

527

Mémorial  **Memorial**
du des
Grand-Duché de Luxembourg. **Großherzogtums Luxemburg.**

Jendi, 11 juillet 1929.

N^o 34.

Donnerstag, 11. Juli 1929.

Arrêté grand-ducal du 1^{er} juin 1929, portant approbation de la nouvelle annexe I à la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu, Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la loi du 21 juillet 1927, concernant l'approbation des conventions sur les transports internationaux par chemins de fer conclues à Berne le 23 octobre 1924 ;

Vu le nouveau texte de l'Annexe I à la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, arrêté par la Commission des experts instituée par l'art. 60, § 2 de cette convention ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Directeur général des travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. La nouvelle Annexe I à la Convention Internationale susvisée sera publiée au *Mémorial* pour être exécutée et observée dans toutes ses dispositions par tous ceux que la chose concerne.

Art. 2. Notre Directeur général des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Château de Pianore, le 1^{er} juin 1929.

Charlotte

Le Directeur général des travaux publics,

Alb. Clemang.

*Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris à Lyon
et à la Méditerranée et des Ceintures de Paris.*

TRANSPORTS A GRANDE ET A PETITE VITESSE.

**Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.)
et dispositions complémentaires uniformes.**

(Règlement uniforme.)

Les transports internationaux entre la *France*, d'une part, et l'*Allemagne*, l'*Autriche*, la *Belgique*, la *Bulgarie*, le *Danemark*, la ville libre de *Dantzig*, l'*Espagne*, l'*Esthonie*, la *Finlande*, la *Grèce*, la *Hongrie*, l'*Italie*, la *Lettonie*, la *Lithuanie*, le *Luxembourg*, la *Norvège*, les *Pays-Bas*, la *Pologne*, le *Portugal*, la *Roumanie*, le *Royaume des Serbes, Croates et Slovènes*, la *Suède*, la *Suisse*, la *Tchécoslovaquie*, le *Territoire de la Sarre*, d'autre part, sont régis par la Convention Internationale conclue à Berne, le 23 octobre 1924. (*)

(Le texte de la Convention est reproduit ci-après en caractères ordinaires. Les dispositions complémentaires uniformes sont placées à la suite de chaque article, en caractères italiques.)

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention :

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

(*) *Jusqu'à nouvel avis :*

a) La Convention Internationale n'est pas applicable dans les relations intéressant la *Grèce*, la *Lithuanie* et le *Portugal*.

b) Les dispositions complémentaires uniformes ne sont pas applicables dans les relations intéressant l'*Espagne*, l'*Esthonie*, la *Finlande*, la *Grèce*, la *Lettonie*, la *Lithuanie* et le *Portugal*.

Article 2.

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au paragraphe 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au paragraphe 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport aux conditions de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues au paragraphe 2 de l'article 4 :

1° les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir ;

2° les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des Chemins de fer à emprunter ;

3° les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des Etats à emprunter ;

4° sauf exceptions indiquées dans l'Annexe I à la présente Convention :

A. les matières sujettes à explosion, savoir :

a) Explosifs de mines ou de tir ;

b) Munitions ;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice ;

d) Gaz comprimés, liquifiés ou dissous sous pression ;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitent la combustion.

Les substances qui ne sont pas utilisées, soit pour le tir, soit pour provoquer des explosions, ne sont pas des explosifs au sens de la présente Convention, lorsque le contact d'une flamme ne peut pas les faire détoner et qu'elles ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol ;

B. les matières sujettes à l'inflammation spontanée ;

C. les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

Disposition complémentaire uniforme.

Si l'on constate en cours de route que des objets exclus du transport ont été acceptés avec une lettre de voiture internationale, même sous la dénomination prescrite, le transport de ces objets devra être arrêté. Des instructions seront, s'il y a lieu, demandées à l'expéditeur et ces instructions devront être conformes au droit national du pays où le transport a été arrêté. L'expéditeur est tenu de payer, dans ce cas, le prix de transport et les autres frais survenus jusque-là, y compris les surtaxes éventuelles prévues à l'article 7.

Toutefois, s'il s'agit d'objets dont le transport est réservée à la poste dans l'un des pays empruntés, la gare frontière d'entrée ou toute autre gare de ce pays a le droit de les remettre à la poste contre paiement des frais dont ils sont grevés.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après :

1° les objets désignés dans l'annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées ;

2° les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :

a) le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les Chemins de fer participant au transport ;

b) les frais de transport sont obligatoirement payés au départ ;

c) le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats ;

3° les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un Chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial ; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage ;

4° les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après :

a) les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos ; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre Chemins de fer ;

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires ;

5° les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses.

Les Chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

Article 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

§ 1. — Tout Chemin de fer soumis à la présente Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que :

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai ; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que :

- a) le service sera suspendu en totalité ou en partie ;
- b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions ;
- c) certaines expéditions bénéficieront de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout Chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

**TITRE II.
DU CONTRAT DE TRANSPORT.**

—
Chapitre premier.

Forme et conditions du contrat de transport.

—
Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention, une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire, blanc, résistant ; ils portent, pour la grande vitesse, une bande rouge d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur ; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, où en allemand, ou en italien.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le Chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les Chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchargées ou grattées ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires :

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture ;
 - b) la désignation du Chemin de fer expéditeur ;
 - c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues ;
 - d) le nom et le domicile du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale, doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de . . . » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées ;
 - e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou une indication analogue conforme aux règlements du Chemin de fer expéditeur et, en outre, pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et, pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe ; celles qui sont dénommées dans la classification des marchandises ou dans le tarif, sous le nom qui les désigne dans ces documents ; les autres, sous la dénomination usitée dans le commerce.
- Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles soigneusement attachées à la lettre de voiture et signées par l'expéditeur ;
- f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives qui sont jointes à la lettre de voiture ou qui sont mentionnées comme déposées dans une gare désignée ;
 - g) le nom ou la raison sociale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture peut, en outre, contenir les mentions suivantes :

- h) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (art. 16, § 2). Les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée (voir Annexe I) ne peuvent être adressées en gare ;
- i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus aux articles 11, § 10, et 34 ;
- k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35 ;
- l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17 ;
- m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le Chemin de fer, comme il est dit à l'article 19 ;
- n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;
- o) la désignation d'un mandataire conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les lois et règlements d'un Etat et ne sont pas contraires à la présente Convention.

- Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux que la présente Convention autorise. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare

expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au Chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent également être établies pour les objets désignés à l'article 4.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, les mentions suivantes :

- « Envoi de N. » ;
- « Par ordre de N. » ;
- « A la disposition de N. » ;
- « Pour être réexpédié à N. » ;
- « Assuré auprès de N. » ;
- « Pour le navire N. » ;
- « Provenant du navire N. » ;
- « Pour l'exportation à destination de N. ».

Chacune de ces mentions doit s'appliquer à l'ensemble de l'expédition.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *Le format de la lettre de voiture doit être celui du formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.*
2. *Les lettres de voiture fournies par les particuliers seront certifiées conformes au formulaire (Annexe II) par l'apposition, aux frais des requérants, du timbre de contrôle d'un Chemin de fer ou d'un groupe de Chemins de fer.*
3. *Il ne peut être indiqué comme gare de destination que la gare où doit se terminer le transport soumis à la C. I. M.*
Lorsque, pour des envois destinés à des localités desservies par plusieurs gares appartenant au même Chemin de fer ou à des Chemins de fer différents, la gare destinataire n'est pas désignée d'une façon suffisamment précise pour qu'il soit possible de la déterminer avec certitude, le Chemin de fer a le droit de choisir la gare dans laquelle le transport doit être livré.
4. *Si l'indication du Chemin de fer destinataire est portée sur la lettre de voiture, dans une case autre que celle réservée à cet effet, ou autre que celle destinée à l'inscription de la gare destinataire, le Chemin de fer n'est pas responsable de l'inobservation d'une pareille inscription.*
Si la désignation du Chemin de fer destinataire est en contradiction avec la mention portée sous la rubrique « gare destinataire » de la lettre de voiture, elle ne sera pas prise en considération.
5. *La mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile » prévue par le § 6, lit. h, doit être indiquée en lettres bien apparentes.*
6. *Lorsque, pour la désignation des marchandises, des feuilles sont attachées à la lettre de voiture, parce que l'espace réservé à cet effet dans celle-ci est insuffisant, ces feuilles devront avoir le même format que la lettre de voiture. Cette dernière renverra, d'une manière apparente, aux indications de ces annexes. Le poids total de l'envoi devra être porté, dans tous les cas, dans la lettre de voiture elle-même. (Pour ce qui concerne l'apposition*

du timbre à date sur les feuilles attachées à la lettre de voiture, voir disposition complémentaire uniforme x à l'article 8.)

7. Si l'indication du bureau de dédouanement figure seulement sur les documents de douane, elle n'engage pas la responsabilité du Chemin de fer. La mention d'une gare portée sous la rubrique « tarifs et itinéraires réclamés » de la lettre de voiture ne compte pas comme prescription de la gare où doivent être accomplies les formalités de douane.

8. Les lettres de voiture sur lesquelles on a collé des morceaux de papier, sont considérées comme surchargées et à ce titre ne sont pas admises.

9. Le chemin de fer pourra exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture, et, le cas échéant, sur les annexes jointes à celle-ci, soient faites en caractères romains.

Article 7.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharges.

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister à la vérification, lorsque celle-ci a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le Chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — En cas soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4^o de l'article 3, de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit ou de faire échec à l'application normale des tarifs, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'Annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit :

a) En cas soit de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu du 4^o de l'article 3, ou des marchandises dénommées à l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est la suivante :

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4 ^o de l'article 3	fr. 15
Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I	{
Classe I, groupe 1 a	» 15
Classe I, groupes 1 b, 1 c et 1 d	» 10
Classe I, groupe 1 e, et Classes II et III	» 5
Classes IV, V et VI	» 1

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moins élevées, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles prévues sous la lettre a du présent paragraphe, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

Cette surtaxe ne peut être inférieure à 1 franc, même s'il n'y a pas de différence de prix. Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient un minimum moins élevé, c'est ce dernier qui est appliqué.

c) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante :

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale ; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale ; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge.

e) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au paragraphe 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due :

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le Chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice ;

b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le Chemin de fer ;

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice ;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques.

§ 8. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au paragraphe 5 ci-dessus, s'il y a lieu ; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

Disposition complémentaire uniforme.

La surtaxe prévue sous lit. a du paragraphe 5 est également perçue, le cas échéant, pour les objets soumis à

des conditions moins rigoureuses, par suite de convention passée entre deux ou plusieurs Etats ou administrations de Chemins de fer, en vertu du § 2 de l'article 4.

Article 8. -

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture.

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le Chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissance.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *Le timbre à date de la gare expéditrice doit être également apposé sur les feuilles annexées à la lettre de voiture en vertu de l'article 6, § 6, lit. e, 2^e alinéa.*

2. *La gare expéditrice certifiera la réception de la marchandise sur le duplicata de la lettre de voiture par l'apposition du timbre à date.*

Article 9.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs et itinéraires.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent pour chacune de ces lettres de voiture des dispositions des articles 6, paragraphes 4, et 11.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention : sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

§ 3. — a) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les frais de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le Chemin de fer

applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues à l'article 17, paragraphe 1, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par la dite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les frais de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres a) et c) ci-dessus, il existe un tarif international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre a) ou entre la gare expéditrice et celle indiquée sous la lettre c), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complètement l'itinéraire ou les tarifs, ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le Chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettre de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et, autant que possible, aux autres lettres de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et, autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplies.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'itinéraire revendiqué par l'expéditeur ou choisi par le Chemin de fer.

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, paragraphe 5, et à l'article 23, paragraphe 1, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition :

1° que les frais de transport et les délais de livraison ne seront pas supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué ;

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre que celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux points b), c) et e) (alinéa 1) du présent paragraphe, le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des taxes de transports et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de sortie ou d'entrée, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. Lorsque, sur demande de l'expéditeur ou à défaut de tarifs directs entre la gare expéditrice et la gare destinataire, les transports sont taxés séparément sur différentes sections de parcours, le calcul des prix s'effectue pour chaque section de taxation, sur la base des tarifs qui y sont en vigueur au moment où le transport entre dans la section de taxation respective.

2. Les frais de location de bâches sont calculés pour tout le parcours conformément au tarif applicable sur les lignes de l'administration expéditrice.

3. La taxe de désinfection est perçue d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui procède à la désinfection.

4. Les prescriptions d'une portée générale figurant sur la lettre de voiture telles que, par exemple, « itinéraire le plus court » ne sont pas considérées par le Chemin de fer comme prescription d'acheminement.

Article 10.

Interdiction de traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants :

a) pour la grande vitesse :

1 ^o délai d'expédition	1 jour ;
2 ^o délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs.....	1 jour ;

b) pour la petite vitesse :

1 ^o délai d'expédition	2 jours ;
2 ^o délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs.....	2 jours.

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire ; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les Chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

a) pour les transports qui empruntent :

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal ;

b) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :

soit un développement anormal du trafic,
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours.

§ 4. — Les délais supplémentaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre a) du paragraphe 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre b) du paragraphe 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, paragraphe 1.

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer

qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le Chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire, à la gare destinataire.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'accomplissement des formalités exigées par des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée :

- a) du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs ;
- b) des arrêts résultant d'une mesure de police ;
- c) de la visite vétérinaire.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmentés en conséquence.

§ 10. — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *Les maxima fixés ci-dessus, augmentés éventuellement des délais supplémentaires publiés, sont adoptés comme délais de livraison, lorsque les tarifs ne prévoient pas des délais spéciaux plus réduits.*

2. *Des réseaux de Chemins de fer, reliés entre eux par bac, sont considérés comme reliés par rails. Toutefois cette disposition ne porte aucune atteinte au droit du Chemin de fer de fixer des délais supplémentaires en vertu du paragraphe 3.*

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

§ 1. — Lorsque le Chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du paragraphe 2, le Chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage, en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable des conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux ainsi reconnus sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, doit indemniser le Chemin de fer du préjudice qu'il aurait subi.

L'expéditeur est aussi responsable des défauts apparents de l'emballage non reconnus sur la lettre de voiture si la preuve de ces défauts est faite par le Chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du paragraphe 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au chemin de fer expéditeur, soit à découvert, soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Disposition complémentaire uniforme.

Le Chemin de fer peut exiger que de petits colis de détail de même nature (menus objets en fer, etc.), dont l'acceptation et la manutention occasionnent une sensible perte de temps, soient attachés ou emballés de telle façon qu'ils constituent des unités plus volumineuses.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives. Fermeture douanière.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées à une gare frontière, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le Chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du Chemin de fer.

Le Chemin de fer est responsable, conformément aux dispositions du titre III, des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, paragraphe 6, lettre *f*.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le Chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le Chemin de fer a le droit d'y pourvoir aux frais de l'expéditeur.*

2. *Lorsque, par suite de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents de transport, l'envoi doit être arrêté ou ne peut pas être livré, il sera perçu, pour la durée de l'arrêt, les frais de stationnement et de magasinage prévus par les tarifs.*

Chapitre II.

Exécution du contrat de transport.

—
Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

Article 15.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives sont remplies par le Chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le Chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a prescrit, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, un mode de procéder qui ne peut pas être admis, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 2. — Lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Si les formalités de douane ne sont remplies ni par le destinataire, ni par le mandataire de l'expéditeur dans un délai fixé par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le Chemin de fer, peut, tant que la lettre de voiture n'a pas été retirée par le destinataire, procéder comme il est dit au paragraphe 1.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

2. Lorsque l'expéditeur a désigné pour le dédouanement une gare intermédiaire et que le bureau de douane se trouve à une certaine distance de celle-ci, le Chemin de fer décide si la marchandise doit être transférée au bureau de douane, ou bien si le dédouanement doit avoir lieu à la gare. Les frais suivent à la charge de la marchandise.

3. Lorsque l'expéditeur désire assister, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné, au dédouanement en cours de route, il doit en faire mention dans la lettre de voiture, sous la rubrique: « Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou autres autorités administratives », en indiquant la gare où le dédouanement doit avoir lieu.

La même rubrique doit être également utilisée pour l'inscription de la déclaration suivant laquelle les formalités de douane doivent être remplies au lieu de destination non par le destinataire, mais par une tierce personne.

Article 16.

Livraison.

§ 1. — Le Chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du Chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livraison.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au Chemin de fer, de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, paragraphe 1, le destinataire, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, est autorisé après l'expiration de ce délai, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du Chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

Disposition complémentaire uniforme.

Si une partie des objets mentionnés dans la lettre de voiture manque à la livraison, le montant total des sommes résultant de la lettre de voiture doit néanmoins être payé. Le droit du destinataire de réclamer le remboursement des frais de transport des objets non livrés demeure réservé.

Article 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. — Les frais de transport et autres frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. L'expéditeur peut payer, à titre d'affran-

chissement, soit certains frais déterminés, soit les frais de transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière quelconque, selon les tarifs appliqués ; exceptionnellement, des frais ou des accords entre Chemins de fer pourront autoriser l'affranchissement jusqu'à certaines gares autres que les gares frontières.

L'expéditeur doit indiquer, dans la lettre de voiture, sous la rubrique à ce destinée, les frais qu'il prend à sa charge, sous la forme ci-après :

a) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, y compris éventuellement les taxes supplémentaires pour déclaration d'intérêt à la livraison prévues à l'article 35 ci-après et les taxes pour débours et pour remboursements, il l'indique par le mot « franco » ;

b) si l'expéditeur prend à sa charge d'autres frais que ceux qui sont compris sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de port et de . . . (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) ».

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer les droits et les frais de douane à percevoir par les bureaux de douane, ainsi que les frais de dédouanement à percevoir par le Chemin de fer ;

c) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de toute nature, même ceux qui se produiraient après l'acceptation de la marchandise au transport, il l'indique par les mots « franco de tous frais » ;

d) si l'expéditeur ne prend à sa charge qu'une ou plusieurs des taxes comprises sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) » ;

e) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport jusqu'à un point frontière, ou une gare frontière, ou exceptionnellement jusqu'à une gare désignée autre qu'une gare frontière, il l'indique par les mots « franco jusqu'à X frontière », ou « franco jusqu'à X ».

Il est permis d'inscrire à la fois, dans la lettre de voiture, plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre, par exemple « franco de port et franco de douane », ou « franco jusqu'à X frontière et franco de douane ».

§ 2. — Le Chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit d'envois qui, d'après son appréciation, sont sujets à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

§ 3. — Si l'expéditeur prend à sa charge le montant de tout ou partie des frais et si ce montant ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés par les gares de réinscription successives sur un bulletin d'affranchissement qui accompagne l'envoi jusqu'à destination et qui est renvoyé à la gare expéditrice dans les deux mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Dès réception du bulletin d'affranchissement le règlement du compte est effectué et le reçu du dépôt est remplacé par un compte de frais dressé d'après les indications de ce bulletin.

Le bulletin d'affranchissement est établi conformément au modèle constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 4. — La gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Disposition complémentaire uniforme.

Le dépôt prévu au paragraphe 3 ne se rapporte qu'à la partie des frais qui ne peut pas être immédiatement fixée.

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

§ 1. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 c. par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au Chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où elle porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture ; le complément de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement, jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de trois mois à partir de ce versement ; en cas de retard, des intérêts à six pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs ; cette taxe est due lois même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, paragraphe 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Disposition complémentaire uniforme.

La lettre de voiture ou le duplicata de la lettre de voiture, portant indication d'un remboursement et munis du timbre à date, servent de preuve que la marchandise a été grevée de ce remboursement. L'établissement de bulletins de remboursement est régi par les règlements du Chemin de fer expéditrice.

Article 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

Le Chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Chapitre III.

Modification du contrat de transport.

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport, soit en retirant la marchandise à la gare expéditrice, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en ajournant sa livraison, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne, soit enfin en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Le Chemin de fer a en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou

en à l'affranchissement des envois; ces modifications sont admises par le Chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution.

D'autres modifications que celles qui sont énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe V à la présente Convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le Chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus est nulle et non avenue.

§ 3. — Le Chemin de fer ne donne suite aux modifications de contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. Dans ce cas, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément à l'article 16, paragraphe 3. A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *Les demandes de modification du contrat de transport doivent être rédigées conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 6, concernant la rédaction de la lettre de voiture.*

2. *La gare expéditrice certifiera la demande de modification du contrat de transport par l'apposition du timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture au-dessous de la déclaration de l'expéditeur visée au paragraphe 2 de l'article 21.*

Article 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

§ 1. — Le Chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

- a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer ;
- b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;
- c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;
- d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.】

Si le Chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres.

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé : 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé : 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire, d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au paragraphe 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *En cas de retard dans le transport ou dans la livraison, provoqué par l'exécution des demandes de modification du contrat de transport, sans qu'il y ait faute de la part du chemin de fer, ce dernier a le droit de percevoir, conformément aux tarifs, les frais de stationnement et de magasinage pour la durée du retard.*

2. *Il n'est pas donné suite aux demandes de modification du contrat de transport qui, eu égard aux prescriptions de l'article 5, paragraphe 5, ne peuvent pas être exécutées.*

Article 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur ; toutefois cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, paragraphe 5.

§ 3. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 4. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

§ 5. — Il n'est pas donné suite :

- a) aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice ;
- b) aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas, selon toute prévision, les frais de réexpédition, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutoires, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le Chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 7. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

Disposition complémentaire uniforme.

Il n'est donné suite à la demande d'envoi à une nouvelle destination que si la valeur de la marchandise couvre, selon toute prévision, les frais du nouveau transport, ou bien si le montant du transport est payé ou déposé.

Article 24.

Empêchements à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre-temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

En aucun cas la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au paragraphe 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le Chemin de fer chargé de la livraison.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. Les avts adressés à l'expéditeur doivent être rédigés soit dans la langue officielle de la gare expéditrice soit dans une des trois langues française, allemande ou italienne.

Lorsque la langue utilisée n'est pas celle du pays auquel appartient la gare expéditrice, le soin de traduire l'avis incombe à l'expéditeur. Si, à la demande de l'expéditeur, les agents du Chemin de fer font cette traduction, ils sont considérés comme agissant pour le compte de l'expéditeur. Les règlements du Chemin de fer dont dépend la gare expéditrice, déterminent la suite à donner à de semblables demandes.

2. Lorsque le produit de la vente des marchandises en souffrance ne suffit pas à couvrir les prix du transport et autres frais grevant ces marchandises, l'ayant droit sera tenu de payer le montant du découvert.

Chapitre IV.

Garantie des droits du Chemin de fer.

—
Article 25.

Droit de gage du chemin de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du Chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. — Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

548

TITRE III.
RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS.

—
Chapitre premier.
Responsabilité.

—
Article 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 42, paragraphe 3, concernant le chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du Chemin de fer, fondée sur la présente Convention, cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant, soit de la perte totale ou partielle de la marchandise ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

§ 3. — Il est déchargé de la responsabilité pour le dommage résultant du retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Article 28.

Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci-après :

a) danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture ;

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ;

c) danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire ;

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature ;

e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites ;

f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants ;

g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écartier, lorsqu'aux termes soit de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Disposition complémentaire uniforme.

Lorsque, à la demande expresse de l'expéditeur, le Chemin de fer fournit des bâches en location, il n'assume d'autre responsabilité que celle lui incombant pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit de marchandises qui, selon les prescriptions du tarif, ne sont pas transportées en wagons découverts.

Article 29.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du Chemin de fer, elle est calculée :

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle,

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés les frais de transport, droits de douane et autres sommes déboursées pour la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement.

Article 30.

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée.

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais, tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

A ces trente jours, il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de trente jours, qu'il y a d'Etats traversés en sus de ceux de départ et d'arrivée.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours des quatre mois qui suivront le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3, ci-après.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus de quatre mois après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond des manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée comme suit :

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes, quel que soit le parcours effectué :

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais,
Cornes et onglons,	Mastic frais,
Crins,	Os entiers ou moulus,
Guirs,	Peaux,
Déchets de peaux,	Poissons séchés,
Ecorces,	Racines,
Feuilles de tabac fraîches,	Savons et huiles concrètes,
Fourrures,	Sel,
Fruits frais,	Soies de porc,
Fruits séchés ou cuits,	Tabac haché,
Graisses,	Tendons d'animaux ;
Houblon,	

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

Article 32.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 43, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer :

- 1/10^e du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10^e du délai de livraison ;
- 2/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10^e et ne dépassant pas 2/10^{es} du délai de livraison ;
- 3/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10^{es} et ne dépassant pas 3/10^{es} du délai de livraison ;
- 4/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10^{es} et ne dépassant pas 4/10^{es} du délai de livraison ;
- 5/10^{es} du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10^{es} du délai de livraison.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Disposition complémentaire uniforme.

Les délais de livraison s'appliquent toujours au parcours entier ; il n'y a donc droit à indemnité que si le délai total a été dépassé.

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le Chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 6, lettre k).

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe supplémentaire d'un quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception (1).

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé en cas de retard :

- a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré :
 - 2/10^{es} du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10^e du délai de livraison ;
 - 4/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10^e et ne dépassant pas 2/10^{es} du délai de livraison ;
 - 6/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10^{es} et ne dépassant pas 3/10^{es} du délai de livraison ;

(1) Voir tableau page 603.

8/10^{es} du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10^{es} et ne dépassant pas 4/10^{es} du délai de livraison ;

la totalité du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10^e du délai de livraison.

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard : une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamés au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b).

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué, en sus des indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou s'il y a lieu à l'article 34, des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée.

Disposition complémentaire uniforme.

Les tarifs fixeront dans quelles conditions la taxe d'intérêt à la livraison sera arrondie.

A défaut de prescriptions de cette nature, la taxe d'intérêt à la livraison sera arrondie d'après les règles en vigueur sur le Chemin de fer expéditeur pour l'arrondissement des taxes de transport.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du Chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Disposition complémentaire uniforme.

Si l'ayant droit a omis, à l'encontre des prescriptions en vigueur, de présenter une traduction dans une des langues prévues par la C. I. M., les agents du Chemin de fer qui font d'office cette traduction sans qu'elle soit demandée par l'ayant droit, sont néanmoins considérés comme agissant pour le compte de ce dernier.

Chapitre II.

Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

—
Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est formée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Dispositions complémentaires uniformes.

1. *En cas d'affranchissement partiel par l'expéditeur, les demandes de détaxe doivent être adressées au Chemin de fer à qui le paiement litigieux a été effectué.*

Les demandes de détaxe doivent être motivées. Elles doivent être accompagnées, en original ou en copie, celle-ci dûment légalisée, si le Chemin de fer l'exige: 1^o de la lettre de voiture lorsqu'elles sont relatives à des envois en port dû où lorsqu'elles concernent, en cas d'affranchissement partiel, les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge; 2^o du duplicata de la lettre de voiture et, éventuellement, du bulletin d'affranchissement, lorsqu'elles sont relatives à des envois en port payé ou lorsqu'elles concernent, en cas d'affranchissement partiel, les frais que l'expéditeur a pris à sa charge. Lors du règlement de la réclamation, la lettre de voiture, le duplicata ou le bulletin d'affranchissement, s'il y a lieu, devront être présentés en original.

Les demandes doivent être accompagnées, en outre, de tous les autres documents justifiant leur bien fondé.

2. *Les demandes d'indemnité pour perte ou avarie doivent être accompagnées, en outre, des preuves justifiant la valeur de la marchandise (notamment la facture d'achat).*

3. *Les demandes présentées par d'autres personnes que les ayants droit en vertu de l'article 41, ne sont prises en considération que si elles sont accompagnées d'une déclaration, sur feuille à part, par laquelle l'ayant droit consent à ce que la somme à payer soit versée au réclamant. Cette déclaration, dont la signature doit être légalisée, si le Chemin de fer l'exige, doit être établie conformément aux prescriptions légales de l'Etat dont relève l'administration chargée du règlement. Elle sera conservée par le Chemin de fer.*

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le chemin de fer.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent : à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21 ; au destinataire, à partir du moment où il a, soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne

peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer expéditeur, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné. Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer ; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux paragraphes 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 43.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise à l'ayant droit sur sa demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes, et du moment du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la livraison est effectuée.

Article 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

1^o si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer ;

2^o En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par l'article 42, paragraphe 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de l'acceptation ;

3^o en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43 ;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute du Chemin de fer ;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation, à la condition ;

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit ;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise ;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au paragraphe 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit ;

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire ;

b) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde ;

c) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison :

du jour où la livraison a eu lieu ;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale :

du jour de l'expiration du délai de livraison ;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxe, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul :

du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la remise de la marchandise au transport ;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19 :

du 90^e jour après l'expiration du délai de livraison ;

e) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit, réclamé par la douane :

du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

556

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Chapitre III.

Règlements des comptes. Recours des Chemins de fer entre eux.

—
Article 47.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

§ 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au paragraphe 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou par avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

- a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c) ;
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

1^o Entre deux Chemins de fer voisins :

a) le délai d'expédition est partagé également ;

b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer ;

2^o Entre trois Chemins de fer ou plus :

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse ;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemins de fer participants ;

c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial,

558

TITRE IV.
DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements, saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépenses ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses Annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant $\frac{1}{5.18}$ dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Dispositions complémentaires uniformes.

1. On opérera la conversion du franc or dans la monnaie du pays, d'après les prescriptions du Chemin de fer.

2. Lorsque l'exécution du contrat de transport ou des autres obligations qui en résultent (perception des frais de transport et autres frais) nécessitent la conversion d'une monnaie, cette conversion est effectuée aux cours fixés par le Chemin de fer qui est chargé de cette opération, et publiés par voie d'affichage au guichet ou de toute autre manière appropriée.

Article 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de prononcer à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer ;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux ;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'art. 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe VI à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'art. 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'art. 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — Si, dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'ont pas notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit, et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60.

Révision de la convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VII de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées si, dans le délai de deux mois, calculés dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'ont pas formulé d'objection. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

ANNEXE I.
(Article 4).

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Observation préliminaire.

Les marchandises inscrites dans l'Annexe I doivent être désignées dans la lettre de voiture sous la dénomination admise dans l'Annexe.

Les objets qui, rentrant dans la définition des Classes I, II et VI, n'y sont pas dénommés, sont exclus du transport. Les objets qui, rentrant dans la définition des Classes III, IV et V, n'y sont pas dénommés, sont admis au transport sans conditions.

Les matières énumérées dans l'Annexe I ne peuvent être comprises dans un même emballage ensemble ou avec d'autres objets, à moins que l'Annexe I ne l'autorise. Elles peuvent être chargées dans un même wagon ensemble ou avec d'autres objets, à moins que l'Annexe I ne l'interdise.

Lorsque l'Annexe I prévoit l'inscription de certaines mentions sur les emballages, celles-ci doivent être accompagnées du signe **C**

S'il s'agit d'une marchandise de la classe I la désignation précitée de la marchandise doit être soulignée en rouge par l'expéditeur sur la lettre de voiture.

En tant que l'Annexe I ne contient pas de prescriptions contraires, l'acceptation au transport en grande vitesse des objets énumérés dans l'Annexe I n'est soumise à aucune restriction.

En tant que les prescriptions ci-après prévoient l'apposition d'une étiquette conforme aux modèles n° 1, n° 2 ou n° 3 figurant à la fin de l'Annexe I, la fixation, par l'expéditeur, de ces étiquettes sur les colis se fera de préférence en les collant ou clouant ; ce n'est qu'au cas où la nature des colis ne le permettraient pas, qu'elle seraient collées sur des cartons ou tablettes solidement attachés aux colis.

Des étiquettes du même modèle doivent être apposées par le Chemin de fer, avant le commencement du chargement, sur les deux côtés des wagons. Les étiquettes seront clouées ou collées, soit à l'endroit *ad hoc* soit sur une tablette attachée à la cloison, soit encore fixées de toute autre manière qui les maintienne solidement.

Classe I.

Matières sujettes à l'explosion.

Ia. Explosifs de mines ou de tir (1).

Sont admis au transport :

1° La *nitrocellulose* (fulmi-coton, fulmi-coton pour colodion), à savoir :

a) sous forme d'ouate et non comprimée, contenant au moins 25% d'eau ou d'alcool (75 parties de matière sèche, et 25 parties de liquide) ;

b) comprimée, contenant au moins 15% d'eau (85 parties de matière sèche et 15 parties d'eau).

La nitrocellulose doit satisfaire aux conditions de stabilité suivantes :

La nitrocellulose chauffée pendant deux heures à une température de 132° centigrade ne doit pas dégager plus de 3 centimètres cubes d'oxyde d'azote pour 1 gramme de nitrocellulose ; la température de détonation doit être supérieure à 180° centigrade.

2° Le *trinitrotoluol*, ainsi que le *trinitrotoluol dit liquide* (mélange neutre de toluols nitrés, liquide à la température ordinaire). Ces matières ne doivent pas être plus dangereuses que le « trinitrotoluol » chimiquement pur.

(1) Les substances, non utilisées en vue du tir ou pour provoquer des explosions, que le contact d'une flamme ne peut faire détoner et qui ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol, ne rentrent pas dans les explosifs au sens des présentes dispositions.

562

3° *L'acide picrique*. Il ne doit contenir aucune impureté qui le rende plus dangereux que le produit chimiquement pur.

4° Les *corps nitrés organiques* qui ne sont pas plus dangereux que l'acide picrique, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés par quantités n'excédant pas 500 grammes chacune et 5 kilogrammes au total, poids net, correspondant à un poids brut de 15 kilogrammes.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

Le transport des *explosifs* est régi par les dispositions suivantes :

A.

Emballage.

(1) 1° *Nitrocellulose* (fulmi-coton, fulmi-coton pour collodion).

La nitrocellulose sous forme d'ouate et non comprimée contenant au moins 25% d'eau ou d'alcool (a) et la nitrocellulose comprimée contenant au moins 15% d'eau (b) doivent être renfermées dans des récipients en bois forts, étanches et bien fermés, imperméables suivant les cas, à l'eau et à l'alcool. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables.

2° Le *trinitrotoluol* doit être solidement emballé dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Le *trinitrotoluol dit liquide* peut être emballé non seulement dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés, mais aussi dans des récipients en fer ; ceux-ci doivent avoir une fermeture absolument hermétique, qui puisse céder, en cas d'incendie, à la pression des gaz qui se dégagent dans l'intérieur du récipient.

3° *L'acide picrique* doit être solidement emballé dans des récipients en bois résistants, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) doivent être exclues de l'emballage.

4° Les *préparations de corps nitrés organiques* doivent être bien emballées dans des récipients en verre ou en grès, étanches et fermant bien, et ceux-ci doivent à leur tour être bien emballés dans des récipients en bois forts, étanches et fermant bien.

(2) Le poids brut d'un colis dénommé sous 1°, 2° et 3° ne doit pas dépasser 60 kilogrammes, s'il s'agit de caisses ; lorsqu'il s'agit d'emballage dans des fûts susceptibles d'être roulés, un poids brut de 100 kilogrammes est admis.

Le poids brut d'un colis dénommé sous 4° ne doit pas dépasser 15 kilogrammes.

(3) Chaque colis doit être muni d'une étiquette du modèle n° 1. En outre, les colis contenant de l'*acide picrique* doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Acide picrique ».

B.

Attestations. Lettres de voiture.

(1) Pour tout envoi, l'expéditeur et un expert-chimiste agréé par le chemin de fer expéditeur doivent certifier dans la lettre de voiture que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessous. L'attestation de l'expert n'est pas nécessaire si une déclaration spéciale d'une autorité compétente est jointe, aux mêmes fins, à la lettre de voiture, qui devra en faire mention.

(2) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être acheminé le transport, déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

C.

Matériel de transport.

(1) Les *explosifs de toute nature* doivent être transportés dans des wagons à marchandises couverts.

(2) Les wagons dont les parois ou la toiture sont recouvertes de plomb ne doivent pas être employés pour le transport de l'*acide picrique*.

563

D.

Chargement.

(1) Les *matières explosibles* ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des objets dénommés sous I c, I d, I e, II, III et V.

(2) Il est interdit de charger des matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) dans un même wagon avec de l'*acide picrique*.

E.

Mode de transport.

Le transport ne peut pas être effectué en grande vitesse.

I b. Munitions.

Sont admis au transport :

1° Les *mèches non amorcées*,

a) Les *mèches à combustion rapide* [mèches composées d'un boyau épais à âme de poudre noire de grande section ou à âme de filaments de filimi-coton nitré ; en ce qui concerne les mèches à combustion lente, voir I c, 1° c)].

b) Les *mèches détonantes instantanées* (tubes métalliques à parois minces de faible section à âme remplis d'explosifs qui ne soient pas plus dangereux que l'acide picrique pur, ou cordaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que la poudre noire).

2° Les *amorces non détonnantes* (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de caps: les explosibles ni par d'autres moyens).

a) Les *capsules pour armes à feu* (caps: les métalliques) ; les *pastilles fulminantes pour munitions* (godets de carton) renfermant 40 milligrammes au plus de matière explosible et dont le rebord du carton en saillie doit être au moins deux fois plus haut que le diamètre de l'explosif encastré.

b) Les *douilles vides* avec capsules pour armes à feu.

c) Les *étoupilles, étoupilles à vis, amorces électriques sans leur détonateur, allumeurs de sûreté ou autres amorces analogues* contenant une faible charge de poudre noire, actionnés par friction, par percussion ou par l'électricité.

d) Les *fusées de projectiles sans amorces ou dispositifs provoquant un effet brisant, les amorces pour fusées de projectiles*.

3° Les *pétards pour signaux d'arrêt* sur les chemins de fer.

4° Les *cartouches pour armes à feu portatives*.

a) Les *cartouches terminés, dont les douilles sont entièrement en métal*. Les projectiles doivent être adaptés à la douille de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la charge de poudre.

b) Les *cartouches terminés, dont les douilles ne sont qu'en partie métalliques*. La charge entière de poudre doit être contenue dans le culot métallique de la cartouche et être enfermée par un bouchon ou une bourre. Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route.

c) Les *cartouches en carton à inflammation centrale, terminés*. Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route.

d) Les *cartouches Flobert à balles*.

e) Les *cartouches Flobert à petits plombs*.

f) Les *cartouches Flobert sans balles ni petits plombs*.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

En ce qui concerne le 1°.

(1) Les *mèches non amorcées* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses ou tonneaux) solides, étanches, bien fermés, de manière qu'aucune déperdition ou tamisage ne puisse se produire ; les

564

caisses ou tonneaux ne doivent pas être garnis de cercles ou de bandes en fer. On peut employer, au lieu de récipients en bois, des tonneaux en carton résistants et imperméables.

- (2) Le poids brut d'une expédition de mèches ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.
- (3) Chaque colis doit porter l'étiquette du modèle n° 1.

En ce qui concerne le 2°.

(1) Les *amorces non détonantes* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses) solides, étanches et bien fermés; sont en outre admissibles:

- les fûts en bois, pour les amorces dénommées en *a*;
- les sacs, pour les douilles vides dénommées en *b*;
- les tonneaux en bois ou les tonneaux en carton résistants et imperméables, pour les amorces électriques sans leur détonateur dénommées en *c*.

(2) Il y a lieu d'observer ce qui suit avant de placer dans les récipients extérieurs les amorces énumérées en *a*:

1° Les capsules dont la matière explosible est à découvert doivent être solidement emballées, au nombre de 1.000 au plus, les capsules dont la matière explosible est couverte, au nombre de 5.000 au plus, dans des récipients en fer-blanc, des boîtes en carton rigides ou des caissettes en bois.

2° Les pastilles fulminantes pour munitions doivent être solidement emballées, au nombre de 1.000 au plus, dans des boîtes en carton rigides. Les boîtes doivent avoir un couvercle à rebords et être bien ficelées. Chaque caisse doit contenir 10 boîtes au plus et être revêtue à l'intérieur soit d'une plaque de feutre d'un centimètre d'épaisseur, soit d'une garniture analogue.

(3) Les amorces énumérées en *c* et *d* doivent être emballées dans les récipients de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire.

(4) Chaque colis contenant des amorces dénommées en *a*, *c* et *d* ne doit pas peser plus de 100 kilogrammes.

(5) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

En ce qui concerne le 3°.

(1) Les *pétards* doivent être emballés dans des caisses formées de planches d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, bien jointives, assujetties par des vis à bois, complètement étanches et entourées d'une seconde caisse étanche. Celle-ci ne doit pas avoir un volume supérieur à 60 décimètres cubes.

(2) Les *pétards* doivent être solidement assujettis dans des déchets de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou être bien rangés et isolés les uns des autres de telle manière qu'ils ne puissent entrer en contact les uns avec les autres ou avec les parois de la caisse.

(3) Chaque colis doit porter l'étiquette du modèle n° 1.

En ce qui concerne le 4°

(1) Les *cartouches pour armes à feu* doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Les récipients doivent être serrés les uns à côté des autres par rangées superposées dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées. Les espaces vides doivent être remplis de carton, de papier, d'étoffe, de fibres de bois ou de copeaux de bois — le tout exempt d'humidité et de matière grasse — de manière à éviter tout ballonnement.

(2) Le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 100 kilogrammes.

B.

Attestations. Lettres de voiture.

(1) Pour les *mèches détonantes instantanées dénommées sous 1° b*, la lettre de voiture doit porter une attestation d'un expert-chimiste agréé par le chemin de fer expéditeur, certifiant que la nature de l'explosif est conforme aux conditions énoncées sous I b, r° b de l'Annexe I à la Convention internationale. L'attestation de l'expert n'est pas nécessaire si une déclaration spéciale d'une autorité compétente est jointe, aux mêmes fins, à la lettre de voiture, qui devra en faire mention.

(2) Pour les *amorces non détonantes dénommées sous 2°*, la lettre de voiture doit porter une attestation signée de l'expéditeur, qui doit être ainsi conçue :

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans cette lettre de voiture est conforme, en ce qui concerne la nature et l'emballage, aux dispositions édictées sous I b de l'Annexe I à la Convention internationale, pour les amorces non détonantes. »

(3) En ce qui concerne les *pétards*, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture que l'envoi est emballé conformément aux prescriptions édictées sous I b de l'Annexe I à la Convention internationale.

(4) En ce qui concerne les *cartouches pour armes à feu portatives dénommées sous 4°*, la lettre de voiture doit porter une attestation signée de l'expéditeur, qui doit être ainsi conçue :

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans cette lettre de voiture est conforme, en ce qui concerne la nature et l'emballage, aux dispositions édictées sous I b de l'Annexe I à la Convention internationale, à l'égard des cartouches pour armes à feu portatives. »

(5) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être acheminé le transport, déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

C.

Matériel de transport.

Les munitions de toute nature doivent être transportées dans des wagons à marchandises couverts.

D.

Mode de transport.

Les mèches (1°) et les *pétards* (3°) sont exclus du transport en grande vitesse.

I c. Inflammateurs et pièces d'artifice.

Sont admis au transport :

1° Les *inflammateurs* et les *mèches*.

a) Les allumettes ordinaires et autres allumettes à friction.

b) Les baguettes pyrotechniques, telles que : allumettes feux de Bengale, bougies-pluie d'or, bougies-pluie de fleurs, cierges merveilleux, etc.

c) Les mèches de poudre noire, mèches consistant en un boyau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section ; en ce qui concerne les autres mèches de poudre noire — mèches à combustion rapide — voir I b 1° a.

2° Les *articles pyrotechniques de salon, bandes d'amorce*.

a) Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimes de papier-collodion, ou de petits points d'argent fulminant.

b) Les pois fulminants, grenades fulminantes et articles similaires contenant du fulminate d'argent. Ils ne doivent pas contenir plus d'un gramme de fulminate d'argent pour 1.000 pièces.

c) Les bombes confetti, cylindres Bosco, fruits pour cotillons et articles similaires, renfermant une faible charge de fulmi-coton pour collodion, destinée à chasser une bourre inoffensive, telle que balles d'ouate, confetti, etc.

d) (1) Les amorces explosibles, les bandes d'amorces, les bandes d'amorces paraffinées, renfermant un explosif composé de chlorate de potasse ou de salpêtre, de petites quantités de phosphore, ainsi que de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outre-mer, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7 grammes 5 décigrammes au maximum d'explosif pour 1.000 amorces.

(1) Sont exclus du transport international, les bouchons fulminants (Schreckschußmunition), Knallkorke), dont la charge est composée de chlorate de potasse et de phosphore.

566

3° Les pièces d'artifice.

- a) Les pièces d'artifice artistique, telles que fusées, chandelles romaines, fontaines, roues, soleils, etc.
- b) Les petites pièces d'artifice et les feux d'artifice de salon, tels que crapauds, fire crackers, serpenteaux, plumes d'argent et d'or, et autres feux d'artifice similaires que l'on brûle dans la main.
- c) Les feux de Bengale, torches de Bengale, signal blue lights, etc.

La composition des pièces d'artifice est soumise aux prescriptions suivantes :

(1) Les pièces d'artifice ne doivent pas pouvoir produire de forte explosion, ni contenir aucun mélange capable de s'enflammer aisément, soit spontanément, soit par friction, compression ou percussion.

Sont admis :

dans les mélanges de nitrates et pour les torches de Bengale au magnésium, une addition de 3% au plus de poudre de magnésium ;

dans les petites étoiles que renferment les pièces d'artifice, des mélanges de chlorates contenant jusqu'à 40% de chlorate de potasse ;

des tubes contenant du picrate de magnésie et des chlorates, et renfermés dans des douilles en papier. Mais ces tubes ne doivent pas pouvoir détoner par choc, percussion ou inflammation.

Ne sont pas admis les autres mélanges renfermant du phosphore jaune, de la poussière de zinc, de la poudre de magnésium ou des chlorates.

(2) Les pièces énumérées en a et b doivent se composer essentiellement de pulvérin, mélangé avec du charbon, de poussière métallique (poussière de fonte de fer, de fonte d'acier), de paillettes d'aluminium, d'oxyde de plomb et autres poussières minérales à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre noire grenée.

4° Les pièces d'artifice pour signaux, telles que coups de canon, etc., se composant d'une douille de papier collée, entourée de ficelle, et contenant 75 grammes au plus de poudre grenée avec mèche, mais sans détonateur.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) L'emballage doit être fait dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées. Pour les objets dénommés sous 1° a, on peut aussi employer des récipients en fer-blanc solides. Pour les objets dénommés sous 2° b à d, 3° et 4°, les caisses seront en planches rainées ; leurs arêtes seront assemblées à dents ou au moyen de couvre-joints. Pour les objets dénommés sous 2° les couvercles des caisses doivent être assujettis au moyen de vis. Pour les objets dénommés sous 2° b à d, 3° et 4°, les caisses seront faites en planches de 18 millimètres au moins d'épaisseur ; l'intérieur sera entièrement tapissé de bon papier résistant ; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince. Les caisses destinées aux objets dénommés sous 1° c doivent être conformes à ces deux dernières prescriptions.

(2) Les articles ci-dessous énumérés doivent, avant d'être rangés dans les récipients, être solidement emballés comme suit :

- a) ceux des 1° a, 2° a et 2° c

dans du papier d'emballage fort ou dans des boîtes solides ;

- b) ceux du 1° b

dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier ;

- c) ceux du 2° b

dans des caissettes en bois ou dans de fortes boîtes en carton, entourées de papier, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 1.000 pièces ; elles doivent être immobilisées au moyen de sciure de bois ;

- d) ceux du 2° d

α) les amorces explosibles, dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 100 amorces. Ces boîtes d'amorces seront réunies au nombre de 12 en un rouleau, et 12 rouleaux seront liés en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage ;

β) les bandes d'amorces et les bandes d'amorces paraffinées, soit comme il est dit sous α , soit dans des cylindres en fer-blanc portant aux deux extrémités des couvercles bien emboîtés. Chaque cylindre contiendra au plus 12 bandes enroulées, portant chacune 50 amorces. Ces boîtes seront réunies au nombre de 30 au plus en un paquet solide enveloppé de papier d'emballage ;

e) ceux du 3^o

dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois ; les objets dénommés sous ϵ du 3^o peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier ; les feux d'artifice artistique de grandes dimensions doivent être emballés dans du papier si leur point de mise de feu n'est pas revêtu d'une coiffe en papier ; dans les deux cas on doit empêcher le tamisage ;

f) ceux du 4^o

dans de fortes boîtes, dans lesquelles les pièces d'artifices pour signaux doivent être solidement assujetties, les différentes pièces étant séparées les unes des autres par une forte couche de sciure de bois ou de matière analogue.

(3) Les paquets ne doivent pas pouvoir se déplacer dans les récipients. Pour les *objets dénommés sous 2^o b à d, 3^o et 4^o*, les vides de la caisse extérieure doivent être bien remplis avec des matières d'emballages appropriées et sèches (fibres de bois, papier, etc.). Le foin humide, l'étoffe ou d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée ne doivent pas être utilisés. Lorsqu'il s'agit de grands décors pour feux d'artifice (transparents), il suffit de les fixer solidement dans le récipient.

(4) Les récipients extérieurs doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu et, en outre, pour *ceux qui figurent sous 2^o b à d, 3^o et 4^o*, l'adresse exacte de l'expéditeur.

(5) Le poids brut d'un colis renfermant des *objets mentionnés aux 2^o b à d, 3^o et 4^o*, ne doit pas excéder 100 kilogrammes, le poids total des matières inflammables 20 kilogrammes pour les pièces d'artifice ordinaire et 25 kilogrammes pour les petites pièces d'artifice et les feux d'artifice de salon ; le poids total de la poudre grenée qui entre dans la composition des pièces d'artifice ordinaires, des petites pièces d'artifice et des feux d'article de salon ne doit pas excéder 2,5 kilogrammes, et le poids total d'explosifs pour les amorces explosibles ne doit pas excéder 7 kilogrammes.

(6) Chaque colis doit porter l'étiquette du modèle n^o 1, à l'exception des colis renfermant des objets du 1^o.

B.

Autres dispositions.

(1) Les *allumettes dénommées sous 1^o a*, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes, emballées conformément aux dispositions du chapitre A, peuvent être réunies en un seul colis avec d'autres objets (à l'exception des matières dénommées sous I a, I b et I c, II et III de la présente Annexe.)

(2) Les *mèches (1^o c)* et les *amorces (2^o d)* ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des explosifs ou avec des matières inflammables.

(3) Le transport doit être effectué dans des wagons couverts.

(4) En ce qui concerne les *articles dénommés sous 2^o b à d, 3^o et 4^o*, l'expéditeur doit certifier dans les lettres de voitures que la nature de l'envoi et l'emballage répondent aux prescriptions énoncées au I c de l'Annexe I à la Convention internationale.

C.

Mode de transport.

Les *pièces d'artifice (3^o)* et les *pièces d'artifice pour signaux (4^o)* sont exclues du transport en grande vitesse.

Id. Gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression.

Sont admis au transport les gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression ci-après dénommés :

a) Gaz comprimés :

- 1° *L'acide carbonique ;*
- 2° *Le gaz à l'eau, le gaz d'éclairage, le gaz mixte (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30% d'acétylène) ;*
- 3° *Le gaz d'huile (gaz riche) ;*
- 4° *L'oxygène, l'hydrogène, l'azole, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air, les gaz rares (argon, néon, hélium, xénon, crypton) ;*

b) Gaz liquéfiés :

- 5° *L'acide carbonique, le gaz d'huile, le protoxyde d'azote, l'éthane ;*
- 6° *L'ammoniaque, l'oxychlorure de carbone (phosgène) ;*
- 7° *Le chlore exempt d'humidité, l'acide sulfureux, le tétroxyde d'azote ;*
- 8° *Le chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle, l'éther méthylique, le méthylamine, l'éthylamine ;*
- 9° *L'air liquide, l'oxygène liquide ;*

c) Gaz dissous sous pression :

- 10° *L'ammoniaque dissoute dans de l'eau, en concentrations supérieures à 25 % et ne dépassant pas 50% ;*
- 11° *L'acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé par des matières poreuses.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Nature des récipients.

a) Dans la mesure où elles ne sont pas spécifiées dans la présente Annexe, les conditions de fabrication, de nature et de qualité de métal, auxquelles doivent satisfaire les récipients des gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression, sont celles qui sont exigées pour la circulation à l'intérieur de leur pays d'origine.

b) On emploiera pour l'air liquide et l'oxygène liquide.:

α) Des bouteilles en verre à double paroi, dans laquelle on a fait le vide.

Elles doivent être entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière à ne pouvoir se déplacer si la bouteille perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant fixement sur le sol. Ces corbeilles ou autres récipients doivent être placés dans des coffres métalliques ou dans des caisses en bois revêtus intérieurement de tôle, ouverts en haut ou simplement garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue. Les coffres métalliques ou les caisses en bois doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de bris des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable ; les matières telles que le feutre et la laine sont admises.

β) Récipients constitués d'autres matières.

Ils ne peuvent être employés qu'à la condition d'être protégés contre la transmission de chaleur, de manière à ne pouvoir se couvrir de rosée ni de givre. Les prescriptions édictées sous α) concernant la fermeture des bouteilles en verre sont applicables par analogie à ces récipients.

c) Pour les solutions d'acétylène dans l'acétone, les récipients seront en fer fondu (Flußeisen) doux, en acier doux ou en une substance semblable quant à la dureté, à l'élasticité et quant à la dilatation (mais non pas en cuivre). Ils seront remplis d'une substance poreuse également répartie, et telle qu'il ne puisse s'y produire aucune cavité sous l'influence d'une température de 50° centigrade ou des chocs pendant le transport. Cette

masse, ni le solvant ne devront avoir aucune action chimique l'un sur l'autre, ni sur le métal constituant le récipient. Aucune pièce métallique en contact direct avec l'acétylène dissous ne pourra être établie en cuivre ou en alliage contenant plus de 70% de cuivre. Dans les récipients, la quantité normale de solvant doit être telle que l'augmentation de volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression de charge laisse à l'intérieur de la masse poreuse un volume libre égal à 15% au moins de la capacité en eau du récipient ; la charge en acétylène doit être telle que la pression finale de remplissage, à la température de 15° C, ne dépasse pas 15 kg./cm².

B.

Epreuve officielle des récipients.

(1) Les récipients en fer fondu, en acier ou en cuivre doivent, avant leur emploi, être soumis, de la part d'un expert autorisé par les autorités compétentes, à une épreuve de pression hydraulique. Les récipients destinés au transport des solutions d'acétylène doivent, en outre, avant leur emploi, être examinés en ce qui concerne la nature de la matière poreuse et de la quantité du solvant admissible (voir A, c).

(2) La pression intérieure à faire supporter lors de l'épreuve de pression hydraulique doit comporter :

a) Pour les *gaz comprimés*, une fois et demie la pression de chargement, laquelle ne doit pas dépasser les limites autorisées en D (voir plus loin.) La pression d'épreuve doit dépasser de 5 kilogrammes par centimètre carré au moins la pression de chargement ;

b) Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° 7° et 8°* :

Acide carbonique	250 kg/m ²
Gaz d'huile	250 »
Protoxyde d'azote	250 »
Ethane	120 »
Ammoniaque	35 »
Oxychlorure de carbone (phosgène)	15 »
Chlore	30 »
Acide sulfureux	15 »
Tétroxyde d'azote	30 »
Chlorure de méthyle	20 »
Chlorure d'éthyle	10 »
Ether méthylique	20 »
Méthylamine	14 »
Ethylamine	10 »

c) Pour les *gaz dissous sous pression* :

Acétylène dissous dans l'acétone	60 kg/cm ²
Ammoniaque dissoute sous pression à raison de 30% (30 parties d'ammoniaque, 70 parties d'eau)	6 »
A raison de 40% (40 parties d'ammoniaque, 60 parties d'eau).....	8 »
A raison de 50% (50 parties d'ammoniaque, 50 parties d'eau).....	12 »

(3) L'épreuve de pression doit être renouvelée :

a) tous les 2 ans pour les récipients destinés au transport du *chlore*, du *tétroxyde d'azote*, de l'*acide sulfureux*, de l'*oxychlorure de carbone*, du *chlorure de méthyle* et du *chlorure d'éthyle* ;

b) tous les 5 ans pour les récipients destinés au transport des *autres gaz comprimés ou liquéfiés* ;

c) tous les 5 ans pour les récipients d'*ammoniaque dissoute sous pression*.

(4) Les récipients servant au transport d'*acétylène dissous* doivent faire tous les 10 ans l'objet d'un examen. Cet examen devra tout au moins comprendre l'état extérieur des récipients (effets de la rouille, déformations) et l'état de la masse de remplissage (relâchement, affaissement). En outre, l'on doit pratiquer des sondages consistant à découper un nombre raisonnable de récipients et à en examiner l'intérieur avec soin,

tant en ce qui concerne la rouille qu'au point de vue des modifications survenues dans la matière qui les compose et dans la masse de remplissage.

Pour le transport de récipients d'acétylène dissous, la lettre de voiture doit être accompagnée d'une attestation de l'Office compétent du pays d'expédition des récipients, aux termes de laquelle ceux-ci sont admis au transport dans ce pays.

(5) En procédant à l'épreuve de pression hydraulique, il faut faire en sorte que l'augmentation de pression se fasse sans à-coup. Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ou des fissures. Afin de pouvoir s'assurer qu'à la pression d'épreuve il ne se présente pas des fissures ou des déformations permanentes, l'indication du manomètre de contrôle devra rester constante au moins pendant une minute.

G.

Equipped des récipients (soupapes, inscriptions).

(1) Les récipients servant au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (à l'exception de l'air liquide et de l'oxygène liquide) doivent être munis d'une soupape au moins pour le remplissage. S'il s'agit de *solutions d'acétylène* (11°), les parties métalliques de la soupape en contact avec le gaz ne doivent pas contenir plus de 70% de cuivre. Pour le *gaz d'huile* et le *gaz mixte*, on peut employer au lieu de soupapes des bouchons métalliques vissés; ceux-ci doivent fermer assez bien pour que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

(2) Les récipients doivent porter en caractères bien apparents et durables les inscriptions suivantes :

a) pour tous les gaz :

α) le nom du gaz, la désignation du fabricant ou du propriétaire ainsi qu'un numéro d'ordre du récipient ;

β) le poids du récipient vide, y compris les accessoires (soupape, bouchon métallique, etc., à l'exception de la chape de protection) ;

γ) la pression d'épreuve ;

δ) la date de la dernière épreuve et le poinçon de l'expert qui a procédé à cette opération ;

b) pour les gaz comprimés ou dissous sous pression :

la valeur de la pression de chargement autorisée [voir D(1)] ; en outre, pour les récipients d'acétylène dissous dans l'acétone, le poids total du récipient vide (voir ci-dessus lettre *a β*), de la masse absorbante et de l'acétone pouvant être admis dans le récipient,

c) pour les gaz liquéfiés :

le maximum de charge admissible.

D.

Remplissage des récipients.

(1) La pression de chargement maximum admissible pour les récipients servant au transport des gaz comprimés comporte à une température ramenée à 15° centigrade :

pour l'acide carbonique sous forme de gaz	20 kg/cm ²
pour le gaz mixte (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30% d'acétylène) et le gaz à l'eau .	10 »
pour le gaz d'huile (gaz riche)	125 »
pour l'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé et les gaz rares	200 »

(2) La charge maximum admise pour les récipients servant au transport des gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, 7° et 8° comporte à une température ramenée à 15° centigrade.

		Litre.
pour l'acide carbonique	1 kg. de liquide pour	1,34
» le gaz d'huile	1 »	» 2,50
» le protoxyde d'azote	1 »	» 1,34
» l'éthane	1 »	» 3,30
» l'ammoniaque	1 »	» 1,88
» l'oxychlorure de carbone (phosgène)	1 »	» 0,80
» le chlore	1 »	» 0,80
» l'acide sulfureux	1 »	» 0,80
» le tétr oxyde d'azote	1 »	» 0,80
» le chlorure de méthyle	1 »	» 1,25
» le chlorure d'éthyle	1 »	» 1,25
» l'éther méthylique	1 »	» 1,65
» le méthylamine	1 »	» 1,70
» l'éthylamine	1 »	» 1,70

de capacité du récipient.

(3) Pour les gaz dissous sous pression dans les liquides :

a) La pression finale de chargement maximum admissible à une température de 15° C pour l'acétylène dissous dans l'acétone est de 15 kg/cm² ;

b) La charge maximum admise pour les récipients est réglée comme il suit :

pour l'acétylène dissous dans l'acétone, la quantité normale de solvant doit, à une température ramenée à 15° centigrade, être telle que l'augmentation de volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression finale de charge laisse à l'intérieur de la masse poreuse un volume libre égal à 15% au moins de la capacité en eau du récipient ;

pour l'ammoniaque dissoute sous pression dans l'eau :

à raison de 30 gr. d'ammoniaque pour 70 gr. d'eau, 1 kg. de dissolution pour 1 lit. 20 de capacité du récipient,

à raison de 40 gr. d'ammoniaque pour 60 gr. d'eau, 1 kg. de dissolution pour 1 lit. 25 de capacité du récipient,

à raison de 50 gr. d'ammoniaque pour 50 gr. d'eau, 1 kg. de dissolution pour 1 lit. 30 de capacité du récipient.

Autres prescriptions.

(1) Lorsque les récipients remplis de gaz dénommés sous 5°, 6° et 7° (à l'exception du chlore et du tétr oxyde d'azote) ou sous 8° sont emballés dans des caisses, le transport peut être effectué avec d'autres objets.

(2) Les récipients remplis de gaz comprimés ou de gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, 7° et 8°, non emballés dans des caisses, doivent être pourvus d'une garniture qui les empêche de rouler. La garniture destinée à empêcher les récipients de rouler ne s'applique pas aux grands récipients qui ne sont pas portés mais roulés, et qui, à cet effet sont munis de cercles spéciaux. Ces récipients ne sont admis que pour les gaz dénommés sous 6°, 7° et 8°. Leur capacité ne doit pas être inférieure à 100 litres ni dépasser 500 litres. Leurs soupapes porteront des chapes de protection en fer forgé, acier ou fonte malléable ; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapes en cuivre. Les soupapes placées dans l'intérieur du col des récipients et qui sont protégées par un bouchon métallique vissé et bien fixé n'ont pas besoin d'être pourvues de chapes. Les récipients d'acide carbonique, gaz d'huile et protoxyde d'azote chargés en vrac doivent être peints en blanc.

(3) Les récipients remplis de gaz comprimés ou de gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, 7° et 8°, ainsi que les caisses renfermant ces récipients doivent porter d'une manière bien apparente et durable l'indication de leur contenu.

Les récipients en caisse doivent être disposés de telle sorte que les timbres d'épreuve puissent être facilement découverts.

Les caisses en bois et les coffres métalliques servant au transport de *l'air* ou de *l'oxygène liquide* (9°) porteront les inscriptions bien apparentes « air (ou oxygène) liquide », « Haut », « Bas », « Très fragile ».

(4) Les colis ne doivent pas être projetés, ou soumis à des chocs, ni exposés aux rayons du soleil, ni à la chaleur du feu.

(5) Le transport doit être effectué :

a) En wagons découverts :

1° Pour les *gaz comprimés* si la remise au transport est effectuée dans des véhicules spécialement aménagés pour la circulation routière et s'ils sont complètement recouverts de bâches.

2° Pour les *matières dénommées sous 8°* ; mais pendant les mois de mars à octobre inclusivement, les wagons doivent être complètement recouverts de bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

b) En wagons couverts :

1° Pour les *gaz comprimés* (voir toutefois a) 1° et c) 1°) ;

2° Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°*, pendant les mois de mars à octobre inclusivement ;

3° Pour *l'air liquide* et *l'oxygène liquide*.

c) En wagons découverts ou couverts :

1° Pour le *gaz d'huile*, le *gaz mixte* et le *gaz d'eau* ; mais pendant les mois de mars à octobre inclusivement les wagons découverts doivent être complètement protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois ;

2° Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°*, pendant les mois de novembre à février inclusivement.

(6) Les récipients remplis de *gaz comprimés* ou *liquéfiés* doivent être chargés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber, ni se renverser. Ceux qui renferment de *l'air liquide* ou de *l'oxygène liquide* seront placés debout et protégés contre toute détérioration pouvant être produite par d'autres colis. Les récipients ne doivent pas non plus être chargés dans la proximité immédiate de matières facilement inflammables en petits morceaux ou à l'état liquide.

(7) a) Sont applicables à l'admission des récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz comprimés* ou *liquéfiés* ou *dissous sous pression* en ce qui concerne la nature de leur matériel, l'épreuve officielle, l'équipement et le remplissage, les prescriptions sous A, B, C et D et celles figurant sous E, alinéa (2) pour les soupapes, ainsi que sous H. Les récipients doivent être solidement et bien encastrés dans les wagons et ne pouvoir en être enlevés.

b) Les wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz liquéfiés* et dont le diamètre est constant doivent être munis à l'intérieur de cloisons convenablement perforées ou de dispositifs analogues qui ralentissent le mouvement du liquide en cas de brusques changements de vitesse du véhicule.

c) Les wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°* doivent porter une enveloppe en bois.

d) Les récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz comprimés* ou *liquéfiés* ne doivent pas être pourvus chacun d'une soupape pour le remplissage et la vidange. Il suffit que tous les récipients soient, aux deux extrémités du wagon, raccordés à un tuyau-collecteur portant une soupape d'arrêt placée à l'intérieur de la caisse du wagon. Ces soupapes n'ont pas besoin d'être munies de chapes de protection.

F.

Exception aux prescriptions édictées sous A à E.

(1) Les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°* peuvent également être transportés en *petites quantités* dans de forts tubes en verre hermétiquement fermés : savoir *l'acide carbonique* et le *protoxyde d'azote* jusqu'à 3 grammes, *l'ammoniaque*, le *chlore* et le *tétraoxyde d'azote* jusqu'à 20 grammes, *l'acide sulfureux anhydre* et *l'oxychlorure de carbone* (phosgène) jusqu'à 100 grammes, aux conditions ci-après : les tubes en verre ne doivent être remplis qu'à moitié pour *l'acide carbonique* et le *protoxyde d'azote*, qu'aux deux tiers pour

l'ammoniaque, le chlore et le tétroxyde d'azote, et qu'aux trois quarts pour l'acide sulfureux et l'oxychlorure de carbone (phosgène). Chaque tube en verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc soudée, remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant du chlore ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant de *l'ammoniaque* ou de *l'acide sulfureux*. Il est également permis d'emballer d'autres objets dans la caisse contenant des capsules en fer-blanc remplis de *gaz liquéfiés* autres que le *chlore*.

(2) Les *matières dénommées sous 8°*, en quantités jusqu'à 100 grammes dans des tubes en verre dont le poids total ne doit pas dépasser 5 kilogrammes, peuvent être bien calées seules ou avec d'autres objets dans de fortes caisses, à la condition que les tubes en verre soient fortement assujettis dans ces dernières. Les caisses doivent porter l'étiquette du modèle n° 2. Les caisses ne renfermant pas plus de 100 grammes de chacune de ces matières peuvent être transportées en wagons couverts.

(3) Les *capsules métalliques d'acide carbonique* (sodor, sparklets) renfermant 25 grammes au plus d'*acide carbonique liquide* et au maximum 1 gramme de liquide pour 1 centimètre cube 340 millimètres cubes de capacité sont acceptées au transport sans restriction si l'acide carbonique est pur de tout résidu d'air.

(4) *L'oxygène comprimé* jusqu'à 0,3 kilogramme par centimètre carré renfermé dans de petits sacs en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues est admis sans condition au transport.

G.

Mode de transport.

Les *gaz liquéfiés dénommés sous 8°* de la nomenclature ne sont acceptés au transport en grande vitesse qu'en petites quantités de 100 grammes au maximum, à condition d'être emballés conformément aux prescriptions du chapitre F, alinéa (2).

H.

Dispositions transitoires.

Peuvent continuer à être admis au transport, à titre transitoire, les récipients pour gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression qui ont été mis en service sous l'empire de l'Annexe I à la précédente Convention internationale.

Pour les délais de renouvellement des épreuves périodiques, ils sont assujettis aux conditions fixées en B.

I e. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

Sont admis au transport :

1° Les *métaux alcalins et alcalins-terreux*, tels que le sodium, potassium, calcium, etc., ainsi que les *combinaisons entre ces métaux*.

2° Le *carbure de calcium*, la *cyanamide de calcium*, dont le contenu en carbure de calcium dépasse 0,2% (1), l'*hydrure de calcium*.

3° Le *peroxyde de sodium* et le peroxyde de sodium sous forme de mélanges qui ne soient pas plus dangereux que le peroxyde de sodium.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) L'emballage doit être fait dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches, bien fermés. Les *matières dénommées sous 1°* peuvent aussi être transportées jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes dans des bouteilles en verre, résistantes, munies d'une fermeture solide et étanche. Les récipients doivent être complètement secs ou, pour les *matières dénommées sous 1°*, remplis avec du pétrole.

(1) La *cyanamide de calcium* dont le contenu en carbure de calcium, aux termes de la déclaration formulée dans la lettre de voiture, ne dépasse pas 0,2% doit être admise au transport sans condition.

574

(2) Les récipients renfermant des *matières dénommées sous 1^o et 3^o* doivent être placés dans des enveloppes de protection, savoir :

a) les récipients en fer ou en fer-blanc renfermant des *matières dénommées sous 1^o*, dans des caisses en bois ou dans des paniers métalliques de protection ;

b) les bouteilles en verre renfermant des *matières dénommées sous 1^o* ou les récipients renfermant des *matières dénommées sous 3^o*, dans des caisses en bois, revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle rendue étanche pour empêcher l'entrée de l'eau. Les bouteilles en verre emballées dans des caisses doivent être placées solidement dans de la terre d'infusoires sèche ou dans d'autres matières analogues incombustibles. Les bouteilles en verre ne renfermant pas plus de 250 grammes peuvent être emballées dans des boîtes en fer-blanc munies d'une fermeture solide et étanche, au lieu de l'être dans des caisses en bois.

(3) Les colis doivent porter en caractère bien apparents et durables l'indication de leur contenu, ainsi que l'inscription « Craint l'humidité ».

B.

Autres prescriptions.

(1) Toute quantité jusqu'à 5 kilogrammes, emballée conformément aux prescriptions édictées en A, peut être réunie avec d'autres objets.

(2) Les colis doivent être manipulés avec des précautions toutes spéciales. Ils ne doivent pas être projetés et ils seront arrimés assez solidement dans les wagons pour être protégés contre les frottements, cahots, heurts, renversement ou chute des couches supérieures.

(3) Le transport doit être effectué en wagons couverts. Toutefois, le carbure de calcium et la cyanamide de calcium (2^o) peuvent être transportés en wagons découverts bâchés.

(4) Les récipients vides qui contenaient des *matières dénommées sous 2^o* doivent être exempts de restes de ces matières. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de ce qu'ils contenaient précédemment.

—
Classe II.

Matières sujettes à l'inflammation spontanée.

Sont admis au transport :

1^o Le *phosphore ordinaire* (blanc et jaune).

2^o Le *phosphore amorphe* (rouge), le *sesquisulfure de phosphore*, les *combinaisons de phosphore avec des terres alcalines*, par exemple le *phosphure de calcium*, le *phosphure de strontium* ; puis le *phosphure de fer* et les *combinaisons analogues*, sujettes à l'inflammation spontanée, de *phosphore avec des métaux*.

3^o Les *mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses*, dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade, les *solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone*.

4^o Le *zinc-éthyle*, le *zinc-méthyle*, ainsi que la dissolution de ces produits dans l'éther.

5^o La *suie fraîchement calcinée*.

6^o Le *charbon de bois fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux*.

7^o La *soie fortement chargée* (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie chappe) *en écheveaux*.

8^o a) Les matières suivantes imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile : *laine, poils, laine artificielle, coton, soie, lin, chanvre, jute* — à l'état brut, sous forme de *déchets* provenant de la *filature*, ou du *tissage*, à l'état de *chiffons* ou *d'étoupes*.

b) Les *produits fabriqués avec les matières ci-dessus, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile* — par exemple bâches, cordages, courroies de transmission de coton ou de chanvre, lisses de tisserand et de harnais, fils et fils retors, articles en filet (filets de pêcheurs graissés, etc.).

9^o Les *mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de l'huile de résine et autres matières analogues, si ces derniers composants peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes* (par exemple, la *masse dite bourre de liège*).

575

- 10° La *limaille de fer ou d'acier grasse* (provenant des touts ou machines à forei, etc.).
- 11° Le *papier graissé, imprégné de vernis ou huilé* et les *fuseaux faits de ce papier*.
- 12° Les *métaux pyrophoriques*.
- 13° Le *zinc en poudre*.
- 14° Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés*.
- 15° La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage*.
- 16° Les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle*.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Les *matières dénommées sous 1° et 2°* doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc solide étanches et bien soudés, solidement assujettis dans une forte caisse en bois bien fermée. Pour les *matières dénommées sous 2°*, par quantités de 2 kilogrammes au maximum, les récipients en fer-blanc peuvent être remplacés par des bouteilles en verre ou cruches qui doivent également être emballées dans une forte caisse en bois bien fermée. Le *phosphore ordinaire* doit être plongé dans l'eau. Les caisses porteront en caractères bien apparents et durables la mention de leur contenu ; pour le phosphore ordinaire, on ajoutera l'inscription « Haut ».

(2) Les *matières dénommées sous 3°* doivent être emballées soit dans des caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondues dans des projectiles non chargés.

(3) Le *zinc-éthyle*, le *zinc-méthyle* (4°) ainsi que les dissolutions de ces produits dans l'éther doivent être emballés dans des récipients épais, solides, en terre (grès, etc.) ou en verre, scellés à la lampe ou pourvus d'une fermeture hermétique offrant une sécurité équivalente.

Les vases en verre ou en grès doivent être emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans des récipients en tôle solides, remplis de cendre ou de terre d'infusoires sèche, qui seront soudés hermétiquement.

Les enveloppes renfermant des bonbonnes en verre doivent en outre être munies de l'inscription bien apparente « A porter avec précaution ». Ils ne doivent pas être transportés sur des diables, ni portés sur les épaules ou sur le dos.

(4) Les *matières dénommées sous 5° et 6°* doivent être emballées dans des récipients étanches et fermant bien. Les tonneaux en bois porteront à l'intérieur un revêtement imperméable ; ils seront placés dans d'autres récipients solides (paniers, cuveaux, caisses).

(5) Les *matières dénommées sous 7°* doivent être emballées dans de fortes caisses. Quand ces caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur, les couches de soie seront séparées entre elles par des espaces vides suffisants, au moyen de grilles en bois ; des trous pratiqués dans les parois, s'ouvrant sur ces espaces vides, permettront la circulation de l'air. Des baguettes seront clouées extérieurement pour empêcher que les trous des caisses puissent être couverts.

(6) Parmi les *matières dénommées sous 8° a*, la *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) *non séchées* doivent être fortement pressées et emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés.

(7) Les *matières dénommées sous 9°* doivent être emballées, lorsqu'elles sont *pressées dans des moules*, dans des récipients en fer-blanc solides, étanches ou dans de fortes caisses en bois portant à l'intérieur un revêtement de fer-blanc étanche ; lorsqu'elles ne sont *pas pressées dans des moules*, dans des récipients forts, étanches et bien fermés.

(8) Les *matières dénommées sous 10°* doivent être emballées dans des récipients en métal solides, étanches et bien fermés. L'emballage n'est pas nécessaire si le transport est effectué dans des wagons en fer munis de couvercles, ou dans des wagons en fer, découverts, bâchés.

(9) Les *matières dénommées sous 12°* doivent être fondues dans des tubes en verre, emballés dans des boîtes en fer-blanc soudées, remplies de terre d'infusoires ou d'autres terres sèches analogues, appropriées.

(10) Le zinc *en poudre* doit être emballé dans des récipients métalliques solides et hermétiquement fermés.

(11) Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés* (14°) doivent être emballés dans des récipients bien fermés.

(12) La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage* n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses en tôle. Si les dits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire ; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

(13) Les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle* doivent être contenus dans des récipients métalliques ou dans des tonneaux en bois hermétiquement fermés, et dans ce dernier cas, contenant un excès d'eau facile à vérifier par l'agitation du récipient. Dans le cas où les fils sont emballés dans des récipients métalliques on peut se contenter d'entourer chaque bobine d'une toile mouillée et la lettre de voiture doit attester que cette condition est remplie.

(14) Chaque colis contenant des *matières dénommées sous 1° à 4°* doit porter une étiquette du modèle n° 2.

B.

Autres prescriptions.

(1) Les matières ci-dessous énumérées peuvent être emballées avec d'autres objets dans une caisse en bois solide, étanche et bien fermée, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients, édictées en A :

a) le *phosphore ordinaire* (1°) par quantités ne dépassant pas 250 grammes ; ces petites quantités peuvent aussi être renfermées sous l'eau dans des vases en verre solides, fermés hermétiquement, qui doivent être solidement maintenus dans des récipients en tôle, avec des matières d'emballage appropriées ; les récipients renfermant du phosphore doivent être solidement assujettis dans la seconde enveloppe de bois ;

b) les *matières dénommées sous 2°* par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes ;

c) le *zinc-éthyle* et le *zinc méthyle* (4°) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes, à la condition que les vases soient solidement emballés dans les récipients ; il est cependant interdit de les emballer avec d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée, ainsi qu'avec des matières explosibles (I a), des munitions (I b), des inflammateurs et pièces d'artifice (I c) et avec les matières inflammables dénommées à la classe III a et b ;

d) les *matières dénommées sous 11 et 12°*, sans aucune restriction.

(2) Si les lettres de voiture contiennent une déclaration portant que

a) la *suie* (5°) et le *charbon de bois en poudre, en grains ou en morceaux* (6°) ne sont pas fraîchement éteints (c'est-à-dire qu'ils sont refroidis depuis 48 heures au moins),

b) la *soie en écheveaux* (7°) n'est pas fortement chargée,

c) les *matières dénommées sous 8°* ne sont pas imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile, et les *matières dénommées sous 10°* ne sont pas grasses,

d) les *sacs à levure ayant servi* (14°) sont nettoyés,

e) la *matière ayant servi à épurer le gaz* est complètement oxydée, ces matières sont transportées sans conditions.

(3) Les *matières dénommées sous 8°* — à l'exception de la *laine ayant servi au nettoyage* et des *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6) — doivent être à l'état sec.

(4) Les *fuseaux de papier dénommés sous 11°* ne peuvent être transportés que si la lettre de voiture contient une déclaration certifiant qu'ils ont été chauffés après avoir été imbibés de graisse ou d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau.

(5) Doivent être employés pour le transport :

a) du *zinc-éthyle* et du *zinc-méthyle* (4°), des wagons découverts ; de petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes peuvent aussi être chargées isolément ou (en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes) avec d'autres objets, dans des wagons couverts, aux conditions édictées à l'alinéa (1) c ;

b) des *matières dénommées sous 7°, 8° et 11°*, des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés. La *laine pour nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6) peuvent aussi être transportées en wagons découverts ;

c) les *ftls de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle* doivent être chargés dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

(6) Doivent en outre être observées pour le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* les prescriptions édictées sous III a B, alinéa (4).

C.

Mode de transport.

Le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* ne sont admis au transport en grande vitesse qu'en petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes s'ils sont expédiés isolément ou en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes s'ils sont expédiés avec d'autres objets.

Classe III.

Matières inflammables.

III a. *Liquides combustibles.*

Les liquides ci-après et leurs mélanges artificiels liquides ou encore pâteux en dessous de 15° C sont soumis à des conditions spéciales :

A. *Liquides et mélanges artificiels ou solutions ne se mélangeant pas avec l'eau.*

1. *Liquides et mélanges artificiels ou solutions ayant leur point d'inflammation en dessous de 21° C (1) et ne contenant pas plus de 30% de matières solides solubles dans les liquides (liquides inflammables) :*

a) *Liquides et mélanges artificiels ou solution, ayant un point d'ébullition de 50° C au maximum ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui excède 5% du volume primitif.*

Rentrent notamment dans cette catégorie : les pétroles naturels très légers, les produits de tête de la distillation du goudron et des huiles à gaz, le sulfure de carbone, l'éther éthylique, le collodion ;

b) *Liquides et mélanges artificiels ou solutions, ayant un point d'ébullition supérieur à 50° C ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui n'excède pas 5% du volume primitif.*

Rentrent notamment dans cette catégorie : des pétroles bruts et autres huiles brutes ainsi que leurs produits de distillation très fluides, tels que les essences légères de pétrole, les benzines légères et lourdes, le benzin-naphta, la ligroïne et différents produits de distillation du goudron de houille, tels que l'huile légère, le benzol, le toluol.

2. *Liquides et mélanges artificiels ou solutions dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C.*

Rentrent notamment dans cette catégorie : le pétrole-Test, le « Standard white » brut et épuré, le « Water white », la kérosine, différents produits légers de la distillation du goudron de bois, de tourbe, de lignite et de houille comme par exemple le solvant-naphta, le xylol, la térébenthine minérale (white Spirit), ainsi que l'acétate d'amyle, la térébenthine végétale et certains mélanges d'alcools et de benzols.

3. *Liquides dont le point d'inflammation est supérieur à 55° C sans dépasser 100° C.*

Rentrent notamment dans cette catégorie : le goudron de houille distillé, le goudron brut, l'huile solaire,

(1) Les points d'inflammation et d'ébullition sont mesurés à la pression de 760 mm. Le point d'inflammation est déterminé dans l'appareil Abel-Pensky. La distillation fractionnée doit être effectuée dans un ballon du type Engler, le thermomètre étant entièrement plongé dans la vapeur.

578

certaines huiles pour moteurs à combustion interne (motorine, etc.), les huiles de goudron de bois, de tourbe, de lignite et de houille, les huiles de schiste, les huiles de nettoyage, les huiles à gaz et les huiles de paraffine.

B. Liquides et mélanges artificiels ou solutions qui peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C.

Rentrent notamment dans cette catégorie : l'esprit de bois (méthanol) brut ou rectifié ainsi que les mélanges de ces liquides, l'alcool éthylique et ses mélanges, l'alcool dénaturé et la substance communément employée à le dénaturer (un mélange de pyridine et de méthanol), l'acétone et ses mélanges, l'aldéhyde acétique et ses mélanges.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) L'emballage doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés dont la substance (tôle ou autres métaux, verre, grès, bois) ne peut être attaquée par le contenu liquide. L'emploi de récipients en bois est interdit pour les *liquides dénommés sous A 1 a et b*, ainsi que pour le *xylol* et l'*acétate d'amylo*.

(2) Le poids brut d'un colis dont les récipients sont en verre ou en grès ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Ces récipients, ainsi que les récipients en fer-blanc dont la contenance n'excède pas 5 kilogrammes, doivent être solidement assujettis soit isolément, soit à plusieurs, dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Ces enveloppes extérieures (à l'exception de caisses) seront munies de bonnes et solides poignées. Les enveloppes extérieures découvertes doivent porter un couvercle, et si celui-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues, facilement inflammables, il doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble. Les récipients en tôle contenant de l'*éther éthylique* ou du *sulfure de carbone* sont assujettis aux mêmes prescriptions, mais sans limitation de poids. Ces prescriptions ne sont pas exigées pour les *liquides repris sous A 2, 3, et B* lorsqu'ils sont emballés dans des récipients de tôle solides, étanches et bien fermés.

(3) Les récipients en fer ou autres métaux ne doivent être remplis des *liquides dénommés sous A 1 et b* que jusqu'à concurrence de 90% de leur capacité, à une température de 15° C.

(4) Tout colis renfermant les *liquides dénommés sous A 1 a et b* ainsi que l'*acétone* doit porter l'étiquette du modèle n° 2. Les paniers et cuveaux doivent en outre être munis de l'inscription bien apparente « A manier avec précaution ». Ils ne doivent pas être portés sur les épaules ou sur le dos. L'emploi de diables est seul autorisé pour leur manutention sur roues.

B.

Autres prescriptions.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets, dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées, moyennant observation des prescriptions, concernant les récipients, édictées au chapitre A :

- a) les *liquides dénommés sous A 2, 3, et B*, sans restriction,
- b) les *liquides dénommés sous A 1 b* en quantités totales ne dépassant pas 20 kilogrammes,
- c) les *liquides dénommés sous A 1 a* en quantités totales ne dépassant pas 5 kilogrammes.

(2) La lettre de voiture doit donner les indications suivantes :

1° pour *tous les liquides*, cette lettre doit mentionner si le point d'inflammation est inférieur à 21° C, ou s'il est compris entre 21° C et 55° C, ou s'il est compris entre 55° C et 100° C, et de plus si le liquide est susceptible, ou non, de se mélanger avec l'eau — ceci toutefois seulement lorsque les indications nécessaires ne ressortent pas déjà clairement de la désignation de la marchandise, par exemple « benzol » ;

2° en ce qui concerne les *liquides dénommés sous A 1, a et b*, cette lettre doit indiquer si le point d'ébullition est inférieur ou supérieur à 50° C ;

3° en ce qui concerne les *liquides n'ayant pas un point d'ébullition constant*, la lettre de voiture doit mentionner s'ils donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit excédant, ou non 5% du volume primitif.

A défaut de telles indications, les envois sont traités d'après les prescriptions A 1 a).

(3) Le transport doit avoir lieu en wagons découverts; toutefois, peuvent également être chargés en petites quantités dans des wagons couverts, soit isolément, soit avec d'autres objets conformément aux dispositions de l'alinéa (1) b et c, les *liquides dénommés sous A 1 a* dont le poids brut total n'excède pas 10 kilogrammes — 2 kilogrammes pour le *sulfure de carbone*, — les *liquides dénommés sous A 1 b* dont le poids brut total n'excède pas 20 kilogrammes, et les *liquides dénommés sous A 2* dont le poids brut total n'excède pas 50 kilogrammes.

(4) En outre, pour les *liquides dénommés sous A 1 a et b et l'acétone*, il faut observer les prescriptions suivantes :

a) avant de commencer le chargement, les wagons devront être munis sur les deux côtés, en outre de l'étiquette du modèle n° 2, des étiquettes « A manœuvrer avec précaution » ;

b) les colis doivent être solidement arrimés dans les wagons, les paniers et cuveaux découverts seront attachés aux parois; ils ne devront pas être superposés ;

c) les récipients qui se détérioreraient pendant le transport seront immédiatement déchargés et s'il n'est pas possible de les réparer à bref délai, ils pourront être vendus avec le contenu qui y sera resté, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur ;

d) les récipients en fer ou autres métaux, vides, bien fermés, qui contenaient ces liquides, peuvent être transportés en wagons couverts. Les récipients de même nature vides ne sont admis au transport que s'ils sont bien fermés. Les récipients non métalliques doivent être transportés en wagons découverts. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage antérieur auquel ont servi les récipients.

(5) Les prescriptions indiquées sous A (Emballage), alinéa (1), et sous B (Autres prescriptions), alinéa (2), sont applicables au transport en wagons-réservoirs de tous les *liquides appartenant à la classe III a*. En outre, pour les *liquides des catégories A 1 a et b et A 2* les prescriptions de B (Autres prescriptions), alinéa (4) a sont aussi applicables.

C.

Mode de transport.

Sont exclus du transport en grande vitesse par expéditions partielles :

a) les *liquides repris sous A 1 a* en quantités supérieures à 10 kilogrammes et à 2 kilogrammes pour le *sulfure de carbone*. Ils ne peuvent pas non plus être emballés en commun avec d'autres marchandises ;

b) les *liquides énumérés sous A 1 b et A 2*, ainsi que l'*esprit de bois (méthanol)* en quantités supérieures à 20 kilogrammes ;

c) les récipients vides ayant contenu les *liquides énumérés sous A 1 a, 1 b, et 2*, à l'exception des récipients métalliques bien fermés.

III b. Matières solides inflammables.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions :

1° Les *matières auxquelles le feu peut facilement être communiqué* par les étincelles de la locomotive, telles que le *foin*, le *charbon de bois en morceaux*, la *sciure de bois*, les *copeaux de bois*, la *pâte de bois*, les *rognures de papier*, le *jonc* (à l'exclusion du jonc d'Espagne), les *matières textiles végétales et leurs déchets*, la *paille* (y compris celle de maïs, de riz et de lin), la *tourbe* (à l'exclusion de la tourbe mécanique ou comprimée), ainsi que les *marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidu de pétrole, de résine et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables*, enfin le *soufre*.

2° La *cellôidine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en fulmi-coton pour collodion.

580

3° Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges, tuyaux* : les objets manufacturés en *celluloïd* ; la matière servant à la fabrication des films à base de *celluloïd* et les films de même nature ; les déchets de *celluloïd* et de films en *celluloïd*.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Les *matières dénommées sous 1°* doivent, si elles ne sont pas emballées, être transportées en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés. Le chemin de fer peut exiger que l'expéditeur fournisse les bâches.

(2) Les *lames de celloïdine* doivent être emballées de façon à empêcher complètement leur dessiccation.

(3) a) Le *celluloïd en plaques et en feuilles* doit être emballé dans des caisses en bois solides ou dans des ballots de papier d'emballage solide et souple. Ces ballots doivent être retenus par deux cadres de planches et fortement serrés au moyen de cercles de feuillard. Les bords des cadres doivent dépasser suffisamment l'emballage en papier.

b) Le *celluloïd en tuyaux et en tiges* doit être emballé dans des caisses en bois solides ou dans des ballots de papier d'emballage solide et souple. Ces ballots doivent être recouverts d'un tissu solide, relié aux deux extrémités en une sorte de moignon, ou bien ils doivent être entourés par quatre planches longitudinales étroites et deux fortes planches frontales auxquelles sont clouées les planches longitudinales.

c) Les objets *manufacturés en celluloïd*, les *matières premières pour films* et les *films* doivent être emballés dans des caisses en bois solides ou dans des boîtes en cartons résistantes.

d) Les *déchets de celluloïd et de films* doivent être emballés dans des caisses, cuveaux ou tonneaux solides et étanches. Ils peuvent également être emballés dans des enveloppes de toile brute, solides, en bon état, reliés solidement aux deux extrémités en une sorte de moignon, ou dans des sacs de toile brute, solides, dont le fond porte des poignées résistantes.

En ce qui concerne l'emballage prévu dans la seconde phrase de *b* ci-dessus, le poids des colis ne doit pas excéder 30 kg pour les tuyaux et 50 kg. pour les tiges. En ce qui concerne l'emballage dans la toile brute prévu sous *d* pour les déchets de *celluloïd* et de films, ce poids ne doit pas excéder 40 kg.

B.

Mode de transport.

Les *matières dénommées sous 1°*, de même que les *déchets de celluloïd et de films*, ne sont pas acceptées en grande vitesse par expéditions partielles.

Les *matières dénommées au 3°* ne peuvent être transportées qu'en wagons couverts ; les vantaux de ces wagons doivent être fermés. Ces objets ne doivent pas être placés à proximité de tuyaux ou conduites de chauffage ou de fourneaux allumés.

Classe IV.

Matières vénééuses.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions :

1° Les *substances arsenicales non liquides*, notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsenicale), l'*arsenic jaune* (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge (réalgar)*, l'*arsenic natif* (cobalt arsenical écaillé ou pierre à mouches), etc.

2° Le *ferrosilicium* et le *mangano-silicium* obtenus par voie électrique, et dont la teneur en silicium est inférieure à 75 %.

3° Le *cyanure de potassium* et le *cyanure de sodium à l'état solide*.

4° Les *substances arsenicales liquides*, particulièrement l'*acide arsénique*.

- 5° Les solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium.
- 6° Les produits métalliques vénéreux :
- a) le sublimé, le cinabre (vermillon) ;
- les couleurs à base de cuivre, particulièrement le vert-de-gris, les pigments de cuivre verts et bleus ; l'acétate de plomb ;
- b) les autres préparations de plomb, particulièrement la litharge (massicot), le minium, la céruse et autres couleurs à base de plomb ; les résidus plombeux.
- 7° Le sulfate de cuivre et les mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude et autres substances analogues (poudre pour bouillie bordelaise, etc.), l'acide oxalique et l'oxalate de potassium à l'état solide.
- 8° Les chlorates. Le bioxyde de baryum. L'azoture de sodium.
- 9° L'aniline (huile d'aniline).

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

- (1) Les récipients utilisés pour l'emballage doivent être solides, étanches et fermés de manière qu'il ne puisse se produire ni fuite ni tamisage.
- (2) Les matières dénommées sous 1° et 3° doivent être emballées comme suit :
- a) dans de forts tonneaux en fer, à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou
- b) dans des tonneaux doubles, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles, ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes, les récipients intérieurs étant revêtus d'un tissu serré. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients en fer-blanc soudés ou des vases en verre ou en grès. Les vases en verre ou en grès doivent être emballés solidement dans les autres récipients, garnis de matières d'emballage appropriées. Dans ces conditions, plusieurs vases peuvent être réunis en un colis.
- c) Les matières dénommées sous 1° peuvent aussi être emballées dans des sacs de toile goudronnée, renfermés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.
- (3) Le ferrosilicium et le mangano-silicium dénommés sous 2° doivent être emballés dans de forts récipients en bois ou en métal, imperméables à l'eau.
- (4) Les matières dénommées sous 4° doivent être emballées comme suit :
- a) dans des récipients en métal, en bois ou en caoutchouc munis de bonnes fermetures, ou
- b) dans des vases en verre ou en grès soigneusement calés dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, avec des matières d'emballage appropriées ; ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées.
- (5) Les matières dénommées sous 5° doivent être emballées dans des vases en fer bien clos et soigneusement calés dans des récipients en bois ou en métal solides garnis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes.
- (6) Les matières dénommées sous 6° doivent être emballées comme suit :
- a) dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étanches faits de bois sec et fort consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes, ou
- b) dans des boîtes en fer (dites Hobbocks), ou
- c) dans des vases en verre ou en grès ou — pour des quantités n'excédant pas 10 kilogrammes — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses) ; les récipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés et remplis de matières d'emballage appropriées ;
- d) il est permis aussi d'emballer les couleurs à base de plomb de toute espèce dans des récipients en fer-blanc ou en tôle de fer ;

e) il est permis de même de transporter les *composés quelconques du plomb et du cuivre en solutions aqueuses*, dans des réservoirs étanches, construits en matériaux que ces mélanges ne peuvent attaquer.

(7) Les *matières dénommées sous 7°* doivent être emballées dans des récipients en bois (tonneaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés ou dans des sacs solides, étanches et bien fermés.

(8) Les *matières dénommées sous 8°*, à l'exception de l'*azoture de sodium*, doivent être emballées dans des récipients en bois ou en tôle ondulée forts, étanches et bien fermés. Lorsqu'on emploie des récipients en bois (tonneaux ou caisses), ceux-ci doivent être revêtus intérieurement d'une garniture ininterrompue de papier souple destiné à empêcher efficacement le tamisage.

L'*azoture de sodium* doit être emballé dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches et bien fermés.

(9) Les colis renfermant des *matières dénommées sous 1° à 9°* doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu. Les désignations génériques telles que substances arsenicales, préparations de plomb, couleurs vénéneuses sont admises. En outre, les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° et 6° a* et l'*acide oxalique* et l'*oxalate de potassium à l'état solide* doivent porter l'étiquette du modèle n° 3, et s'il s'agit de *ferrosilicium* ou de *manganosilicium*(2°), la mention : « Craint l'humidité. Ne pas renverser ».

Les récipients contenant des *matières dénommées sous 8°* doivent porter une inscription bien apparente et durable, donnant l'indication de leur contenu, et l'étiquette du modèle n° 2. Ceux contenant de l'*azoture de sodium* recevront en outre la mention : « Craint l'humidité ».

(10) L'*aniline* (*huile d'aniline*) doit être contenue dans des estagnons en fer ou dans des barils en bois (par exemple des fûts à pétrole) très résistants et parfaitement étanches.

B.

Autres prescriptions.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A :

a) les *matières dénommées sous 4°*, par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme ; elles doivent être renfermées dans des vases en verre solidement calés avec de la terre d'infusoires sèche dans un récipient en fer-blanc étanche ;

b) les *matières dénommées sous 1°, 3° et 8°*, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes ; il est cependant interdit d'emballer du cyanure de potassium, du cyanure de sodium et des chlorates, du bioxyde de baryum et de l'azoture de sodium avec des acides ou des sels acides ;

c) les *matières dénommées sous 6° a*, par quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes ;

d) les *matières dénommées sous 2°, 6° b et 7°*, sans limite de poids.

Lorsque le récipient renferme des *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6° a*, ainsi que l'*acide oxalique* et l'*oxalate de potassium à l'état solide*, il doit être muni d'une étiquette du modèle n° 3.

(2) Il est interdit de charger les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° et 6° a* ainsi que l'*acide oxalique* et l'*oxalate de potassium à l'état solide* avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation.

(3) Il est également interdit de charger les *matières dénommées sous 3°, 5° et 8°* avec des acides et en outre celles du 5° avec des sels acides.

(4) Les *matières dénommées sous 5°* ne doivent être transportées qu'en wagon-réservoirs ou en wagons découverts. L'*azoture de sodium* ne doit être transporté qu'en wagons couverts.

(5) Le *ferrosilicium* et le *mangano-silicium dénommés sous 2°* doivent être remis au transport à l'état, absolument sec et dans des récipients parfaitement secs ; s'ils doivent être transportés en wagons découverts ceux-ci seront recouverts de bâches imperméables à l'eau.

(6) Les récipients vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° ou 6° a* ainsi que de l'*acide oxalique* et de l'*oxalate de potassium à l'état solide* doivent être parfaitement clos. Les sacs vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°* doivent être renfermés

dans des caisses ou dans d'autres sacs goudronnés, étanches et bien fermés et portant l'étiquette du modèle n° 3. Les récipients ou les sacs et la lettre de voiture doivent porter la mention de ce qu'ils contenaient précédemment. Est applicable également la disposition édictée à l'alinéa (2).

Les récipients et les sacs vides ayant servi au transport des *matières dénommées sous 8°* doivent porter l'étiquette du modèle n° 2.

(7) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières vénéneuses* ou leurs *solutions aqueuses* les prescriptions édictées sous A, alinéas (1) et (9) et B, alinéa (6). Ces récipients ne doivent être constitués que de matériaux inattaquables par les matières considérées ou par leur solutions aqueuses. Les récipients des wagons-réservoirs servant au transport des *matières dénommées sous 5°* ne doivent avoir aucune couture rivée ou être alors à double paroi. Ils ne doivent, en outre, porter aucune ouverture à leur partie inférieure (robinets, soupapes, etc.). Les ouvertures doivent être rendues étanches et être protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées. Les wagons-réservoirs remplis des *matières dénommées sous 5°* doivent être placés dans les trains de manière à être séparés par un véhicule au moins d'autres wagons remplis d'acides liquides.

C.

Mode de transport.

Sont exclues du transport en grande vitesse comme expéditions partielles les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6° a et 8°*, ainsi que les récipients vides, y compris les sacs, ayant contenu les mêmes matières.

D.

Exceptions aux prescriptions édictées sous A, B et C.

Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la classe IV, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés en détail par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients en verre ou en grès à fermeture étanche, et que ces derniers soient à leur tour emballés avec soin dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien.

Classe V.

Matières caustiques.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions :

1° l'*acide sulfurique*, l'*acide sulfurique fumant* (acide sulfurique contenant de l'anhydride, oleum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen), l'*acide azotique ou nitrique* (eau-forte) et leurs *mélanges*, l'*acide chlorhydrique ou muriatique*, l'*acide fluorhydrique*.

2° le *chlorure de soufre*, de même que le *nitrate ferreux* et le *sulfate ferreux* (mordant de fer) ;

3° la *lessive caustique* (lessive de soude ou de potasse, etc.), les *résidus de raffineries d'huile*, l'*eau ammoniacale* ne contenant pas plus de 25% d'ammonique ;

4° le *brome* ;

5° l'*anhydride sulfurique* ;

6° le *chlorure d'acétyle*, le *pentachlorure d'antimoine*, le *chlorure de chromyle*, l'*oxychlorure de phosphore*, le *pentachlore de phosphore* (superchlorure de phosphore), le *trichlorure de phosphore*, le *chlorure de sulfuryle*, le *chlorure de thionyle* et l'*acide chloro-sulfonique* ;

7° les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène d'une teneur de plus de 6 pour cent en poids de bioxyde d'hydrogène* ;

8° le *sulfure de sodium* et les *cokes à base de soude* ;

9° le *bisulfate de soude* ;

10° la *chaux-vive moulue (oxyde de calcium)*.

11° la *naphthaline brute susceptible de suinter*, expédiée en vrac.

584

CONDITIONS DE TRANSPORT

A.

Emballage.

(1) L'emballage des *matières dénommées sous 1^o à 4^o* doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés, qui ne puissent pas être attaqués par le contenu. Pour l'*acide fluorhydrique (1^o)* voir alinéa (5) La fermeture doit être conditionnée de manière à ne pouvoir être endommagée soit par des secousses, soit par le contenu. L'emploi de vases en *verre* ou en *grès* est subordonné aux conditions suivantes :

a) Les récipients servant au transport des *matières dénommées sous 1^o à 3^o* doivent être bien assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, remplis de matières d'emballage appropriées. Les récipients extérieurs (à l'exception des caisses) doivent être munis de poignées solides.

b) Pour l'*acide nitrique concentré* d'un poids spécifique d'au moins 1,48 à 15^o centigrade (46,8^o Baumé) et l'*acide nitrique rouge fumant*, les vases en verre ou en grès doivent être entourés dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées.

c) La matière d'emballage prévue sous a) et b) n'est pas nécessaire si les vases en verre sont placés dans des enveloppes en métal les entourant complètement et calés par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes.

d) Pour le *brome (4^o)*, les vases en verre ou en grès doivent être renfermés dans des récipients solides en bois ou en métal, et entourés jusqu'au col, de sable, de terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(2) Les *extincteurs d'incendie* qui contiennent des acides dénommés sous 1^o doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

(3) Les *accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique (1^o)* doivent être calés dans une caisse de batterie, de manière que les bacs ne puissent se déplacer. La caisse de batterie sera solidement emballée dans une autre caisse, avec des matières d'emballage absorbantes. Les couvercles des caisses porteront, bien apparentes, les mentions « Accumulateurs électriques » et « Haut ». Si les accumulateurs sont chargés, les pôles doivent être protégés de manière à éviter les courts-circuits.

Si les bacs sont constitués de matières résistantes, telles que le bois avec revêtement de plomb ou le caoutchouc durci, et que leur partie supérieure soit aménagée de telle sorte que l'acide ne puisse jaillir d'une manière dangereuse, on peut se passer d'emballer les bacs ou les batteries d'accumulateurs, à la condition que des dispositifs appropriés, tels que cadres, cloisons, renforcements, les empêchent de se renverser ou de se déplacer et les protègent contre les avaries pouvant résulter de colis tombant sur les batteries. Les bacs ou batteries faisant corps avec des voitures n'ont pas besoin non plus d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés ou arrimés solidement sur les wagons de chemins de fer.

(4) On ne peut employer des récipients en bois pour les *boîtes de plomb renfermant de l'acide sulfurique*, provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, que s'il est possible d'empêcher tout suintement d'acide.

(5) Les récipients contenant de l'*acide fluorhydrique (1^o)* seront en plomb ou en gutta-percha pour l'acide étendu ; les récipients en bois avec garniture intérieure solide en paraffine sont également admissibles. Des récipients en fer avec tampon de fermeture étanche à vis, peuvent également être employés pour l'acide concentré, à 70% au moins d'acide pur. Ces récipients en fer ne doivent être remis, pleins ou vides, aux gares expéditrices qu'après lavage de toute trace d'acide à leur surface extérieure. Les récipients à acide fluorhydrique, pleins ou vides, devront porter une étiquette ou une inscription bien apparente et durable, avec la mention « Acide fluorhydrique concentré à 70% d'acide pur » et en outre une étiquette du modèle n^o 3.

(6) L'*anhydride sulfurique* (5°) doit être emballé :

a) dans de fortes boîtes en tôle ou en fer-blanc, bien soudées, ou

b) dans de fortes bouteilles en fer, en fer-blanc ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique.

Les boîtes et bouteilles doivent être solidement emballées dans de forts récipients en bois, en fer ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(7) Les *matières dénommées sous 6°* doivent être emballées :

a) dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier, en plomb ou en cuivre, absolument étanches et munis d'une bonne fermeture, ou

b) dans des récipients en verre. En ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées :

α) Les récipients en verre doivent avoir des parois épaisses et être bouchés hermétiquement avec des bouchons en verre rodé, fixés de manière à ne pouvoir se détacher.

β) Si les récipients en verre contiennent plus de 5 kilogrammes, ils doivent être placés dans des enveloppes métalliques. Les bouteilles d'une contenance plus faible peuvent être emballées dans des caisses en bois solides, divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre compartiments.

γ) Les récipients en verre doivent être placés dans les enveloppes de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres au moins entre eux et les parois. Les espaces vides seront soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles : pour le *chlorure d'acétyle*, on peut aussi faire usage de sciure de bois.

δ) Le couvercle des récipients extérieurs doit porter l'indication du contenu avec la mention « Fragile » ou un signe équivalent.

(8) Pour les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée) (7°) on doit employer de forts récipients en verre ou en grès qui ne décomposent pas le bioxyde d'hydrogène et qui ne soient pas fermés hermétiquement ou qui ne permettent pas la production d'une surpression intérieure. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans des caisses ou dans des paniers solides pourvus les uns et les autres de poignées. Les paniers doivent être recouverts d'une bonne couverture de protection.

(9) Pour le *sulfure de sodium raffiné cristallisé* (8°) on doit employer des récipients imperméables à l'eau, pour le *sulfure de sodium brut* ainsi que pour le *coke à base de soude*, des récipients en fer étanche.

(10°) Le *bisulfate de soude* doit être renfermé dans des récipients à parois étanches, inattaquables par le contenu. Il peut aussi être chargé dans des wagons découverts revêtus intérieurement de plomb, recouverts par une bâche et pourvus d'un dispositif empêchant le contact immédiat de la bâche et du bisulfate.

(11) La *chaux vive moulue* doit être renfermée dans des sacs forts et étanches.

(12) Pour la *naphthaline dénommée sous 11°*, le plancher du wagon doit, par les soins de l'expéditeur et à ses frais, être séparé de cette substance par une bâche en tissu serré.

(13) Chaque colis renfermant des *matières dénommées sous 1° à 6°* doit être munie d'une étiquette du modèle n° 3. Les colis d'*acide nitrique rouge fumant* doivent en outre porter l'étiquette du modèle n° 2.

B.

Autres prescriptions.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A :

a) jusqu'à 500 grammes de *brome* (4°) ;

b) l'*anhydride sulfurique* (5°) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes ; il peut aussi être renfermé dans de forts tubes en verre fermés au chalumeau, qui seront solidement calés dans des récipients en fer-blanc, solides, bien fermés et remplis de terre d'infusoires ;

- c) jusqu'à 5 kilogrammes des *matières dénommées sous 6°* ;
d) jusqu'à 10 kilogrammes des *matières dénommées sous 1°, 2° et 3°*.

Les récipients contenant ces matières doivent être solidement calés dans les récipients en bois.

(2) La lettre de voiture doit porter les mentions suivantes :

a) pour l'*acide nitrique* (1°) dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° centigrade ; à défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré [A, alinéa (1) b) et c)] ;

b) pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique* provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, on devra certifier que l'acide sulfurique ne peut couler ;

c) pour les *résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine*, on devra certifier qu'ils sont complètement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport.

Cette déclaration n'est pas nécessaire pour les *résidus d'acide provenant de la fabrication de la nitrocellulose* ; il n'est pas tenu compte d'une teneur minime en nitrocellulose.

(3) Les *matières dénommées sous 1° à 5°* doivent être transportées dans des wagons découverts. Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés :

a) pour le transport des *matières dénommées sous 3°*, si elles sont emballées dans des barils en fer, forts et étanches, qui ne peuvent être remplis que jusqu'aux neuf-dixièmes de leur capacité ;

b) pour le transport du *brome* (4°) *par quantités ne dépassant pas 500 grammes*, pour celui de l'*anhydride sulfurique* (5°) *par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes*, et pour celui des *matières dénommées sous 1°, 2° et 3°, par quantités ne dépassant pas 20 kilogrammes*, soit isolément, soit avec d'autres objets, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois.

(4) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée) dont la teneur en bioxyde d'hydrogène excède 6% en poids et ne dépasse pas 35% en poids (7°) ainsi que le *sulfure de sodium* et les *coques à base de soude* (8°) sont transportés en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés : les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène dont la teneur en bioxyde d'hydrogène excède 35% en poids* (7°) doivent toujours être transportées dans des wagons spéciaux (wagons-touries, p. ex.).

(5) Les *récipients vides* qui ont renfermé des *matières dénommées sous 1° à 5°* doivent, lorsqu'ils sont remis au transport comme expéditions partielles, être bien fermés ou nettoyés à fond. La lettre de voiture doit mentionner ce qu'ils contenaient précédemment.

(6) Les prescriptions édictées aux alinéas (3) et (5) ne sont pas applicables aux *extincteurs d'incendie* ni aux *accumulateurs électriques* [A, alinéas (2) et (3)].

(7) Les *récipients* contenant de l'*acide fluorhydrique* (1°) doivent être placés le tampon de fermeture en dessus.

(8) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières caustiques* les dispositions édictées sous A, alinéa (1) à l'exception de celles figurant sous a à d.

(9) La *chaux vive moulue en sacs* ne doit être transportée que dans des wagons couverts.

(10) Lorsque la lettre de voiture mentionne que la *naphtaline brute*, traitée à la presse hydraulique ou à la machine centrifuge, est dégagée de ses parties huileuses à un point tel qu'aucun suintement ne se produit plus, le transport de la *naphtaline brute* n'est soumis à aucune condition.

C.

Mode de transport.

(1) Les *matières dénommées sous 3°* sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielle si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa (3) a) ; *celles des 1° à 3°* en

587

quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, le *brome* jusqu'à 500 grammes et l'*anhydride sulfurique* jusqu'à 2 kilogrammes sont également admis sous l'emballage prévu au B, alinéa (3) *b*.

(2) Cette restriction ne s'applique pas aux *extincteurs d'incendie* et *accumulateurs électriques* [A, alinéas (2) et (3)].

D.

Exceptions aux prescriptions édictées sous A, B et C.

Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la Classe V. destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients en verre ou en grès à fermeture étanche, et que ces derniers soient à leur tour emballés avec soin dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien.

Classe VI.

Produits répugnants et de mauvaise odeur.

Sont admis au transport :

1° Les *tendons frais*, les *retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées*, (1) ainsi que les *déchets de ces deux sortes de matières*, les *cornes et onglons ou sabots frais non débarrassés d'os et de parties molles adhérentes*, les *os frais non débarrassés de chairs ou autres parties molles adhérentes*, ainsi que les *autres matières animales nauséabondes et répugnantes* en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous.

2° Les *peaux fraîches non salées*.

3° Les *os nettoyés ou séchés*, les *cornes et onglons ou sabots nettoyés ou séchés*.

4° Les *caillettes de veau fraîches*, débarrassées de tout reste d'aliments.

5° Les *résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau* (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais).

6° Les *résidus non comprimés de l'espèce désignée au 5°*.

7° Le *fumier mélangé de paille*.

8° Les *autres matières fécales*, y compris celles qui *proviennent des fosses d'aisance*.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Les matières ci-dessous énumérées, remises au transport comme *expéditions partielles*, doivent être emballées ainsi qu'il suit :

a) celles dénommées sous 1°, 5° et 6°.

dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés ; le contenu ne doit pas se révéler par son odeur, d'une manière désagréable ;

b) celles dénommées sous 2°

dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés, ou dans des sacs solides, imperméables et bien fermés, imprégnés de désinfectants appropriés, tels qu'acide phénique, lysol, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir ; l'emploi de ces sacs est toutefois limité aux mois de novembre, décembre, janvier et février ;

c) celles dénommées sous 3°

dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides ;

(1) Les retailles de peaux humides chaulées sont admises au transport sans conditions.

d) *les caillettes de veau* (4°)

dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés ; pendant les mois d'avril à septembre inclusivement, les caillettes de veau doivent être salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette ; une couche de sel d'au moins un centimètre d'épaisseur doit être répandue en outre au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes ; la lettre de voiture doit contenir une déclaration portant que ces prescriptions ont été observées ;

e) *les crottes de chiens* (8°)

dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés ;

f) *la fiente de pigeons* (8°)

dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés ; la fiente de pigeons sèche peut aussi être emballée dans des sacs solides et imperméables.

Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux récipients servant d'emballage.

(2) Les prescriptions suivantes sont applicables aux *chargements par wagon complet* :

a) *Matières dénommées sous 1° et 2°* :

1° Si l'on utilise des *wagons couverts, aménagés spécialement*, portant des installations de ventilation efficaces, l'emballage n'est pas nécessaire. Les matières doivent être imprégnées d'acide phénique à 5% au moins ou d'autres désinfectants appropriés de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir.

2° Si l'on emploie des wagons à marchandises *ordinaires découverts* :

α) du 1^{er} mars au 31 octobre, les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables ; ces sacs seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1°, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'un des désinfectants précités ; cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée ;

β) du 1^{er} novembre à la fin de février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant les envois doivent être recouverts également d'une bâche en toile à houblon et cette bâche sera elle-même recouverte entièrement d'une grande bâche imperméable non goudronnée.

La première bâche doit au besoin être passée à l'un des désinfectants énumérés sous 1°, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir ;

γ) si les désinfectants ne suffisent pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides, étanches et bien fermés, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

b) *Les matières dénommées sous 3°* ne demandent pas d'emballage spécial ; si elles sont remises non emballées et dans des wagons découverts, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

c) *Les caillettes de veau* (4°)

doivent être emballées selon le mode prescrit à l'alinéa (1) d).

d) *Les matières dénommées sous 5°*

doivent être recouvertes entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être imprégnée de désinfectants appropriés (acide phénique, lysol, etc.) de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

e) *Les matières dénommées sous 6°*

doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à l'alinéa (1) a).

589

f) Le *fumier mélangé de paille* (7^o) ne demande pas d'emballage spécial ; s'il est remis sans emballage, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

g) Les *matières dénommées sous 8^o*.
doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les *crottes de chiens* et la *fiente de pigeons sèche* peuvent aussi être emballées dans des sacs solides et imperméables.

B.

Autres prescriptions.

(1) Le chemin de fer peut limiter le transport à certains trains, se faire payer d'avance le prix de transport, et prendre également des dispositions spéciales concernant l'heure et le délai du chargement et du déchargement, ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée. Le chemin de fer peut exiger que les bâches soient fournies par l'expéditeur.

(2) Les *matières dénommées sous 7^o et 8^o*.
(à l'exception des *crottes de chiens* et de la *fiente de pigeons*) ne sont pas acceptées comme expéditions partielles.

(3) Les récipients renfermant des *crottes de chiens* ne doivent pas être roulés, ils seront transportés debout.

(4) Le chemin de fer dernier transporteur doit soumettre les wagons de chemins de fer ayant servi au transport de chargements de *matières dénommées sous 1^o, 2^o, 3^o et 7^o*, en vrac, ou de chargements de *matières dénommées sous 8^o*, chaque fois qu'ils auront été utilisés, à un nettoyage ou désinfection conformément aux dispositions légales, applicables dans l'Etat contractant où se trouve la station destinataire. Les frais de la désinfection grèvent la marchandise.

(5) Si une odeur nauséabonde se fait sentir, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur : les frais grèvent la marchandise.

(6) Les *matières dénommées sous 3^o et 4^o* peuvent être transportées en wagons couverts. Il est interdit de les charger avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation. Les *matières dénommées sous 1^o, 2^o, 5^o, 6^o, 7^o et 8^o* doivent être transportées en wagons découverts [voir à cet égard A (2) a, 1^o]. Le transport des *crottes de chiens sèches*, lorsqu'elles sont emballées selon les prescriptions édictées sous A (2) f), dernière phrase, sera effectué en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches fermant bien.

(7) Les récipients vides et les bâches ayant servi au transport des matières de la Classe VI doivent être complètement nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés, de manière qu'ils ne répandent aucune odeur méphitique. La lettre de voiture doit mentionner à quel usage ils avaient servi. Le transport doit avoir lieu en wagons découverts.

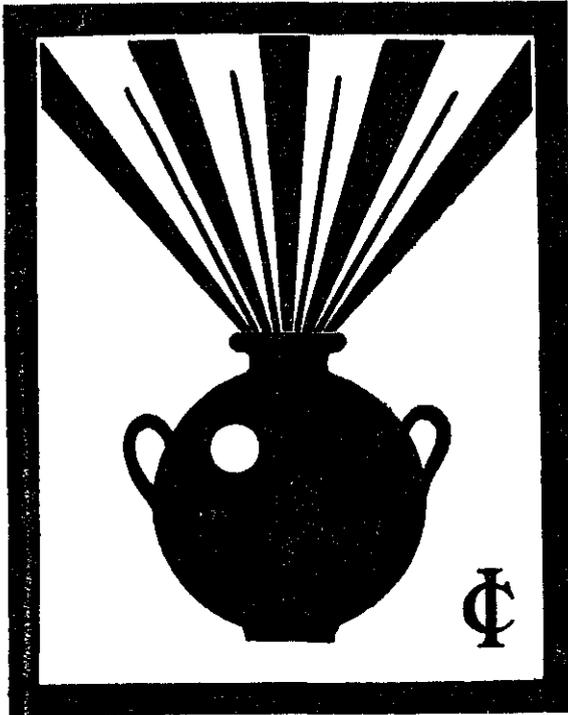
(8) Les envois sont soumis du reste aux prescriptions de police en vigueur dans chaque Etat.

C.

Mode de transport.

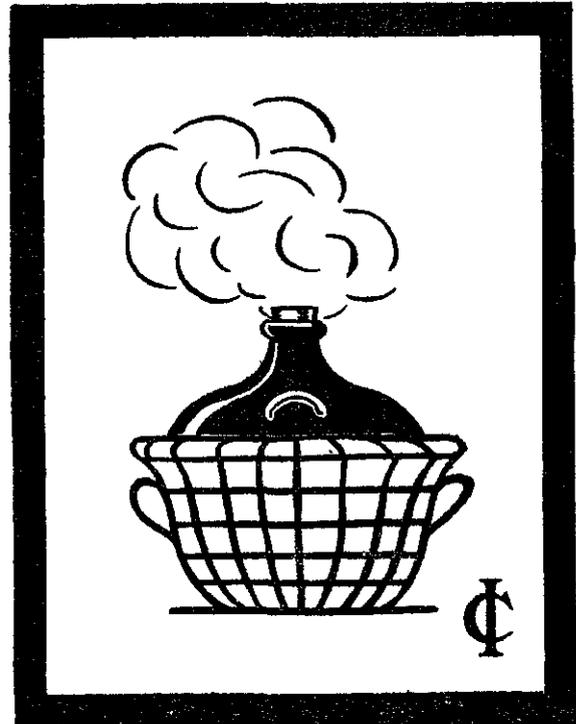
Les matières dénommées dans la classe VI, les récipients vides qui ont contenu ces matières, et les bâches en retour qui ont servi à ces transports ne peuvent être transportés en grande vitesse par expéditions partielles.

MODÈLE DE L'ÉTIQUETTE N° 1.



Couleur : rouge sur papier blanc

MODÈLE DE L'ÉTIQUETTE N° 3.



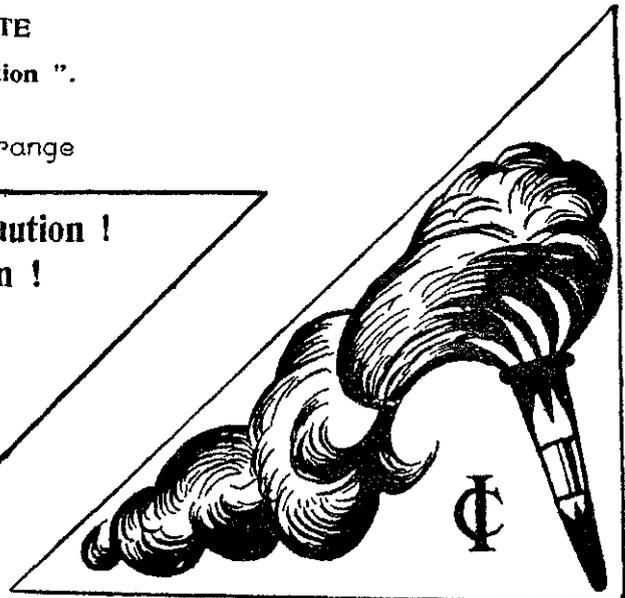
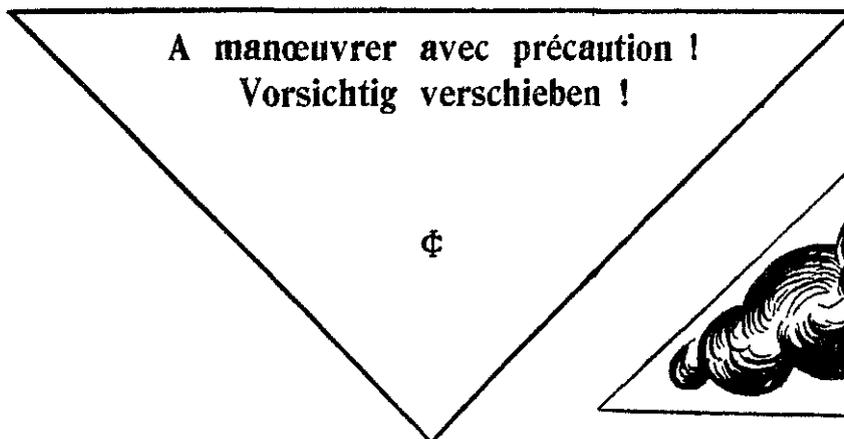
Couleur : rouge sur papier blanc

MODÈLE DE L'ÉTIQUETTE

A manœuvrer avec précaution !

(Echelle : 1/3)

Couleur : noir sur papier orange



MODÈLE DE L'ÉTIQUETTE N° 2.

Répertoire alphabétique des objets dénommés dans l'Annexe I de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

Objets	Classe ou groupe	Objets	Classe ou groupe
A			
Accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique	V 1 ^o	Arsenicales (substances non liquides) ...	IV 1 ^o
Acétate d'amyle	III a A 2	Arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment)	IV 1 ^o
Acétate de plomb	IV 6 ^o a	Arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches)	IV 1 ^o
Acétone	III a B	Arsenic rouge (réalgar)	IV 1 ^o
Acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé par des matières poreuses ...	I d 11 ^o	Articles en filet, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile	II 3 ^o b
Acide arsénieux (fumée arsenicale)	IV 1 ^o	Articles pyrotechniques de salon	I c 2 ^o
Acide arsénique	IV 4 ^o	Artifice (Pièces d')	I c 3 ^o
Acide azotique ou nitrique et leurs mélanges	V 1 ^o	Azote comprimé	I d 4 ^o
Acide carbonique comprimé	I d 1 ^o	Azoture de sodium	IV 8 ^o
Acide carbonique liquéfié	I d 5 ^o	B	
Acide chlorhydrique ou muriatique	V 1 ^o	Bâches, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8 ^o b
Acide chloro-sulfonique	V 6 ^o	Baguettes pyrotechniques	I c 1 ^o b
Acide fluorhydrique	V 1 ^o	Bandes d'amorces	I c 2 ^o d
Acide muriatique	V 1 ^o	Bandes d'amorces, paraffinées	I c 2 ^o d
Acide nitrique	V 1 ^o	Benzines légères	III a A 1 b
Acide nitrique concentré	V 1 ^o	Benzines lourdes	III a A 1 b
Acide nitrique rouge fumant	V 1 ^o	Benzin-naphta	III a A 1 b
Acide oxalique	IV 7 ^o	Benzol	III a A 1 b
Acide picrique	I a 3 ^o	Benzol (Mélanges de)	III a A 2
Acide sulfureux liquéfié	I d 7 ^o	Bioxyde de baryum	IV 8 ^o
Acide sulfurique	V 1 ^o	Bioxyde d'hydrogène	V 7 ^o
Acide sulfurique contenant de l'anhydride	V 1 ^o	Bisulfate de soude	V 9 ^o
Acide sulfurique de Nordhausen	V 1 ^o	Bombes confetti	I c 2 ^o c
Acide sulfurique fumant	V 1 ^o	Bonbons fulminants	I c 2 ^o a
Air comprimé	I d 4 ^o	Boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique	V 1 ^o
Air liquide	I d 9 ^o	Bougies-pluie de fleurs	I c 1 ^o b
Alcool dénaturé et la substance communément employé à le dénaturer, etc. ...	III a B	Bougies-pluie d'or	I c 1 ^o b
Alcool éthylique	III a B	Bouillie bordelaise (Poudre pour)	IV 7 ^o
Alcool (Mélanges d')	III a A 2	Bourre de soie, fortement chargée, en écheveaux	II 7 ^o
Aldéhyde acétique	III a B	Brome	V 4 ^o
Allumettes-feux de Bengale	I c 1 ^o b	C	
Allumettes ordinaires et autres allumettes à friction	I c 1 ^o a	Caillettes de veau fraîches, débarrassées de tout reste d'aliments	VI 4 ^o
Allumeurs de sûreté ou autres amorces analogues	I b 2 ^o c	Calcium	I e 1 ^o
Ammoniaque dissoute dans l'eau	I d 10 ^o	Capsules métalliques	I b 2 ^o a
Ammoniaque liquéfiée	I d 6 ^o	Capsules métalliques d'acide carbonique (Sodor, Sparklets)	I d 5 ^o
Amorces électriques sans leur détonateur	I b 2 ^o c	Capsules pour armes à feu	I b 2 ^o a
Amorces explosibles	I c 2 ^o d	Carbure de calcium	I e 2 ^o
Amorces non détonantes	I b 2 ^o	Cartes de fleurs (articles pyrotechniques de salon)	I c 2 ^o a
Amorces pour fusées de projectiles	I b 2 ^o d		
Anhydride sulfurique	V 5 ^o		
Aniline	IV 9 ^o		
Argon	I d 4 ^o		
Arsenicales (substances liquides)	IV 4 ^o		

Cartouches en carton à inflammation centrale, terminées.....	I b 4 ^o c	Cornes nettoyées ou séchées	VI 3 ^o
Cartouches Flobert à balles.....	I b 4 ^o d	Corps nitrés organiques.....	I a 4 ^o
Cartouches Flobert à petits plombs	I b 4 ^o e	Coton, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8 ^o a
Cartouches Flobert sans balles ni petits plombs	I b 4 ^o f	Couleurs à base de cuivre	IV 6 ^o a
Cartouches pour armes à feu portatives..	I b 4 ^o	Couleurs à base de plomb	IV 6 ^o b
Cartouches terminées dont les douilles ne sont qu'en partie métalliques.....	I b 4 ^o b	Coups de canon (pièces d'artifice pour signaux)	I c 4 ^o
Cartouches terminées dont les douilles sont entièrement en métal.....	I b 4 ^o a	Courroies de transmission de coton ou de chanvre, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8 ^o b
Celldorine.....	III b 2 ^o	Crapauds (petites pièces d'artifice)	I c 3 ^o b
Celluloïd en plaques, feuilles, tiges, tuyaux	III B 3 ^o	Crottes de chiens.....	VI 8 ^o
Céruse et autres couleurs à base de plomb.....	IV 6 ^o b	Crypton	I d 4 ^o
Chandelles romaines	I c 3 ^o a	Cuivre (pigments de) verts et bleus.....	IV 6 ^o a
Chanvre, à l'état brut sous forme de déchets, etc.	II 8 ^o a	de calcium dont le contenu en carbure de calcium dépasse 0,2% ...	I e 2 ^o
Charbon de bois en morceaux.....	III b 4 ^o	Cyanure de potassium, à l'état solide ...	IV 3 ^o
Charbon de bois, fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux ...	II 6 ^o	Cyanure de sodium, à l'état solide	IV 3 ^o
Chaux-vive moulue.....	V 10	Cylindres Bosco.....	I c 2 ^o c
Chiffons gras ou imprégnés de vernis ...	II 8 ^o a	D	
Chlorates	IV 8 ^o	Déchets, à l'état de chiffons ou d'étoupes, provenant de la filature ou du tissage de laine, de poils, de laine artificielle, de coton, de soie, de lin, de chanvre et de jute, à l'état brut, etc., imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile	II 8 ^o a
Chlore, liquéfié, exempt d'humidité.....	I d 7 ^o	Déchets de celluloid.....	III b 3 ^o
Chlorure d'acétyle.....	V 6 ^o	Déchets de films en celluloid.....	III b 3 ^o
Chlorure de chromyle	V 6 ^o	Déchets de matières textiles végétales... ..	III b 1 ^o
Chlorure de méthyle, liquéfié	I d 8 ^o	Déchets de retailles de peaux fraîches... ..	VI 4 ^o
Chlorure d'éthyle, liquéfié	I d 8 ^o	Déchets de tendons frais.....	VI 4 ^o
Chlorure de soufre	V 2 ^o	Dissolutions du zinc-éthyle dans l'éther ..	II 4 ^o
Chlorure de sulfuryle	V 6 ^o	Dissolutions du zinc-méthyle dans l'éther ..	II 4 ^o
Chlorure de thionyle.....	V 6 ^o	Douilles vides avec capsules pour armes à feu	I b 2 ^o b
Cièrges merveilleux	I c 1 ^o b	E	
Cinabre	IV 6 ^o a	Eau ammoniacale ne contenant pas plus de 25% d'ammoniaque	V 3 ^o
Cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches.....	IV 4 ^o	Eau-forte	V 4 ^o
Cokes à base de soude	V 8 ^o	Eau oxygénée	V 7 ^o
Colle de peau (Résidus de la fabrication de la).....	VI 5 ^o	Echeveaux de bourre de soie fortement chargés.....	II 7 ^o
Collodion	III a A 1 a	Echeveaux de cordonnet, soie souple, etc., fortement chargés	II 7 ^o
Combinaisons de phosphore avec des métaux, sujettes à l'inflammation spontanée	II 2 ^o	Esprit de bois (méthanol), brut ou rectifié.....	III a B
Combinaisons de phosphore avec des terres alcalines.....	II 2 ^o	Essence légère de pétrole	III a A 1 b
Combinaisons entre les métaux des alcalins et alcalins-terreux.....	I e 1 ^o	Ethane	I d 5 ^o
Composés quelconques du cuivre, en solution aqueuse	IV 6 ^o a	Ether éthylique	III a A 1 a
Composés quelconques du plomb, en solution aqueuse	IV 6 ^o b	Ether méthylique, liquéfié.....	I d 8 ^o
Copeaux de bois	III b 1 ^o	Ethylamine, liquéfié	I d 8 ^o
Cordages imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile	II 8 ^o b	Etoupes, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8 ^o a
Cordonnet fortement chargé, en écheveaux	II 7 ^o		
Cornes fraîches, non débarrassées d'os et de parties molles adhérentes	VI 4 ^o		

Mouilles	I b 2° c	Huile brute et produits de sa distillation très fluides	III a A 1 b
Mouilles à vis	I b 2° c	Huiles (Certaines) pour moteurs à combustion interne	III a A 3
Explosifs de mine ou de tir	I a	Huile d'aniline.....	IV 9
Extincteurs d'incendie	V 1°	Huile de goudron de bois.....	III a A 3
		Huile de goudron de houille.....	III a A 3
F		Huile de goudron de lignite.....	III a A 3
Feux d'artifice de salon	I c 3° b	Huile de goudron de tourbe	III a A 3
Feux d'artifice que l'on brûle dans la main	I c 3° b	Huile de nettoyage	III a A 3
Feux de Bengale	I c 3° c	Huile de paraffine.....	III a A 3
Ferrosilicium.....	IV 2°	Huile de schiste.....	III a A 3
Fiente de pigeons	VI 8°	Huile de vitriol.....	V 1°
Fils de pêcheurs graissés.....	II 8° b	Huile légère.....	III a A 1 b
Films à base de celluloid	III b 3°	Huile solaire.....	III a A 3
Fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle	II 16	Hydrogène comprimé	I d 4°
Fils imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile.....	II 8° b	Hydruure de calcium.....	I e 2°
Fils retors, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile	II 8° b		
Fire crackers	I c 3° b	I	
Foin.....	III b 4°	Inflammateurs.....	I c 1°
Fontaines (pièces d'artifice artistiques) ..	I c 3° a		
Fruits pour cotillons et articles similaires.	I c 2° c	J	
Fulmi-coton	I a 1°	Jonc (à l'exclusion du jonc d'Espagne) ..	III b 1°
Fulmi-coton pour collodion	I a 4°	Jute, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8° a
Fumée arsenicale	IV 1°		
Fumier mélangé de paille	VI 7°	K	
Fuseaux faits de papier graissé imprégné de vernis ou huilé	II 41°	Kérosine	III a A 2
Fusées	I c 3° a		
Fusées de projectiles sans amorces ou dispositifs provoquant un effet brisant	I b 2° d	L	
		Laine, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8° a
G		Laine artificielle, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.....	II 8° a
Gaz à l'eau comprimé	I d 2°	Laine ayant servi au nettoyage	II 8° a
Gaz comprimés.....	I d a	Lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimes de papier-collodion ou de petits points d'argent fulminant.....	I c 2° a
Gaz d'éclairage comprimé	I d 2°	Lames de celloïdine	III B 2°
Gaz d'huile comprimé	I d 3°	Lessive caustique	V 3°
Gaz d'huile liquéfié.....	I d 5°	Lessive de potasse.....	V 3°
Gaz liquéfiés	I d b	Lessive de soude	V 3°
Gaz mixte	I d 2°	Ligroïne	III a A 1 b
Gaz rares	I d 4°	Limaille de fer ou d'acier grasse (provenant des tours ou des machines à forer, etc.)	II 40°
Gaz riche (gaz d'huile) comprimé.....	I d 3°	Lin, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8° a
Godets de carton.....	I b 2° a	Lin (Paille de)	III b 4°
Goudron brut	III a A 3	Liquides combustibles	III a
Goudron de houille distillé	III a A 3		
Goudron de houille (Différents produits de distillation de)	III a A 1 b		
Grenades fulminantes et articles similaires contenant du fulminate d'argent	I c 2° b		
Grison	I d 4°		
H			
Hélium.....	I d 4°		
Huile à gaz.....	III a A 3		

Liquides dont le point d'inflammation est supérieur à 55° C sans dépasser 100° C	III a A 3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion	I c
Liquides et mélanges artificiels ou solutions ayant leur point d'inflammation en dessous de 21° C, ne contenant pas plus de 30% de matières solides solubles dans les liquides (liquides inflammables)	III a A 4	Matière servant à la fabrication des films à base de cellulose	III b 3°
Liquides et mélanges artificiels ou solutions ayant un point d'ébullition de 50° C au maximum ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui excède 5% du volume primitif	III a A 4 a	Matières solides inflammables.....	III b
Liquides et mélanges artificiels ou solutions, ayant un point d'ébullition supérieur à 50° C ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui n'excède pas 5% du volume primitif .	III a A 4 b	Matières sujettes à l'explosion	I
Liquides et mélanges artificiels ou solutions dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C.....	III a A 2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	II
Liquides et mélanges artificiels ou solutions ne se mélangeant pas avec l'eau .	III a A	Matières textiles végétales et leurs déchets.....	III b 4°
Liquides et mélanges artificiels ou solutions qui peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C	III a B	Matières vénéneuses	IV
Lisses de harnais, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8° b	Mèches	I c 1°
Lisses de tissand, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8° b	Mèches à combustion rapide	I b 4° a
Litharge.....	IV 6° b	Mèches de poudre noire	I c 4° c
		Mèches détonantes instantanées	I b 4° b
		Mèches non amorcées	I b 4°
M		Mélanges artificiels et liquides ou solutions ayant leur point d'inflammation en dessous de 21° C et ne contenant pas plus de 30% de matières solides solubles dans les liquides (liquides inflammables)	III a A 1
Mais (Paille de)	III b 4°	Mélanges artificiels et liquides ou solutions ayant un point d'ébullition de 50° C au maximum ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui excède 5% du volume primitif	III a A 1 a
Mangano-silicium	IV 2°	Mélanges artificiels et liquides ou solutions ayant un point d'ébullition supérieur à 50° C ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui n'excède pas 5% du volume primitif	III a A 1 b
Masse dite bourre de liège	II 9°	Mélanges artificiels et liquides ou solutions dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C	III a A 2
Massicot.....	IV 6° b	Mélanges artificiels et liquides ou solutions qui peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C	III a B
Matières animales nauséabondes et répugnantes.....	VI 1°	Mélanges d'acétone	III a B
Matières auxquelles le feu peut être facilement communiqué par les étincelles de la locomotive	III b 4°	Mélanges d'acide azotique ou nitrique... ..	V 1°
Matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage	II 15°	Mélanges d'alcools et de benzols.....	III a A 2
Matières caustiques	V	Mélanges d'alcools éthyliques	III a B
Matières fécales, y compris celles provenant des fosses d'aisances	VI 8°	Mélanges d'aldéhyde acétique.....	III a B
Matières inflammables	III	Mélanges de pyridine et de méthanol	III a B
Matières imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile	II 8° a	Mélanges d'esprit de bois.....	III a B
		Mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de l'huile de résine et autres matières analogues, etc.	II 9°
		Mélanges de méthanol	III a B
		Mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses	II 3°

Mélanges de résidus de pétrole, de résine et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables.....	III b 1°	Pentachlorure de phosphore.....	V 6°
Mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude et autres substances analogues.....	IV 7°	Peroxyde de sodium	I e 3°
Métaux alcalins et alcalins terreux	I e 1°	Pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer	I b 3°
Métaux pyrophoriques	II 12°	Petites pièces d'artifice et feux d'artifice de salon	I c 3° b
Méthane.....	I d 4°	Pétrole brut et produits de sa distillation très fluides	III a A 1 b
Méthanol	III a B	Pétrole naturel très léger	III a A 1 a
Méthylamine, liquéfié.....	I d 8°	Pétrole-Test	III a A 2
Minium	IV 6° b	Phosgène liquéfié	I d 6°
Mordant de fer	V 2°	Phosphore amorphe (rouge)	II 2°
Motorine	III a A 3	Phosphore ordinaire (blanc ou jaune)...	II 1°
Munitions	I b	Phosphure de calcium	II 2°
		Phosphure de fer.....	II 2°
N		Phosphure de strontium	II 2°
Naphtaline brute, susceptible de suinter, expédiée en vrac	V 11°	Pièces d'artifice	I c 3°
Néon	I d 4°	Pièces d'artifice, artistiques	I c 3° a
Nitrate ferreux	V 2°	Pièces d'artifice (petites) et feux d'artifice de salon	I c 3° b
Nitrocellulose comprimée.....	I a 1° b	Pièces d'artifice pour signaux.....	I c 4°
Nitrocellulose sous forme d'ouate et non comprimée.....	I a 1° a	Pierre à mouches.....	IV 1°
		Pigments de cuivre, verts et bleus.....	IV 6° a
O		Pluies d'argent et d'or	I c 3° b
Objets manufacturés en celluloid	III b 3°	Poils, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8° a
Oleum	V 1°	Points d'argent fulminants.....	I c 2° a
Onglons ou sabots frais, non débarrassés d'os et de parties molles adhérentes ..	VI 1°	Pois fulminants	I c 2° b
Onglons ou sabots, nettoyés ou séchés ..	VI 3°	Potassium.....	I e 1°
Orpiment	IV 1°	Poudre pour bouillie bordelaise	IV 7°
Os frais non débarrassés de chairs ou autres parties molles adhérentes.....	VI 1°	Préparations de plomb.....	IV 6° b
Os nettoyés ou séchés.....	VI 3°	Produits (Différents) de distillation du goudron de houille	III a A 1 b
Oxalate de potassium à l'état solide.....	IV 7°	Produits de la distillation des pétroles bruts et autres huiles brutes	III a A 1 b
Oxychlorure de carbone liquéfié (phosgène)	I d 6°	Produits de tête de la distillation du goudron et des huiles à gaz	III a A 1 a
Oxychlorure de phosphore.....	V 6°	Produits (Différents) légers de la distillation du goudron de bois, de tourbe, de lignite et de houille.....	III a A 2
Oxyde de calcium	V 10°	Produits fabriqués avec des matières imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile.....	II 8° b
Oxygène comprimé	I d 4°	Produits métalliques vénéneux.....	IV 6°
Oxygène liquide	I d 9°	Protocarbure d'hydrogène comprimé....	I d 4°
		Protoxyde d'azote liquéfié.....	I d 5°
P		R	
Paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin).....	III b 1°	Réalgar	IV 1°
Papier-collodion	I c 2° a	Résidus calcaires	VI 5°
Papier graissé imprégné de vernis ou huilé, et fuseaux faits de ce papier ...	II 11°	Résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais.....	VI 5°
Pastilles fulminantes pour munitions ...	I b 2° a	Résidus d'acides provenant de la fabrication de la nitrocellulose	V 1°
Pâte de bois	III b 1°		
Peaux fraîches non salées	VI 2°		
Pentachlorure d'antimoine	V 6°		

Résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine	V 1°	Solutions ou liquides et mélanges artificiels, ayant un point d'ébullition de 50° C au maximum ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui excède 5% du volume primitif	III a A 1 a
Résidus de raffineries d'huile	V 3°	Solutions ou liquides et mélanges artificiels, ayant un point d'ébullition supérieur à 50° C ainsi que ceux qui, n'ayant pas un point d'ébullition constant, donnent, à la distillation fractionnée jusqu'à 50° C, un produit qui n'excède pas 5% du volume primitif	III a 1 b
Résidus du chaulage des retalles de peau	VI 5°	Solutions ou liquides et mélanges artificiels dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C	III a A 2
Résidus non comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retalles de peau ou résidus utilisés comme engrais	VI 6°	Solutions ou liquides et mélanges artificiels qui peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C	III a B
Résidus plumbeux	IV 6° b	Solvant naphtha	III a A 2
Résidus utilisés comme engrais	VI 5°	Soude (Mélange de sulfate de cuivre avec la)	IV 7°
Retalles de peaux fraîches et déchets de ces matières	VI 1°	Soufre	III b 1°
Riz (paille de)	III b 1°	Standard white brut ou épuré	III a A 2
Rognures de papier	III b 1°	Sparklets (capsules métalliques d'acide carbonique)	I d 5°
Roues (pièces d'artifice artistiques)	I c 3° a	Sublimé	IV 6° a
S			
Sabots ou ongions frais non débarrassés d'os et de parties molles adhérentes ...	VI 1°	Substances arsenicales liquides	IV 4°
Sabots ou ongions nettoyés ou séchés ..	VI 3°	Substances arsenicales non liquides	IV 1°
Sacs à levure ayant servi, non nettoyés..	II 14°	Substance employée communément pour dénaturer l'alcool (mélange de pyridine et de méthanol)	III a B
Sciure de bois	III b 1°	Suie fraîchement calcinée	II 5°
Serpenteaux (petites pièces d'artifice) ...	I c 3° b	Sulfate de cuivre	IV 7°
Sesquisulfure de phosphore	II 2°	Sulfate ferreux	V 2°
Signal blue lights	I c 3° c	Sulfure d'arsenic	IV 1°
Sodium	I c 1°	Sulfure de carbone	III a A 1 a
Sodor (capsules métalliques d'acide carbonique)	I d 5°	Sulfure de sodium	V 8°
Soie, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	II 8° a	Sulfure de sodium raffinée, cristallisée ..	V 8°
Soie chappe, fortement chargée, en écheveaux	II 7°	Superchlorure de phosphore	V 6°
Soie fortement chargée, en écheveaux ...	II 7°	T	
Soie souple fortement chargée, en écheveaux	II 7°	Tendons frais et déchets de ces matières ..	VI 1°
Soleils (pièces d'artifice artistiques)	I c 3° a	Térébenthine minérale (white Spirit)	III a A 2
Solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène d'une teneur de plus de 6% en poids de bioxyde d'hydrogène	V 7°	Térébenthine végétale	III a A 2
Solutions aqueuses de composés quelconques du cuivre et du plomb	IV 6° a	Tétraoxyde d'azote, liquéfié	I d 7°
Solutions d'acétylène	I d 2°	Toluol	III a A 1 b
Solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium	IV 5°	Torches de Bengale	I c 3° c
Solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone	II 3°	Torchons à nettoyer	II 8° a
Solutions ou liquides et mélanges artificiels, ayant leur point d'inflammation en dessous de 21° C et ne contenant pas plus de 30% de matières solides solubles dans les liquides (liquides inflammables)	III a A 1	Tourbe (à l'exclusion de la tourbe mécanique ou comprimée)	III b 1°
		Trichlorure de phosphore	V 6°
		Trinitrotoluol	I a 2°
		Trinitrotoluol dit liquide	I a 2°

V		X	
Vermillon	IV 6° a	Xénon	I d 4°
Vert-de-gris	IV 6° a	Xylol.....	III a A 2
W		Z	
Water white.....	III a A 2	Zinc en poudre	II 13°
White Spirit (térébenthine minérale)....	III a A 2	Zinc-éthyle	II 4°
		Zinc-méthyle.....	II 4°

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE.

DÉCLARATION GÉNÉRALE.

*La gare de du chemin de fer de accepte au transport,
sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées,
savoir :*

.....
.....
.....
.....

*Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant mention
de la présente déclaration, sont remises au transport*

*sans emballage *)*

sous l'emballage défectueux dont la description suit : ()*

.....
.....
.....
.....

A le 19.....
(Signature)

*) *Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.*

601

A renvoyer au Chef de Gare à

par l'intermédiaire de la gare de

contre reprise de

Le Chef de Gare,

Renvoyé avec feuille d'expédition N° du de à

Feuille de réinscription N° du de à

Feuille de réinscription N° du de à

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de du Chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

Marques et Numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogrammes

- remise au transport avec lettre de voiture ^{à grande} _{à petite} vitesse du 19
- à l'adresse de M. à
les modifications suivantes : *)
- 1° la retourner à la station de départ à M.
 - 2° l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures ;
 - 3° surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures ;
 - 4° la livrer à M. à gare du Chemin de fer de
 - 5° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de
(en toutes lettres).
 - 6° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de
(en toutes lettres)
 - 7° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement ;
 - 8° la livrer franco
- A, le 19.....
(Signature)

*) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

A la gare de du Chemin de fer de

Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été ^{rectifié} _{retiré}. La présente déclaration se réfère à notre télégramme du n°

A, le 19.....
Le Chef de Gare.

ANNEXES VI ET VII.

Le texte de ces annexes n'est pas reproduit dans ce document.

CALCUL DES SUPPLÉMENTS DE TAXE A PERCEVOIR
pour déclaration d'intérêt à la livraison selon le mode d'enregistrement des transports.
Article 35, § 2.

		BARÈME							
		pour le calcul de la taxe supplémentaire à percevoir en cas de déclaration d'intérêt à la livraison (art. 35, § 2, de la C. I. M.).							
		Distances		Distances		Distances		Distances	
		Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.	Prix par 1.000 fr.
		km.	fr. ct.	km.	fr. ct.	km.	fr. ct.	km.	fr. ct.
1° Enregistrement direct d'une gare française à une gare étrangère aux prix et conditions d'un tarif ou barème international.		10	» 25	370	9 25	720	18 »	1080	27 »
		20	» 50	380	9 50	730	18 25	1090	27 25
		30	» 75	390	9 75	740	18 50	1100	27 50
		40	1 »	400	10 »	750	18 75		
		50	1 25			760	19 »	1110	27 75
		60	1 50	410	10 25	770	19 25	1120	28 »
		70	1 75	420	10 50	780	19 50	1130	28 25
		80	2 »	430	10 75	790	19 75	1140	28 50
		90	2 25	440	11 »	800	20 »	1150	28 75
		100	2 50	450	11 25			1160	29 »
2° Transports effectués sur une partie seulement du parcours français, aux prix et conditions des tarifs intérieurs ou communs français et, sur le surplus du parcours, aux prix et conditions des tarifs où barèmes internationaux.				460	11 50	810	20 25	1170	29 25
		110	2 75	470	11 75	820	20 50	1180	29 50
		120	3 »	480	12 »	830	20 75	1190	29 75
		130	3 25	490	12 25	840	21 »	1200	30 »
		140	3 50	500	12 50	850	21 25		
		150	3 75			860	21 50	1210	30 25
		160	4 »	510	12 75	870	21 75	1220	30 50
		170	4 25	520	13 »	880	22 »	1230	30 75
		180	4 50	530	13 25	890	22 25	1240	31 »
		190	4 75	540	13 50	900	22 50	1250	31 25
Taxation par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres.		200	5 »	550	13 75			1260	31 50
				560	14 »	910	22 75	1270	31 75
		210	5 25	570	14 25	920	23 »	1280	32 »
		220	5 50	580	14 50	930	23 25	1290	32 25
		230	5 75	590	14 75	940	23 50	1300	32 50
		240	6 »	600	15 »	950	23 75		
		250	6 25			960	24 »	1310	32 75
		260	6 50	610	15 25	970	24 25	1320	33 »
		270	6 75	620	15 50	980	24 50	1330	33 25
		280	7 »	630	15 75	990	24 75	1340	33 50
3° Transports effectués sur la totalité du parcours français, aux prix et conditions des tarifs intérieurs ou communs français.		290	7 25	640	16 »	1000	25 »	1350	33 75
		300	7 50	650	16 25			1360	34 »
				660	16 50	1010	25 25	1370	34 25
		310	7 75	670	16 75	1020	25 50	1380	34 50
		320	8 »	680	17 »	1030	25 75	1390	34 75
		330	8 25	690	17 25	1040	26 »	1400	35 »
		340	8 50	700	17 50	1050	26 25		
		350	8 75			1060	26 50	1410	35 25
		360	9 »	710	17 75	1070	26 75	1420	35 50

Les taxes ci-dessus indiquées seront, comme celles du transport, décomptées successivement pour chaque parcours faisant l'objet d'un enregistrement distinct.

(Décision Ministérielle du 30 avril 1894.)

1430	35 75	1580	39 50	1720	43 »	1870	46 75
1440	36 »	1590	39 75	1730	43 25	1880	47 »
1450	36 25	1600	40 »	1740	43 50	1890	47 25
1460	36 50			1750	43 75	1900	47 50
1470	36 75	1610	40 25	1760	44 »		
1480	37 »	1620	40 50	1770	44 25	1910	47 75
1490	37 25	1630	40 75	1780	44 50	1920	48 »
1500	37 50	1640	41 »	1790	44 75	1930	48 25
		1650	41 25	1800	45 »	1940	48 50
1510	37 75	1660	41 50			1950	48 75
1520	38 »	1670	41 75	1810	45 25	1960	49 »
1530	38 25	1680	42 »	1820	45 50	1970	49 25
1540	38 50	1690	42 25	1830	45 75	1980	49 50
1550	38 70	1700	42 50	1840	46 »	1990	49 75
1560	39 »			1850	46 25	2000	50 »
1570	39 25	1710	42 75	1860	46 50		

Nota. — Pour les parcours supérieurs à 2.000 kilomètres, on obtiendra le prix sur lequel la taxe devra être calculée en additionnant le prix pour 2.000 kilomètres avec celui que donne le barème pour une distance égale à celle excédant 2.000 kilomètres.

P. ex., pour un parcours total de 2.755 kilomètres on aura :

Jusqu'à 2.000 kilomètres ..	fr. 50 »
575 kilom. (arrondis à 580)	fr. 14 50

Total fr. 64 50

PROTOCOLE DE CLOTURE.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit :

I. Ratification et entrée en vigueur.

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible et, en tout cas, avant le 1^{er} novembre 1924 ; elle entrera en vigueur entre les pays qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces pays.

II. Dispositions transitoires.

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à de brusques variations, chaque Etat pourra, pour une période qui ne devra pas dépasser quatre ans à partir de la mise en vigueur de la Convention, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21, 29 et 36 de la Convention, en décidant, pour certains trafics :

- 1^o a) que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières ;
- b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucuns frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières ;
- c) que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée ;
- 2^o que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis ;
- 3^o qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement ;
- 4^o que les maxima de 50 francs et de 100 francs fixés par les articles 29 et 36 seront respectivement abaissés à 25 francs et 50 francs.

Le présent Protocole de clôture, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

TABLE DES MATIÈRES.

Articles	Pages	Articles	Pages
TITRE PREMIER.		Chapitre III.	
OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.		Modification du contrat de transport.	
1 ^{er} Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention	528	21 Droit de modifier le contrat de transport .	544
2 Participation d'entreprises autres que les chemins de fer	529	22 Exécution des modifications apportées au contrat de transport	545
3 Objets exclus du transport	529	23 Empêchements au transport	546
4 Objets admis au transport sous certaines conditions	530	24 Empêchements à la livraison	547
5 Obligation pour le chemin de fer de transporter	530	Chapitre IV.	
TITRE II.		Garantie des droits du chemin de fer.	
DU CONTRAT DE TRANSPORT.		25 Droit de gage du chemin de fer	547
Chapitre premier.		TITRE III.	
Forme et conditions du contrat de transport.		RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER.	
6 Teneur et forme de la lettre de voiture ..	531	ACTIONS.	
7 Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge	534	Chapitre premier.	
8 Conclusion du contrat de transport. — Duplicata de la lettre de voiture	536	Responsabilité.	
9 Bases pour le calcul des prix de transport. — Tarifs et itinéraires	538	26 Responsabilité collective des chemins de fer	548
10 Interdiction de traités particuliers	538	27 Étendue de la responsabilité	548
11 Délais de livraison	539	28 Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes	548
12 État de la marchandise. Emballage	539	29 Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise..	549
13 Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives. Fermeture douanière	540	30 Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée	549
Chapitre II.		31 Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids	550
Exécution du contrat de transport.		32 Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise	550
14 Remise au transport et chargement des marchandises	541	33 Montant de l'indemnité pour retard à la livraison	551
15 Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives	541	34 Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs	551
16 Livraison	542	35 Déclaration d'intérêt à la livraison	551
17 Paiement des frais de transport	543	36 Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer	552
18 Application irrégulière du tarif	543	37 Intérêts de l'indemnité	552
19 Remboursements et débours	544	38 Restitution des indemnités	552
20 Obligations du chemin de fer destinataire .	544	39 Responsabilité du chemin de fer pour ses agents	552

Articles	Pages	Articles	Page
Chapitre II.		TITRE IV.	
Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.		DISPOSITIONS DIVERSES.	
40	553	53	558
41	553	54	558
42	554	55	558
43	554	56	558
44	554	57	559
45	555	58	559
46	556	59	559
		60	560
		61	560
		62	560
		63	560
Chapitre III.		ANNEXES.	
Règlement des comptes.		Annexe I. — Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions	
Recours des chemins de fer entre eux.		Annexe II. — Modèle de la lettre de voiture et du duplicata de la lettre de voiture (encartée à la suite de l'Annexe n° 1).	
47	556	Annexe III. — Modèle de déclaration relative à l'absence ou à la défectuosité d'emballage	
48	556	Annexe IV. — Modèle du bulletin d'affranchissement	
49	556	Annexe V. — Modèle de la feuille (Modifications au Contrat de transport)	
50	557	Barème pour le calcul de la taxe supplémentaire à percevoir en cas de déclaration d'intérêt à la livraison	
51	557	Protocole de clôture	
52	557		604