de uma avaria do vagão ou de perda de peças**

§ 1. Quando uma avaria no vagão ou uma perda de peças for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o caminho de ferro tem de levantar, de acordo com as disposições do artigo 43.º da CIM, um auto constatando a natureza da avaria ou da perda e, tanto quanto possível, a causa e o momento em que ela se produziu.

Este auto deve ser enviado sem demora ao caminho de ferro matriculador.

§ 2. Se o vagão tiver carga, deve ser levantado outro auto para a mercadoria, quando se torne necessário, em harmonia com as disposições do artigo 43.º da CIM.

## ARTIGO 11.º

**Avaria de um vagão impedindo a continuação do transporte**

§ 1. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido vazio ou que coloque o vagão em estado de não poder ser carregado, a estação em que a avaria for verificada deve pedir imediata e

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.

#### 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.

die Beschädigung feststellt, den Absender sofort und unmittelbar durch Telegramm um Anweisungen zu ersuchen. Ist der Absender nicht zugleich Einsteller des Wagens, so wird diesem eine Abschrift des Telegrammes zur Kenntnisnahme zugestellt.

Erteilt der Absender binnen acht Tagen nach Absendung des Telegrammes keine Anweisung, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Privatwagen mit einem auf den Namen und die Anschrift des Einstellers lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zurückzusenden, nachdem sie ihn gegebenenfalls lauffähig gemacht hat. Die Gründe für die Zurücksendung des Wagens sind im Frachtbrief in der Spalte « Bezeichnung des Gutes » zu vermerken.

Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zur Aussetzungsstation aufgelaufenen Kosten, die Kosten für die Benachrichtigung des Absenders und gegebenenfalls des Einstellers sowie die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisungen des Absenders oder daraus ergeben, daß die Eisenbahn den Privatwagen von sich aus an die Heimatstation zurücksendet, haften auf der Sendung.

§ 2. Wird ein beladener Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist und er entladen werden muß, so finden die Bestimmungen des § 1 auf den entladenen Wagen Anwendung.

§ 3. Die Eisenbahn kann auf eigene Kosten geringfügige Ausbesserungen vornehmen, die für die Fortsetzung der Beförderung des leeren oder beladenen Privatwagens erforderlich sind, ohne daß sie eine Anweisung einzuholen braucht.

§ 4. Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

#### ARTIKEL 12

##### Höhe der Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung

§ 1. Wenn die Eisenbahn für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren oder beladenen Privatwagens haftet, so hat sie, von der allfälligen Entschädigung für Lieferfristüberschreitung für das auf dem Wagen verladene Gut abgesehen, dem Berechtigten eine feste Entschädigung von Fr. 2 — für jeden auch nur angefahrenen Tag Verspätung zu bezahlen.

directamente por telegrama as instruções do expedidor. Se este não é ao mesmo tempo o titular, é enviada a este uma cópia deste telegrama, a título de informação.

Na falta de instruções do expedidor no prazo de oito dias, a contar da data do envio do telegrama, o caminho de ferro está autorizado, depois de ter, caso seja possível, posto o vagão em estado de circular vazio, a reenviá-lo de ofício à sua gare de matrícula, com uma declaração de expedição estabelecida em nome e para a direcção do titular. Os motivos do reenvio devem ser mencionados na declaração de expedição, na coluna « Designação da mercadoria ».

As despesas de transporte e outras despesas originadas até à estação onde o vagão tenha chegado, as despesas de envio do aviso ao expedidor e, eventualmente, ao titular, assim como as resultantes, quer de execução de instruções do expedidor, quer do envio de ofício do vagão à gare de matrícula, sobrecarregam a expedição.

§ 2. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido carregado, e se for necessário descarregá-lo, aplicam-se as disposições do § 1 ao vagão descarregado.

§ 3. O caminho de ferro pode, sem ter de pedir instruções, efectuar à sua custa as reparações de pequena importância para permitir a continuação do transporte de um vagão vazio ou carregado.

§ 4. O alugador, cujo nome está inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador, é, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, considerado como se fosse o titular.

#### ARTIGO 12.º

##### Quantitativo da indemnização no caso de ser excedido o prazo de entrega

§ 1. Se o caminho de ferro for responsável pela ultrapassagem do prazo de entrega de um vagão vazio ou carregado, tem de pagar ao interessado a importância de 2 francos por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pela ultrapassagem do prazo de entrega da mercadoria carregada.

§ 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 admi-

§ 2. Der Absender eines leeren Privatwagens kann eine besondere Gewährleistung der fristgemäßen Ablieferung verlangen. Es wird dafür eine Gebühr von 1 Franken für je auch nur angefangene 100 km, jedoch mindestens 10 Franken erhoben. Die feste Entschädigung wird dann auf 4 Franken je Tag erhöht; ihr Gesamtbetrag darf jedoch nicht niedriger sein als die für besondere Gewährleistung der fristgemäßen Ablieferung bezahlte Gebühr.

§ 3. Wenn die Lieferfristüberschreitung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, wird die feste Entschädigung auf 4 Franken je Tag erhöht.

## ARTIKEL 13

**Haftung der Eisenbahn für Verlust oder  
Beschädigung des Privatwagens oder seiner  
Bestandteile.**

§ 1. Die Eisenbahn haftet für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, sofern sie nicht beweist, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist.

§ 2. Bei Verlust des Privatwagens ist die Entschädigung auf den Wert des Wagens begrenzt, der nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Grundlagen berechnet wird.

Bei Beschädigung wird die Entschädigung nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Bestimmungen berechnet.

§ 3. Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 4. Die Eisenbahn haftet nur dann für die Beschädigung von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw., wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Privatwagens zusammenhängen, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet.

Sofern der Berechtigte nicht beweist, daß der Schaden auf einem Verschulden der Eisenbahn beruht, so haftet die Eisenbahn für die Beschädigung von Gefäßen, die im Inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäß selbst Spuren einer äußeren Beschädigung aufweist, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet.

§ 5. Bezüglich der Entschädigung tritt der Einsteller des Privatwagens von Rechts wegen in die Rechte des Absenders oder des Empfängers ein.

§ 2. O expedidor de um vagão vazio pode pedir uma garantia suplementar do prazo de entrega. Em tal caso será cobrada uma taxa de 1 franco por cada fracção indivisível de 10 km, com o mínimo de 10 francos. Neste caso a indemnização é elevada a 4 francos por dia, sem que contudo o quantitativo total da indemnização possa ser inferior à taxa cobrada pela garantia suplementar.

§ 3. Se a ultrapassagem do prazo de entrega tiver por causa o dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o quantitativo da indemnização a pagar é elevado a 4 francos por dia.

## ARTIGO 13.º

**Responsabilidade do caminho de ferro  
por perda ou avaria  
do vagão ou das suas peças**

§ 1. Em caso de perda ou avaria de um vagão ou das suas peças, ocorrida desde a aceitação ao transporte até à entrega, o caminho de ferro é responsável se não provar que a avaria não resultou de falta sua.

§ 2. Em caso da perda do vagão, a indemnização é limitada ao valor do vagão; os elementos deste valor são determinados no contrato de matrícula.

Em caso de avaria, a indemnização é calculada segundo as condições previstas no contrato de matrícula.

§ 3. Em caso de perda ou avaria de acessórios amovíveis, o caminho de ferro apenas é responsável pelos acessórios que estejam inscritos nos dois lados do vagão. O caminho de ferro não assume nenhuma responsabilidade pela perda ou avaria dos acessórios amovíveis da aparelhagem.

§ 4. O caminho de ferro apenas é responsável pelos prejuízos sofridos por recipientes de grés, vidro, barro, etc., desde que estes prejuízos estejam em correlação com uma outra avaria do vagão pela qual o caminho de ferro deva responder segundo as disposições precedentes.

A não ser que o interessado prove que os prejuízos foram causados por uma falta do caminho de ferro, este não é responsável pelos prejuízos sofridos nos recipientes providos de revestimentos interiores (esmalte, ebonite, etc.), a não ser que o recipiente apresente sinais de avarias exteriores pelas quais o caminho de ferro deva responder em face das disposições precedentes.

§ 5. O titular é de pleno direito sub-rogado pelo expedidor ou o destinatário no que respeita ao direito à indemnização. As reclamações admi-

nistratives 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.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953.— O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Reklamationen können nur bei der einstellenden Eisenbahn eingereicht werden, und die Ansprüche können nur gegen diese Eisenbahn geltend gemacht werden, die von Rechts wegen an Stelle der haftbaren Eisenbahn tritt.

## ARTIKEL 14

**Vermutung für den Verlust  
des Privatwagens  
Wiederauffinden des Wagens**

§ 1. Der Privatwagen ist als verloren zu betrachten, wenn er nicht binnen 6 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger zur Verfügung gestellt werden kann.

Diese Frist wird um die Dauer der Stilllegung des Wagens erhöht, die durch einen der Eisenbahn nicht zur Last fallenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2. Wird der als verloren betrachtete Privatwagen nach Bezahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Einsteller binnen 6 Monaten nach Empfang der Nachricht durch die einstellende Eisenbahn verlangen, daß der Wagen ihm gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos am Heimatbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

nistrativas só podem ser dirigidas ao caminho de ferro matriculador e as acções não podem ser exercidas senão contra este caminho de ferro, sub-rogado, por seu turno, de pleno direito, ao caminho de ferro responsável.

## ARTIGO 14.º

**Presunção de perda do vagão  
Caso em que é encontrado**

§ 1. O vagão é considerado perdido desde que não seja posto à disposição do destinatário nos seis meses seguintes ao termo do prazo de entrega.

Este prazo é aumentado do tempo de imobilização do vagão por qualquer causa não imputável ao caminho de ferro ou por avaria.

§ 2. Se o vagão considerado perdido for encontrado depois do pagamento da indemnização, o titular pode exigir, no prazo de seis meses depois do correspondente aviso que receberá do caminho de ferro matriculador, que o vagão lhe seja entregue, sem despesas, na estação de matrícula, contra a restituição da indemnização.

## Portaria n.º 14 246

Por ter sido aprovado o anexo IX à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores (RICO), para entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1953, cujo teor a seguir se publica: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aplicado em Portugal continental a partir daquela data.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953.— O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

**CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM) DU 23 NOVEMBRE 1933.**

## ANNEXE IX

**Règlement international concernant le transport des containers (RICO).**

Texte issu des délibérations de la 1<sup>re</sup> session statutaire de la Commission d'experts pour les containers, Soleure, janvier 1952.

En vigueur à partir du 1<sup>er</sup> 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

**INTERNATIONALES ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN EISENBAHNFRACHTVERKEHR (IÜG) VOM 23. NOVEMBER 1933**

## ANLAGE IX

**Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Container) (RICO).**

Nach den Beschlüssen der I. statutarischen Tagung des Fachmännischen Ausschusses für Behälter, Solothurn, Januar 1952.

Gültig vom 1. Januar 1953

## KAPITEL I

## Allgemeines

## ARTIKEL 1

## Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung

§ 1. Diese Ordnung gilt für die Beförderung von Behältern (Container), und zwar von bahneigenen Behältern und Behältern eines Privaten (phy-

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL RELATIVA AO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PELO CAMINHO DE FERRO (CIM) DE 23 DE NOVEMBRO DE 1933.**

## ANEXO IX

**Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores («containers») (RICO).**

Texto resultante de deliberações da 1.<sup>a</sup> sessão estatutária da comissão de peritos para os contentores, Soleure, Janeiro de 1952.

Em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1953

## CAPITULO I

## Generalidades

## ARTIGO 1.º

## Objecto e amplitude do regulamento

§ 1. O presente regulamento applica-se ao transporte de contentores, pertencentes ao caminho de ferro ou a particulares (pessoa ou entidade com personalidade jurídica), apro-

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.

## 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

Outres 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», de nom du che-

sische Person oder anderes Rechtssubjekt), die von der Eisenbahn zugelassen sind (Privatbehälter),

die zu den Bedingungen des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IUG)» zur Beförderung aufgegeben werden. Diese Behälter müssen den geltenden zwischenstaatlichen Vorschriften für Beförderungen mit der Eisenbahn oder für Beförderungen, die auch nur teilweise über eine Eisenbahnstrecke führen, entsprechen.

§ 2. Behälter im Sinne dieser Ordnung sind technische Hilfsmittel (Kisten, Zisternen usw.), die gebaut sind, um die Beförderung von Gütern im Haus-Haus-Verkehr entweder ausschließlich durch die Eisenbahn oder in Verbindung mit anderen Beförderungsmitteln zu erleichtern.

## ARTIKEL 2

## Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Der Inhalt eines Behälters darf nur Gegenstand eines einzigen Frachtvertrages bilden.

§ 2. Soweit diese Ordnung keine besonderen Vorschriften enthält, finden die Bestimmungen des IUG auf Sendungen von leeren oder beladenen Behältern Anwendung.

## ARTIKEL 3

## Haus-Haus-Beförderung

Für Sendungen, die von der Eisenbahn im Haus abgeholt oder ins Haus abgeliefert werden, ist der Frachtvertrag im Hause des Absenders abgeschlossen und im Hause des Empfängers beendet.

## KAPITEL II

## Bahneigene Behälter

## ARTIKEL 4

## Zuteilung. Gebühr

Die Behälter werden von der Eisenbahn den Absendern im Rahmen der verfügbaren Bestände zur Verwendung zugeteilt. Für die Benützung der Behälter kann eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe in den Tarifen oder Vorschriften festgelegt wird.

## ARTIKEL 5

## Angaben im Frachtbrief

Der Absender hat im Frachtbrief außer den im IUG vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) In der Spalte «Anschrift oder Zeichen und Nummer» den Namen

vados pelo caminho de ferro, entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM), com a condição de satisfazerem às prescrições intergovernamentais em vigor para os transportes em caminho de ferro ou para os transportes incluindo um percurso ferroviário.

§ 2. São considerados como contentores, no sentido do presente regulamento, os aparelhos (caixas, arcazes ou grades, cisternas, etc.) construídos com o fim de facilitar o transporte de mercadorias de porta a porta, quer seja só pelo caminho de ferro, quer pelo transporte misto caminho de ferro/outras meios de locomoção.

## ARTIGO 2.º

## Disposições gerais

§ 1. O conteúdo de um contentor apenas pode dar lugar a um único contrato de transporte.

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento são aplicáveis as prescrições da CIM ao transporte de contentores vazios ou carregados.

## ARTIGO 3.º

## Transportes a domicílio

Para as expedições recebidas ou entregues a domicílio pelo caminho de ferro, o contrato de transporte tem início no domicílio do expedidor e termina no domicílio do destinatário.

## CAPÍTULO II

## Contentores pertencentes ao caminho de ferro

## ARTIGO 4.º

## Fornecimento. Remuneração

Os contentores são postos à disposição dos expedidores dentro das possibilidades do caminho de ferro. Pela utilização dos contentores pode ser cobrada uma remuneração, cujo valor é fixado pelas tarifas ou regulamentos.

## ARTIGO 5.º

## Indicações na declaração de expedição

Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor deve fazer na declaração de expedição mais as seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho

min de fer propriétaire du container, le numéro, la tare en kilogrammes et la contenance en m<sup>3</sup> 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.

## 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

der Eigentumsverwaltung des Behälters, die Nummer des Behälters, dessen Eigengewicht in Kilogramm sowie die Größe des Fassungsraumes in m<sup>3</sup> oder Litern;

b) In der Spalte « Bezeichnung des Gutes » nach den Angaben über das Gut den Vermerk « in Container verladen ».

Das Gewicht der inneren losen Sondervorrichtungen, die zur Verpackung oder Befestigung der Güter dienen, gehört nicht zum Eigengewicht des Behälters.

## ARTIKEL 6

**Übergabe. Rückgabe. Handhabung**

Die Tarife und Vorschriften enthalten die Bedingungen, unter denen die Behälter zur Verfügung gestellt werden, die Frist, innerhalb welcher sie zurückgegeben werden müssen, die Gebühren, die erhoben werden, wenn diese Frist nicht eingehalten wird, sowie die Bedingungen für Verladung und die Ausladung.

Die Verladung umfaßt nicht allein das Aufladen auf den Wagen, sondern auch die sonstigen Verrichtungen, besonders das Festmachen der Behälter.

## ARTIKEL 7

**Reinigung**

Der Empfänger ist verpflichtet, nach dem Ausladen die Behälter zu reinigen. Werden die Behälter unge reinigt zurückgegeben, so kann die Eisenbahn die Bezahlung einer Gebühr verlangen, deren Höhe durch die Tarife oder Vorschriften festgelegt wird.

## ARTIKEL 8

**Wiederverwendung**

Die beladen abgelieferten Behälter dürfen von den Empfängern nur nach Zustimmung der Empfangsbahn für neue Beförderungen benutzt werden.

## ARTIKEL 9

**Verlust und Beschädigung**

§ 1. Wer von der Eisenbahn einen leeren oder beladenen Behälter übernimmt, ist verpflichtet, den Zustand dieses Behälters in dem Zeitpunkt festzustellen, in welchem ihm dieser übergeben wurde. Der Benützer haftet für alle Schäden, die bei der Rückgabe des Behälters an die Eisenbahn festgestellt und die von ihm bei der Übergabe nicht gemeldet worden sind, es sei denn, daß er nachweist, der Schaden habe schon bei der Übergabe bestanden oder sei

de ferro proprietário do contentor, o número, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna « Designação da mercadoria », depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação « Carregada em contentor ».

A tara dos contentores não deve incluir o peso de dispositivos especiais internos e amovíveis, quer tenham carácter de embalagem, quer o de amarração.

## ARTIGO 6.º

**Colocação à disposição. Restituição, manutenção**

As tarifas ou regulamentos devem fixar as condições em que os contentores são postos à disposição, o prazo no qual devem ser restituídos, as taxas que são cobradas quando este prazo não for respeitado, assim como as condições em que as operações de carga e descarga devem ser efectuadas.

A carga compreende não somente a colocação no vagão, mas ainda as operações acessórias, incluindo a amarração dos contentores.

## ARTIGO 7.º

**Limpeza**

O destinatário fica obrigado a limpar os contentores depois da descarga. Quando os contentores forem restituídos ao caminho de ferro sem serem limpos, este tem o direito de exigir o pagamento de uma taxa, cujo valor será fixado pelas tarifas ou pelos regulamentos.

## ARTIGO 8.º

**Reutilização**

Os contentores entregues carregados não podem ser utilizados de novo pelos destinatários para novos transportes sem autorização do caminho de ferro destinatário.

## ARTIGO 9.º

**Perdas e avarias**

§ 1. Quem aceitar do caminho de ferro um contentor vazio ou carregado tem de verificar o estado deste contentor no momento em que lhe é fornecido; ele é responsável por todos os estragos que se verifiquem quando da restituição do contentor ao caminho de ferro e que não tenham sido assinalados quando do fornecimento, a menos que ele não prove que as avarias existiam quando o contentor lhe foi fornecido ou que elas resultaram de circunstâncias que

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 satisfaisante, 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 container, le numéro de celui-ci, le signe [P], la tare en kilogrammes et la contenance en m<sup>3</sup> ou en litres;

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

durch Umstände herbeigeführt worden, die der Benützer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 2. Der Absender haftet für den Verlust oder die Beschädigung eines Behälters, die während der Ausführung des Frachtvertrages entstanden ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung auf sein Verschulden oder das seiner Leute zurückzuführen ist.

§ 3. Wird der Behälter nicht innerhalb von 30 Tagen nach dem Tag, an dem er zur Verfügung gestellt wurde, der Eisenbahn zurückgegeben, so gilt er als verloren und die Eisenbahn kann den Ersatz seines Wertes beanspruchen.

### KAPITEL III

#### Privatbehälter

##### ARTIKEL 10

##### Zulassung zum Verkehr

Privatbehälter, die dem internationalen Verkehr dienen sollen, sind von einer dem IUG unterstehenden Eisenbahn zum Verkehr zuzulassen und von ihr mit dem besonderen Zeichen [P] zu versehen. Ihre Bauart und die Anschriften müssen den zu diesem Zwecke im Rahmen des Artikels 1 aufgestellten Vorschriften entsprechen.

##### ARTIKEL 11

##### Sondereinrichtungen

Sind die Privatbehälter mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald dieser seine Rechte gemäß Artikel 16 IUG geltend gemacht hat.

##### ARTIKEL 12

##### Angaben im Frachtbrief

§ 1. Für beladene Privatbehälter hat der Absender im Frachtbrief außer den im IUG vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) In der Spalte «Anschrift oder Zeichen und Nummer», den Namen der Eisenbahn, die den Behälter zum Verkehr zugelassen hat, die Nummer des Behälters, das Zeichen [P], das Eigengewicht in Kilogramm und den Fassungsraum in m<sup>3</sup> oder Litern;

b) In der Spalte «Bezeichnung des Gutes», nach den Angaben über das Gut den Vermerk «in Container verladen».

ele não pôde evitar e as consequências das quais ele não pôde prevenir.

§ 2. O expedidor é responsável pela perda ou avaria de um contentor que ocorra durante a execução do contrato de transporte, desde que ela provenha de sua culpa ou dos seus mandatários.

§ 3. Quando o contentor não seja restituído dentro dos trinta dias seguintes ao dia do fornecimento, o caminho de ferro pode considerá-lo como perdido e exigir o pagamento do seu valor.

### CAPITULO III

#### Contentores pertencentes a particulares

##### ARTIGO 10.º

##### Aprovação

Para serem admitidos em serviço internacional os contentores pertencentes a particulares devem ser aprovados por um caminho de ferro submetido à CIM e munidos para este caminho de ferro da marca distintiva [P] e satisfazer, no que diz respeito à sua construção e inscrições, às condições previstas para este efeito nas condições do artigo 1.º

##### ARTIGO 11.º

##### Dispositivos especiais

Se os contentores de particulares forem munidos de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, reservatórios de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário desde que faça valer os seus direitos, de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

##### ARTIGO 12.º

##### Indicações na declaração de expedição

§ 1. Para os contentores carregados o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as seguintes indicações:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste, o sinal [P], a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna «Designação da mercadoria», depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação «carregada em contentor».

§ 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.

§ 2. Für leere Privatbehälter hat der Absender im Frachtbrief außer den im IUG vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) In der Spalte «Anschrift oder Zeichen und Nummer», den Namen der Eisenbahn, die den Behälter zum Verkehr zugelassen hat, die Nummer des Behälters und das Zeichen [P];

b) In der Spalte «Bezeichnung des Gutes» das Eigengewicht in Kilogramm und den Vermerk «leer».

#### ARTIKEL 13

##### Rücksendung oder Wiederverwendung

Nach der Ablieferung eines Privatbehälters an den Empfänger ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, von sich aus die Rücksendung des leeren Behälters oder die Wiederverwendung zu veranlassen. Sonderabmachungen bleiben vorbehalten.

#### ARTIKEL 14

##### Nachnahmen

Sendungen von leeren Privatbehältern dürfen nicht mit Nachnahmen belastet werden.

#### ARTIKEL 15

##### Haftung für Überschreitung der Lieferfrist

Die Eisenbahnen können, unabhängig von den Bestimmungen des IUG, durch Sonderabkommen mit dem Eigentümer eines Privatbehälters vorsehen, daß ihm bei Überschreitung der Lieferfrist eine besondere Entschädigung gewährt wird.

§ 2. Para os contentores vazios o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as indicações seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste e o sinal [P];

b) Na coluna «Designação da mercadoria» a tara em quilogramas e a indicação «contentor vazio».

#### ARTIGO 13.º

##### Retorno em vazio ou reutilização

Depois da entrega do contentor e na falta de acordos especiais, o caminho de ferro não é obrigado a intervir para a devolução para transporte do contentor vazio em retorno ou do contentor utilizado de novo com carga.

#### ARTIGO 14.º

##### Reembolsos

O envio de contentores vazios não pode ser sobrecarregado com reembolsos.

#### ARTIGO 15.º

##### Responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega

Para a responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega os caminhos de ferro podem, independentemente das disposições da CIM, por acordo especialmente feito com o proprietário do contentor, prever o pagamento ao proprietário de uma indemnização particular.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.