

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares

1.ª Repartição

ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA, Presidente da República Portuguesa, pelo voto da Nação. Faço saber aos que a presente Carta de Confirmação e Ratificação virem que, aos vinte e três dias do mês de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro, foi assinada em Berne, entre Portugal e outras Nações, uma Convenção Internacional sobre o transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, que foi feita num único exemplar, depositado no Ministério Federal dos Negócios Estrangeiros de Berne, cujo teor é o seguinte:

Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias em Caminhos de ferro (C. I. M.) concluída entre a Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Cidade Livre de Dantzig, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Noruega, Países-Baixos, Polónia, Portugal, Roménia, Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos, Suécia, Suíça e Tchecoslováquia.

Os Governos dos Estados acima designados, tendo reconhecido a necessidade de fazer numerosas correcções na Convenção Internacional de 14 de Outubro de 1890 relativa ao transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, modificada em 16 de Julho de 1895, 16 de Junho de 1898 e 19 de Setembro de 1906, da qual são participantes a sua maioria, resolveram concluir uma nova Convenção relativa ao transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, baseada sobre o projecto que fizeram elaborar, de comum acôrdo, e que consta da acta assinada em Berne em 8 de Junho de 1923, e nomearam como seus Plenipotenciários:

Alemanha:

Senhor Eduard Hoffmann, Encarregado de Negócios na Suíça.

Áustria:

Sua Excelência o Senhor Leo Di Pauli, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Bélgica:

Sua Excelência o Senhor Fernand Peltzer, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Bulgária:

Senhor Dimitri Mikoff, Encarregado de Negócios na Suíça.

Dinamarca:

Sua Excelência o Sr. Andreas de Oldenburg, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Cidade Livre de Dantzig:

Sua Excelência o Senhor Jean de Modzelewski, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Polónia na Suíça.

Espanha:

Sua Excelência o Senhor Emilio de Palacios y Fau, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Estónia:

Senhor Karl Menning, Encarregado de Negócios na Alemanha e na Suíça.

Convention Internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) conclue entre l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, 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 Slovénes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des États ci-dessus énumérés, ayant reconnu la nécessité d'apporter de nombreux changements à la Convention Internationale du 14 Octobre 1890 sur le transport des marchandises par Chemins de fer, modifiée les 16 Juillet 1895, 16 Juin 1898 et 19 Septembre 1906, à laquelle participent la plupart d'entre eux, ont résolu de conclure une nouvelle Convention sur le transport des marchandises par Chemin de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer, d'un commun accord, et qui est contenu dans le procès-verbal signé à Berne le 8 Juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

L'Allemagne:

Monsieur Eduard Hoffmann, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'Autriche:

Son Excellence Monsieur Leo Di Pauli, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Belgique:

Son Excellence Monsieur Fernand Peltzer, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Bulgarie:

Monsieur Dimitri Mikoff, Chargé d'Affaires en Suisse.

Le Danemark:

Son Excellence Monsieur Andreas de Oldenbugr, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Ville Libre de Dantzig:

Son Excellence Monsieur Jean de Modzelewski, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Pologne en Suisse.

L'Espagne:

Son Excellence Monsieur Emilio de Palacios y Fau, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

L'Esthonie:

Monsieur Karl Menning, Chargé d'Affaires en Allemagne et en Suisse.

Finlândia:

Senhor Urho Toivola, Director do Secretariado Finlandês junto da Sociedade das Nações.

França:

Sua Excelência o Senhor Henry Allizé, Embaixador na Suíça;
Senhor Maurice Sibille, Deputado;
Senhor Clément Colson, Vice-Presidente de Conselho de Estado.

Grécia:

Senhor Vassili Dendramis, Encarregado de Negócios na Suíça.

Hungria:

Senhor Felix Parcher de Terjékfalva, Encarregado de Negócios na Suíça.

Itália:

Sua Excelência o Senhor Carlo Garbasso, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Letónia:

Sua Excelência o Senhor Oskar Voit, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Alemanha e na Suíça.

Lituânia:

Sua Excelência o Senhor Venceslas Sidzikauskas, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Alemanha, Encarregado de Negócios na Suíça.

Luxemburgo:

Senhor Antoine Lefort, Conselheiro de Estado, Primeiro Commissário do Governo para os Caminhos de ferro.

Noruega:

Sua Excelência o Senhor Johannes Irgens, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Itália e na Suíça.

Países-Baixos:

Sua Excelência o Senhor Willem I. Doude van Troostwijk, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Polónia:

Sua Excelência o Senhor Jean de Modzelewski, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Portugal:

Sua Excelência o Senhor António M. B. Ferreira, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Roménia:

Sua Excelência o Senhor Nicolas Petresco-Comnène, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

Sua Excelência o Senhor Miloutine Yovanovitch, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

La Finlande:

Monsieur Urho Toivola, Directeur du Secrétariat Finlandais auprès de la Société des Nations.

La France:

Son Excellence Monsieur Henry Allizé, Ambassadeur en Suisse;
Monsieur Maurice Sibille, Député;
Monsieur Clément Colson, Vice-Président du Conseil d'État.

La Grèce:

Monsieur Vassili Dendramis, Chargé d'Affaires en Suisse.

La Hongrie:

Monsieur Felix Parcher de Terjékfalva, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'Italie:

Son Excellence Monsieur Carlo Garbasso, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Lettonie:

Son Excellence Monsieur Oskar Voit, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Allemagne et en Suisse.

La Lithuanie:

Son Excellence Monsieur Venceslas Sidzikauskas, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Allemagne, Chargé d'Affaires en Suisse.

Le Luxembourg:

Monsieur Antoine Lefort, Conseiller d'État, Premier Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

La Norvège:

Son Excellence Monsieur Johannes Irgens, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Italie et en Suisse.

Les Pays-Bas:

Son Excellence Monsieur Willem I. Doude van Troostwijk, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Pologne:

Son Excellence Monsieur Jean de Modzelewski, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Le Portugal:

Son Excellence Monsieur António M. B. Ferreira, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Roumanie:

Son Excellence Monsieur Nicolas Petresco Comnène, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

Son Excellence Monsieur Miloutine Yovanovitch, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Suécia:

Sua Excelência o Senhor Barão Jonas M. Alströmer, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário na Suíça.

Suíça:

Senhor Giuseppe Motta, Conselheiro Federal, Chefe do Departamento Político Federal.

Tchecoslováquia:

Senhor Otakar Lankas, Chefe de Departamento no Ministério dos Caminhos de Ferro.

Os quais, em presença e com a participação do Senhor Jean Morize, Delegado da Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre, depois de se terem comunicado os seus plenos poderes achados em boa e devida forma, concordaram nos seguintes artigos:

TÍTULO I**Objecto e amplitude da Convenção****ARTIGO 1.º**

Caminhos de ferro e transportes aos quais se applica a Convenção

§ 1.º A presente Convenção applica-se a todas as remessas de mercadorias entregues ao transporte com uma declaração de expedição directa para percursos que abranjam os territórios de, pelo menos, dois dos países contractantes e que se efectuem exclusivamente por algumas das linhas inscritas na relação estabelecida em conformidade com o artigo 58.º da presente Convenção.

§ 2.º Exceptuam-se, contudo, da applicação da presente Convenção:

1.º As remessas cuja origem e destino estão no território do mesmo Estado e que somente em trânsito passam pelo território de um outro Estado:

a) Desde que as linhas utilizadas sejam exploradas por um Caminho de ferro do Estado de partida;

b) Desde que (ainda que as linhas utilizadas não sejam exploradas por um Caminho de ferro do Estado de partida) os Caminhos de ferro interessados mantenham entre si acordos pelos quais estes transportes não sejam considerados internacionais.

2.º As remessas entre estações de dois Estados limítrofes, se os transportes forem effectuados em todo o percurso por Caminhos de ferro de um dos Estados, com a condição, porém, de que o expedidor tenha, pela escolha do formulário da declaração de expedição, reivindicado sem opposição dos referidos Estados o regime do regulamento interno applicável aos ditos Caminhos de ferro.

ARTIGO 2.º

Participação de empresas estranhas aos Caminhos de ferro

§ 1.º Podem inscrever-se na lista prevista no artigo 1.º, além dos Caminhos de ferro, quaisquer carreiras regulares de serviços automóveis ou de navegação que completem os percursos da via férrea e effectuem os transportes internacionais sob a responsabilidade de um Estado contractante ou de um Caminho de ferro inscrito na relação.

§ 2.º As empresas destas linhas são submetidas a todas as obrigações impostas e investidas de todos os direitos reconhecidos aos Caminhos de ferro pela presente Convenção, ressalvadas as modificações que resultem absolutamente das modalidades diferentes do transporte.

La Suède:

Son Excellence Monsieur le Baron Jonas M. Alströmer, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Suisse:

Monsieur Giuseppe Motta, Conseiller Fédéral, Chef du Département Politique Fédéral.

Ta Tchecoslovaquie:

Monsieur Otakar Lankas, Chef de Département au Ministère des Chemins de Fer.

Lesquels, en présence et avec la participation de Monsieur Jean Morize, Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

TITRE I**Objet et portée de la Convention****ARTICLE 1^{er}**

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 États contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58º de la présente Convention.

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

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

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

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

2º Les envois entre gares de deux États limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces États, 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 États ne s'y oppose.

ARTICLE 2º

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article 1^{er}, 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 État 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

Entretanto estas modificações não podem derogar as regras de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção.

§ 3.º Qualquer Estado que deseje fazer inscrever na relação uma das linhas designadas no § 1.º deve providenciar para que as modificações previstas no § 2.º sejam publicadas pela mesma forma que as tarifas.

ARTIGO 3.º

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte feito nas condições da presente Convenção, ressalvadas as excepções previstas no § 2.º do artigo 4.º:

1.º Os objectos cujo transporte é privativo da administração dos correios, ainda que o seja para um único dos territórios a percorrer;

2.º Os objectos cujas dimensões, peso ou acondicionamento os tornem impróprios para o transporte requerido, em virtude das instalações ou do material, ainda que isto se dê para um único dos Caminhos de ferro a utilizar;

3.º Os objectos cujo transporte esteja proibido por disposição legal ou por medida de ordem pública, ainda que isto se dê num único dos Estados a atravessar;

4.º Salvas as excepções indicadas no Anexo I à presente Convenção:

A—As matérias sujeitas a explosão a saber:

- a) Explosivos de minas ou de tiro;
- b) Munições;
- c) Inflamadores e peças de fogo de artifício;
- d) Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão;

e) Matérias que, ao contacto com a água, desenvolvam gases inflamáveis ou facilitem a combustão.

As substâncias não utilizadas no tiro ou em provocar explosões não se consideram como explosivos no sentido da presente Convenção, desde que o contacto de uma chama as não faça detonar e que não sejam mais sensíveis ao choque e à fricção que o dinitrobenzol.

B—As matérias sujeitas a inflamação espontânea;

C—Os produtos repugnantes ou de cheiro desagradável.

ARTIGO 4.º

Objectos admitidos ao transporte debaixo de certas condições

§ 1.º Os objectos abaixo designados são admitidos ao transporte com a declaração de expedição internacional, sob as seguintes condições:

1.º Os objectos designados no Anexo I à presente Convenção são admitidos nas condições fixadas no referido Anexo;

2.º Os transportes fúnebres são admitidos nas condições seguintes:

a) O transporte é efectuado em grande velocidade, sob a guarda de uma pessoa que o acompanha, salvo se o transporte em pequena velocidade ou a dispensa daquele acompanhamento forem admitidos em todos os Caminhos de ferro que participam no transporte;

b) As despesas do transporte são obrigatoriamente pagas à partida;

c) O transporte é submetido às leis e regulamentos de polícia de cada Estado, salvo quando seja regulado por convenções especiais entre Estados diversos.

3.º Os veículos de Caminhos de ferro rolando sobre as próprias rodas são admitidos desde que um Caminho de ferro verifique que o veículo está em condições de circular e o ateste por meio de inscrição sobre o próprio veículo ou de certificado especial; as locomotivas, *tenders*

modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

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

ARTICLE 3.º

Objets exclus du transport

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

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

2º 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;

3º 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 États à emprunter;

4º 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) Inflamateurs et pièces d'artifice;
- d) Gaz comprimés, liquéfiés 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 détonner 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.

ARTICLE 4.º

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:

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

2º 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 État, à moins qu'il ne soit réglé par des conventions spéciales entre plusieurs États.

3º 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

e automotoras devem, além disso, ser acompanhados de um agente fornecido pelo expedidor, cuja função principal é assegurar a sua lubrificação;

4.º Os animais vivos são admitidos nas seguintes condições:

a) As remessas de animais vivos devem ser acompanhadas de um guarda fornecido pelo expedidor, excepto quando se trate de animais de pequeno porte entregues em caixas, gaiolas, cestos, etc., bem fechados; entretanto o acompanhamento não é obrigatório no caso de excepções previstas por tarifas directas internacionais ou por acordos celebrados entre Caminhos de ferro;

b) O expedidor é obrigado a conformar-se com as prescrições de policia veterinária dos Estados de origem, trânsito e destino, para o que deverá fornecer todos os documentos necessários.

5.º Os objectos cuja carga e transporte importem, na opinião do Caminho de ferro expedidor, dificuldades em relação ao material ou instalações de qualquer dos Caminhos de ferro interessados serão admitidos mediante acordos ou condições particulares a estabelecer em cada caso.

§ 2.º Dois ou mais Estados contratantes podem estabelecer entre si acordos particulares dos quais resultem que determinados objectos, excluídos pela presente Convenção, sejam admitidos ao transporte internacional entre os referidos Estados sob certas condições ou que os objectos designados no Anexo I sejam aceites em condições menos rigorosas.

Analogamente os Caminhos de ferro podem, por meio de cláusulas insertas nas suas tarifas, aceitar determinados objectos excluídos do transporte ou tornar menos rigorosas as condições de admissão dos objectos aceites condicionalmente.

ARTIGO 5.º

Obrigaçào do Caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1.º Qualquer dos Caminhos de ferro ligados por esta Convenção é obrigado a efectuar, nas condições da mesma, qualquer transporte de mercadorias aceite em virtude da referida Convenção, desde que:

a) O expedidor se conforme com as prescrições da Convenção;

b) O transporte seja possível com os meios ordinários de transporte;

c) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o Caminho de ferro não possa evitar nem dependa de si remediar.

§ 2.º O Caminho de ferro não é obrigado a aceitar os objectos cuja carga, transbordo ou descarga exija o emprego de meios especiais, salvo quando as estações em que tais operações hajam de realizar-se disponham desses meios.

§ 3.º O Caminho de ferro não é obrigado a aceitar senão as remessas que possam ter seguimento sem demora; as prescrições em vigor na estação expedidora determinam os casos em que a dita estação deve aceitar em depósito, a título provisório, as remessas que não satisficam aquela condição.

§ 4.º As remessas devem ser expeditas pela ordem cronológica da sua apresentação, salvo o caso previsto no parágrafo seguinte.

§ 5.º Se o interesse público ou as necessidades da exploração o exigirem, a autoridade competente pode decidir que:

a) O serviço seja suspenso no todo ou em parte;

b) Certas expedições sejam admitidas ou excluídas somente em determinadas condições;

c) Determinadas expedições poderão beneficiar de prioridades no transporte.

Estas medidas devem ser tornadas públicas.

doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

4º 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 États d'expédition, de destination et de transit. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires.

5º 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 États contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces États 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 5º

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.

Qualquer Caminho de ferro pode recusar as remessas cujo transporte seja impedido por motivo de restrições desta natureza.

§ 6.º Qualquer infração ao disposto neste artigo poderá motivar uma acção de perdas e danos pelos prejuízos causados.

TÍTULO II

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Forma e condições do contrato de transporte

ARTIGO 6.º

Teor e forma da declaração de expedição

§ 1.º O expedidor deve apresentar para cada expedição internacional regulada pela presente Convenção uma declaração de expedição conforme o modelo que constitui o Anexo II à Convenção.

Os modelos da declaração de expedição devem ser impressos em papel de escrever, branco e resistente; para a grande velocidade o modelo terá, no anverso e no verso, duas faixas vermelhas de, pelo menos, 1 centímetro de largura colocadas uma no bordo superior, outra no bordo inferior.

§ 2.º As tarifas internacionais ou os acordos entre Caminhos de ferro estabelecem em que língua devem ser impressos os modelos das declarações de expedição. Na falta de disposições que o determinem, os modelos devem ser impressos em uma das línguas oficiais do Estado expedidor, incluindo, além disso, um texto em francês, ou em alemão, ou em italiano; é facultativo acrescentar ainda traduções em outras línguas que se julguem úteis.

A parte a preencher pelo expedidor deve ser sempre redigida numa das línguas oficiais do país de partida. As traduções necessárias devem ser especificadas em disposições das tarifas internacionais ou dos acordos especiais entre os Caminhos de ferro. Na sua falta o expedidor deve juntar uma tradução em francês, ou em alemão, ou em italiano.

§ 3.º As partes do modelo enquadradas a traço mais largo devem ser preenchidas pelo Caminho de ferro, sendo as restantes preenchidas pelo expedidor, o qual deve inutilizar com um traço os quadros que deixe em branco.

§ 4.º A adopção do modelo de declaração de expedição branco ou do modelo com faixas vermelhas indica se a mercadoria deve ser transportada em pequena ou em grande velocidade. Salvo acôrdo especial entre todos os Caminhos de ferro interessados, não é admissível o pedido da grande velocidade para uma parte do percurso e da pequena velocidade para outra.

§ 5.º Não se admitem declarações de expedição rasgadas ou entrelinhadas. As rasuras e emendas são toleradas uma vez que o expedidor as ressalve com a sua assinatura, inscrevendo por extenso as quantidades rectificadas, quando se trate da quantidade ou do peso dos volumes.

§ 6.º As indicações feitas na declaração de expedição devem ser escritas ou impressas em caracteres indeléveis.

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

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 I

Forme et conditions du contrat de transport

ARTICLE 6º

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. À défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'État 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. À défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, ou 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.

São obrigatórias as indicações seguintes:

a) Local e data do estabelecimento da declaração de expedição;

b) Designação do Caminho de ferro expedidor;

c) Designação do Caminho de ferro destinatório e da estação destinatória, com todas as especificações necessárias para evitar todas as confusões possíveis entre as estações duma mesma localidade, ou entre localidades

diversas mas designadas pelo mesmo nome ou por nomes análogos;

d) Nome e domicílio do destinatário, entendendo-se que só pode ser designado como tal uma única pessoa, firma ou razão social. Não se admite como destinatário a própria estação destinatária ou o chefe respectivo, salvo quando a tarifa aplicável expressamente o permite. As designações que não indiquem o nome do destinatário, tais como «à ordem de...», ou «ao portador do duplicado da declaração de expedição», não são permitidas;

e) Designação da natureza da mercadoria, indicação do peso ou outra análoga, de conformidade com os regulamentos do caminho de ferro expedidor, e, além disto, para as remessas de volumes de detalhe, a quantidade, a espécie de embalagem, as marcas e números dos volumes, e para as remessas carregadas por conta do expedidor, a série, o número e as marcas de propriedades do vagão. As mercadorias devem designar-se: as que figuram no Anexo I, pelo nome que têm neste Anexo; as que estão incluídas na classificação de mercadorias ou na tarifa, pelo nome que tiverem naqueles documentos; as restantes, pela designação corrente no comércio.

Se o espaço reservado na declaração de expedição para a especificação das mercadorias fôr insuficiente, a sua designação deve continuar-se em folhas suplementares, cuidadosamente ligadas àquele documento e assinadas pelo expedidor;

f) Enumeração detalhada dos documentos exigidos pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas, que se juntam à declaração de expedição ou que se mencionam como depositadas em determinada estação;

g) Nome ou razão social do expedidor, avalizado pela sua assinatura, bem como indicação do seu endereço completado, quando se julgue útil, pelo seu endereço telegráfico e telefónico. Quando as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora o permitam, pode a assinatura ser substituída pelo carimbo do expedidor ou impressa. Na declaração de expedição só pode figurar como expedidor uma única pessoa, firma ou razão social.

A declaração de expedição pode ainda conter as menções seguintes:

h) A menção «a reter na estação» ou «a entregar em domicílio», desde que este último modo de entrega seja aplicável na estação de destino (artigo 16.º, § 2.º). As matérias sujeitas a explosão ou a combustão espontânea (veja Anexo I) não podem ser despachadas «a reter na estação»;

i) O pedido das tarifas a aplicar, designadamente o das tarifas especiais ou excepcionais previstas nos artigos 11.º, § 10.º, e 34.º;

k) O total da importância referente ao interesse na entrega declarado na conformidade do artigo 35.º;

l) A indicação das despesas que o expedidor toma a seu cargo, em conformidade com as disposições do artigo 17.º;

m) O total do reembolso que sobrecarrega a mercadoria e dos desembolsos que tiverem sido aceites pelo Caminho de ferro, conforme o artigo 19.º;

n) O itinerário pedido e a indicação das estações em que devem realizar-se as operações alfandegárias ou de barreira, bem como as verificações exigidas pelas autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas;

o) A designação de um mandatário em conformidade com o artigo 15.º

§ 7.º Não é permitido inserir na declaração de expedição quaisquer outras declarações, salvo quando forem

des localidades 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 (article 16.º, § 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.º, § 10, et 34.º;

k) Le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35.º;

l) L'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17.º;

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.º;

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.º

§ 7. Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les

prescritas pelas leis e regulamentos dum Estado e não sejam contrárias à presente Convenção.

É proibido substituir a declaração de expedição por outros documentos, bem como adicionar-lhe quaisquer outros que não sejam autorizados pela presente Convenção. Contudo, desde que as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora o prescrevam, deve o expedidor estabelecer, além da declaração de expedição, um outro modelo destinado a ser conservado pelo Caminho de ferro como prova do contrato de transporte.

§ 8.º Não é permitido incluir na mesma declaração de expedição quaisquer mercadorias que não possam carregar-se conjuntamente sem inconveniente e sem infracção às prescrições das alfândegas, administrações dos impostos municipais, autoridades fiscais, de polícia ou outras autoridades administrativas.

§ 9.º As mercadorias cuja carga e descarga sejam por conta do expedidor e do destinatário devem ser acompanhadas de declarações de expedição distintas, não incluindo nenhum objecto cuja manutenção incumba ao Caminho de ferro.

Serão igualmente estabelecidas declarações de expedição distintas para as mercadorias designadas no artigo 4.º

§ 10.º Com excepção dos objectos indivisíveis que ocupem mais de um vagão, a declaração de expedição não pode incluir mais do que a carga correspondente a um vagão. Esta regra não se aplica, contudo, desde que as prescrições relativas ao tráfego em questão, ou as tarifas a aplicar, autorizem para a totalidade do percurso a expedição de mais de um vagão com a mesma declaração de expedição.

§ 11.º O expedidor é autorizado a inscrever na parte inferior do verso da declaração de expedição, mas a título de simples informação para o destinatário, sem que disto resulte obrigação ou responsabilidade para o Caminho de ferro, as indicações seguintes:

- «Remete N.»;
- «Por ordem de N.»;
- «A consignação de N.»;
- «Para ser reexpedido para N.»;
- «Segurado por N.»;
- «Pelo navio N.»;
- «Proveniente do navio N.»;
- «Para exportação com destino a N.».

Cada uma destas indicações deve referir-se ao conjunto da remessa.

ARTIGO 7.º

Responsabilidade nas indicações da declaração de expedição. Sobretaxas.

Medidas a tomar no caso de sobrecarga

§ 1.º O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações inscritas pela sua parte na declaração de expedição; responde por todas as consequências resultantes do facto de essas declarações ou indicações serem irregulares, inexactas, incompletas ou inscritas em lugar diferente do que é destinado a cada uma.

§ 2.º O Caminho de ferro tem sempre o direito de verificar se a remessa corresponde às indicações da declaração de expedição. O expedidor ou o consignatário deve ser chamado a assistir à verificação, quando esta se efectue na estação expedidora ou na estação de destino. Se o interessado não se apresentar ou se a verificação se efectuar em trânsito, e na falta de outras prescrições legais ou regulamentares em vigor no país em que a verificação tiver lugar, esta deve ser feita na presença de duas testemunhas estranhas ao Caminho de ferro. Se a remessa não corresponder aos dizeres da declaração de expedição, as despesas ocasionadas pela verificação sobrecarregam a mercadoria, salvo se forem pagas na ocasião.

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.º

§ 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.

ARTICLE 7.º

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes.

Mesures à prendre en cas de surcharge

§ 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 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.º As leis e regulamentos de cada Estado determinam em que condições o Caminho de ferro tem o direito ou a obrigação de constatar ou de verificar o peso da mercadoria ou o número dos volumes, bem como a tara real dos vagões.

§ 4.º No caso de pesagem de carregamentos completos em ponte de báscula, o peso é determinado deduzindo-se do peso total do vagão carregado a tara no mesmo inscrita, a não ser que acuse tara diferente uma pesagem especial do vagão em vazio.

§ 5.º No caso de indicação ou declaração irregular, inexacta ou incompleta de que possa resultar a accitação dos objectos excluídos do transporte nos termos do n.º 4.º do artigo 3.º, o fazer beneficiar a remessa de um preço de transporte mais reduzido ou contrariar a aplicação normal das tarifas ou de que possa resultar quer a inobservância das medidas de segurança prescritas no Anexo I, quer a sobrecarga do vagão carregado pelo expedidor, deve ser paga uma sobretaxa sem prejuízo do pagamento complementar da diferença do preço de transporte e, dando-se o caso, de indemnização pelo prejuízo eventual e das sanções penais.

A sobretaxa é estabelecida da forma seguinte:

a) No caso de declaração irregular, inexacta ou incompleta das mercadorias excluídas do transporte nos termos do n.º 4.º do artigo 3.º ou das mercadorias indicadas no Anexo I, ou de inobservância das medidas de segurança prescritas neste Anexo, a sobretaxa é a seguinte:

Para as mercadorias excluídas do transporte nos termos do n.º 4.º do artigo 3.º 15 francos
Para as mercadorias indicadas no Anexo I:

Classe I, grupo I-a	15 francos
Classe I, grupos I-b, I-c e I-d	10 francos
Classe I, grupo I-e e classes II e III	5 francos
Classes IV, V e VI	1 franco

por quilograma de peso bruto do volume completo.

Se as prescrições em vigor, referentes ao tráfego interno do Caminho de ferro em que fôr descoberta a contravenção, prevêem sobretaxas mais reduzidas, cobram-se estas;

b) No caso de declaração indicando de forma irregular, inexacta ou incompleta a natureza da expedição, compreendendo mercadorias diferentes das previstas na alínea a) do presente parágrafo, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço do transporte, desde o ponto de partida ao de chegada, regulamentarmente aplicável com a indicação irregular, inexacta ou incompleta e o que deveria ser cobrado se a indicação tivesse sido regular, exacta ou completa.

Esta sobretaxa não pode ser inferior a 1 franco, mesmo que não haja diferença de preço. Se as prescrições em vigor no tráfego interno do Caminho de ferro em que foi descoberta a contravenção prevêem um mínimo menos elevado, é este que é aplicado;

c) No caso de indicação de peso inferior ao real, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço do transporte do peso declarado e o do peso verificado, desde a estação de partida até a de destino;

d) No caso de sobrecarga do vagão carregado pelo expedidor, a sobretaxa é igual a seis vezes o preço aplicável ao transporte, entre a estação expedidora e a destinataria, do peso excedente sobre o limite de carga.

§ 3. Les lois et règlements de chaque État 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 4º de l'article 3º, 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 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 4º de l'article 3º, 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 4º de l'article 3º 15 francs

Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I:

Classe I, groupe I-a	15 francs
Classe I, groupes I-b, I-c e I-d	10 francs
Classe I, groupe I-e et classes II et III	5 francs
Classes IV, V et VI.	1 franc

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 inférieure 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.

Dá-se a sobrecarga quando a carga de um vagão excede o limite de carga definido da forma seguinte:

Quando um vagão tem somente uma inscrição relativa ao peso da carga que pode receber, considera-se esta como indicando a carga normal; o limite de carga é neste caso igual a esta carga normal aumentada de 5 por cento;

Quando um vagão tem duas inscrições, a que indica a tonelage menor determina a carga normal; a que indica a tonelage mais elevada determina o limite de carga;

e) Se há para um mesmo vagão indicação de um peso inferior ao peso real e sobrecarga, são cobradas cumulativamente as sobretaxas relativas a estas duas infracções.

§ 6.º As sobretaxas a cobrar em conformidade com o § 5.º acima dito sobrecarregam a mercadoria transportada, qualquer que seja o ponto em que foram verificados os factos que as justificam.

Se o valor da mercadoria não cobre a importância das sobretaxas ou se o destinatário a recusar, o excesso do crédito resultante das sobretaxas deve ser pago pelo expedidor.

§ 7.º A sobretaxa não é devida:

a) No caso de indicação inexacta do peso, quando seja obrigatória a pesagem por parte do Caminho de ferro, em conformidade com disposições em vigor na estação expedidora;

b) No caso de inexacta indicação do peso ou no caso de sobrecarga, se o expedidor pediu na declaração de expedição que a pesagem fôsse efectuada pelo Caminho de ferro;

c) No caso de sobrecarga ocasionada, no decurso do transporte, por influências atmosféricas, se o expedidor provar que se conformou, quando carregou o vagão, com as prescrições em vigor na estação expedidora;

d) No caso de agravamento do peso acontecido no decurso do transporte, sem que haja sobrecarga, se o expedidor provar que o agravamento foi devido a circunstâncias atmosféricas.

§ 8.º Quando a sobrecarga de um vagão é constatada pela estação expedidora ou por uma estação intermédia, o excedente de carga pode ser retirado do vagão mesmo que não haja lugar a cobrança de sobretaxa. O expedidor é, neste caso, avisado sem demora pela estação expedidora para informar sobre o destino a dar-se ao excedente do carregamento.

A sobretaxa é taxada, pelo percurso efectuado, conforme o preço do transporte aplicado ao carregamento principal, com a sobretaxa prevista no § 5.º deste artigo, se houver lugar; no caso de descarga, a operação é paga em conformidade com a tarifa de despesas accessórias em vigor no Caminho de ferro que a efectue.

Se o expedidor pede a devolução ou a reexpedição da sobrecarga, esta é considerada como uma remessa distinta.

ARTIGO 3.º

Conclusão do contrato de transporte. Duplicado da declaração de expedição

§ 1.º O contrato de transporte considera-se efectuado desde que a estação expedidora aceitou a transporte a mercadoria juntamente com a declaração de expedição. A estação expedidora constata a aceitação apondo sobre a declaração de expedição o seu carimbo com a data da aceitação.

§ 2.º A aposição do carimbo deve efectuar-se imediatamente depois da entrega da totalidade da remessa que faz objecto da declaração de expedição e do pagamento das despesas a cargo do expedidor. Esta aposição deve ser feita na presença do expedidor, se este assim o exigir.

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 5 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 § 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 § 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.

ARTICLE 3.º

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.º Depois da aposição do carimbo, a declaração de expedição constitui prova do contrato de transporte.

§ 4.º Todavia, pelo que se refere às mercadorias cujo carregamento incumbe ao expedidor em virtude das prescrições tarifárias ou de convenções com este ajustadas, quando estas convenções têm lugar na estação expedidora, as indicações da declaração de expedição, quer referentes ao peso, quer ao número de volumes, só fazem prova contra o Caminho de ferro quando a verificação do peso e do número de volumes for feita pelo Caminho de ferro e constatada na declaração de expedição.

§ 5.º O Caminho de ferro é obrigado a certificar a recepção da mercadoria e a data da aceitação ao transporte no duplicado da declaração de expedição, que lhe deve ser apresentado pelo expedidor ao mesmo tempo que a declaração de expedição.

Este duplicado não tem o valor nem da declaração de expedição que acompanha a remessa nem de um conhecimento.

ARTIGO 9.º

Bases do cálculo dos preços de transporte. Tarifas e percursos

§ 1.º Os preços de transporte e as despesas acessórias são calculados em conformidade com as tarifas legais em vigor e devidamente publicadas em cada Estado. Estas tarifas devem conter todas as indicações necessárias ao cálculo dos preços de transporte, e das despesas acessórias e especificar, se se der o caso, as condições a considerar, relativamente ao câmbio.

§ 2.º As tarifas devem conter esclarecimentos relativos às condições especiais dos diversos transportes e especialmente à velocidade a que se aplicam. Se, para todas as mercadorias ou para determinadas mercadorias, ou para certos percursos, qualquer Caminho de ferro tem uma tarificação tendo em vista uma única velocidade, pode ser aplicada esta tarificação aos transportes efectuados tanto com declaração de expedição branca como com declaração de expedição de faixas vermelhas, atendendo-se às condições de prazos de entrega, resultantes para cada uma dessas declarações de expedição das disposições dos artigos 6.º, § 4.º, e 11.º

As tarifas devem ser aplicadas de maneira uniforme a todos os interessados. As suas condições são válidas no que não sejam contrárias à presente Convenção; caso contrário são consideradas como irritas e nulas.

§ 3.º — a) Se o expedidor designa na declaração de expedição o percurso a seguir, as importâncias do transporte são calculadas para este itinerário.

A designação das estações em que devem efectuar-se as formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas equivale a uma designação de itinerário;

b) Se o expedidor designa na declaração de expedição somente as tarifas a aplicar, o Caminho de ferro aplica estas tarifas quando a designação é suficiente para determinar as estações entre as quais deverão ser aplicadas as tarifas reivindicadas. O Caminho de ferro escolhe, entre os percursos em que são aplicáveis estas tarifas no dia em que se efectuou o contrato de transporte, o percurso que lhe parecer mais favorável ao expedidor;

c) Se o expedidor prescreveu na declaração de expedição o pagamento adiantado do porte até uma estação intermédia, nas condições previstas no artigo 17.º, § 1.º, o Caminho de ferro escolhe, entre os itinerários que passam pela dita estação intermédia, o que lhe parecer mais vantajoso para o expedidor. As despesas de transporte são calculadas conforme o itinerário escolhido pelo Caminho de ferro;

d) Se nos casos previstos nas antecedentes alíneas a) e c) existir uma tarifa internacional entre a estação expe-

§ 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.

ARTICLE 9.º

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 État. 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.º, § 4, e 11.º

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 équivalant 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.º, § 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

didora e a estação destinatária no percurso reivindicado conforme a alínea a) ou entre a estação expedidora e a indicada na alínea c), aplica-se a tarifa referida, contanto que na ocasião da expedição não esteja subordinada a condições inaplicáveis ao caso;

e) Se as indicações dadas pelo expedidor não são suficientes para determinar completamente o itinerário ou as tarifas, ou se algumas dessas indicações são incompatíveis, o Caminho de ferro escolhe o itinerário ou as tarifas que lhe pareçam mais vantajosas para o expedidor. Tem de se conformar sempre com as indicações da declaração do expedidor concernentes às estações a que se refere a alínea a), segundo período, e, tanto quanto possível, com as outras prescrições do expedidor.

Todavia, havendo uma tarifa directa internacional entre as estações expedidora e destinatária, é aplicada esta tarifa, contanto que o itinerário determinado por esta observe, dando-se o caso, as prescrições da declaração de expedição no que se refere às estações de que trata a alínea a), segundo período, e que a sua aplicação não esteja dependente de outras condições inaplicáveis;

f) Em todos os casos acima prescritos os prazos de transporte são calculados pelo itinerário adoptado pelo expedidor ou pelo escolhido pelo Caminho de ferro;

g) O Caminho de ferro não pode, fora dos casos previstos no artigo 5.º, § 5.º, e no artigo 23.º, § 1.º, efectuar o transporte por uma via diferente do itinerário indicado pelo expedidor, a não ser sob a condição de:

1.º Que as despesas de transporte e os prazos de entrega não sejam superiores às despesas e prazos calculados segundo o itinerário indicado pelo expedidor;

2.º Que as formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas tenham sempre lugar nas estações designadas pelo expedidor.

O expedidor é avisado quando o transporte se efectue por via diferente da que indicou;

h) Nos casos previstos no primeiro período das alíneas b), c) e e) deste parágrafo o Caminho de ferro somente é responsável por qualquer prejuízo resultante da escolha do itinerário ou das tarifas no caso de dolo ou falta grave.

§ 4.º Não é cobrada como receita dos Caminhos de ferro, além das taxas de transporte e das despesas accessórias previstas nas tarifas, nenhuma importância além de despesas que tenham de pagar, tais como direitos de saída ou de entrada, despesas de camionagem de uma para outra estação não designadas na tarifa, despesas com a embalagem exterior ou interior das remessas necessárias para a conservação destas e outras despesas análogas. Estas despesas devem ser devidamente constatadas e detalhadas à parte na declaração de expedição, à qual devem ser apensos os documentos justificativos. Quando o pagamento destas despesas incumbe ao expedidor, os documentos justificativos não são entregues ao destinatário com a declaração de expedição, mas enviados ao expedidor com a conta das despesas, como está expresso no artigo 17.º

ARTIGO 10.º

Proibição de contratos particulares

Qualquer contrato particular tendo por fim conceder a um ou mais expedidores redução no preço das tarifas é expressamente proibido e nulo de pleno direito.

Todavia, são autorizadas as reduções de preços devidamente publicadas e igualmente aplicáveis a todos os que estiverem nas mesmas condições, bem como as concedidas quer aos serviços dos Caminhos de ferro, quer aos do Estado ou a favor de obras de beneficência.

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 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.º, § 5, et à l'article 23.º, § 1, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition:

1º 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;

2º 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 dolo ou de faute lourde.

§ 4. Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des taxes de transport 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 en 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.º

ARTICLE 10.º

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.

ARTIGO 11.º

Prazos de entrega

§ 1.º Os prazos de entrega não devem exceder os máximos seguintes:

- a) Para a grande velocidade:
- 1.º Prazo de expedição 1 dia
- 2.º Prazo de transporte, por fracção indivisível de 250 quilómetros de aplicação das tarifas 1 dia
- b) Para a pequena velocidade:
- 1.º Prazo de expedição 2 dias
- 2.º Prazo de transporte, por fracção indivisível de 250 quilómetros de aplicação de tarifas 2 dias

§ 2.º Quando a remessa percorre diferentes rédes sem descontinuidade de via férrea, o prazo de transporte é calculado pela distância total entre a estação expedidora e a destinataria; o prazo de expedição é contado somente uma vez, qualquer que seja o número de rédes percorridas.

§ 3.º As leis e regulamentos de cada Estado determinam o limite em que é facultado aos Caminhos de ferro submetidos à sua jurisdição fixar os prazos adicionais nos casos seguintes:

- a) Para os transportes que seguem em parte do percurso: quer por mar ou por vias de navegação interior, por trashedorador ou barco;
- quer por via ordinária;
- quer por certos ramais ligando duas linhas da mesma rede ou de rédes diferentes;
- quer por uma linha secundária;
- quer por linhas de bitola diferente do normal;

b) Dando-se circunstâncias extraordinárias que dêem origem:

- quer a um desenvolvimento anormal do tráfego;
- quer a dificuldades anormais da exploração.

Os prazos adicionais devem em todos os casos ser fixados em dias.

§ 4.º Os prazos adicionais motivados pelas circunstâncias mencionadas na alínea a) do § 3.º deste artigo devem figurar nas tarifas.

Os prazos adicionais previstos na alínea b) do § 3.º não podem entrar em vigor antes da sua publicação.

§ 5.º O prazo de entrega começa a contar-se da meia noite do dia da aceitação da remessa ao transporte, prevista no artigo 8.º, § 1.º

§ 6.º O prazo é observado se antes do seu termo a remessa é entregue, ou avisado da sua chegada quer o destinatário, quer a pessoa autorizada a recebê-la nos termos dos regulamentos do Caminho de ferro que deve efectuar a entrega. As leis e regulamentos de cada Estado determinam a forma de constatar a recepção da carta de aviso.

Para as remessas que não são entregues no domicílio pelo Caminho de ferro e que não dão lugar a aviso de chegada o prazo de transporte é observado se, antes do seu termo, a remessa é posta à disposição do destinatário na estação destinataria.

§ 7.º Os prazos de entrega deixam de correr durante todo o tempo gasto no cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de policia ou outras autoridades administrativas, bem como durante qualquer interrupção do tráfego impedindo temporariamente de principiar ou de continuar o transporte, interrupção que não seja resultante de falta imputável ao Caminho de ferro.

Os prazos deixam igualmente de correr durante a execução das operações previstas nos §§ 2.º e 3.º do artigo 7.º e durante o tempo de paragem motivado por

ARTICLE 11º

Délais de livraison

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

- a) Pour la grande vitesse:
- 1º Délai d'expédition 1 jour
- 2º Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs 1 jour
- b) Pour la petite vitesse:
- 1º Délai d'expédition 2 jours
- 2º 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 État 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 raccords 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) A 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 § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre b) du § 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 8º, § 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 État 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 les 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 §§ 2 et 3 de l'article 7º et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification

modificação no contrato de transporte determinada pelo expedidor em virtude do artigo 21.º

Além disto, para o transporte de animais vivos os prazos de entrega cessam de correr durante o tempo:

a) De estadia destes animais nas estações de data de água;

b) De paragens resultantes de medidas policiais;

c) De inspecção veterinária.

§ 8.º Para as remessas de pequena velocidade os prazos de entrega deixam de correr nos domingos e dias de feriado official.

Para as remessas de grande velocidade, quando o dia seguinte ao da aceitação é um domingo ou dia feriado official, acresce mais um dia ao prazo da entrega. Do mesmo modo, quando o último dia do prazo de entrega cai em domingo ou dia de feriado official, o prazo de entrega finda no dia seguinte. Entretanto estas disposições não se applicam às remessas de grande velocidade quando as estações estejam abertas, para aceitação e entrega destas nos domingos ou dias feriados officiaes no país expedidor ou destinatário.

§ 9.º Quando em um dos Estados as leis ou regulamentos prescrevam a interrupção parcial ou total do transporte de mercadorias em grande velocidade nos domingos ou em outros dias de feriado official, os prazos de entrega são aumentados correspondentemente.

§ 10.º Quando, em conformidade de leis e regulamentos de um dos Estados, sejam aprovadas tarifas especiais ou excepcionais a preços reduzidos com alongamento de prazos, os Caminhos de ferro desse Estado podem applicar estas tarifas de prazos aumentados no tráfego internacional.

ARTIGO 12.º

Estado da mercadoria. Embalagem

§ 1.º Quando o Caminho de ferro aceita ao transporte uma mercadoria apresentando manifestos indícios de avaria, pode exigir que seja feita reserva do estado desta mercadoria na declaração de expedição.

§ 2.º Quando a mercadoria pela sua natureza exija embalagem, o expedidor é obrigado a proceder à sua embalagem de modo a ser preservada da perda total ou parcial ou de avaria no decurso do transporte ou de poder causar prejuizo às pessoas, ao material ou às outras mercadorias.

A embalagem deve, além disso, ser conforme com as prescrições das tarifas e dos regulamentos do caminho de ferro expedidor.

§ 3.º Se o expedidor não se conformar com as disposições do § 2.º, o Caminho de ferro pode, quer recusar o transporte, quer exigir que o expedidor especifique na declaração de expedição a falta de embalagem ou o estado defeituoso desta, fazendo uma exacta descrição da mesma.

§ 4.º O expedidor é responsável pelas consequências da falta de embalagem ou dos defeitos desta assim reconhecidos na declaração de expedição, e da mesma forma dos defeitos não apparentes da embalagem. Todos os prejuizos resultantes ficam a cargo do expedidor, que fica obrigado a indemnizar o Caminho de ferro no caso de prejuizo que este tenha.

O expedidor é também responsável no caso de defeitos apparentes da embalagem que não tenham sido indicados na declaração de expedição, se pelo Caminho de ferro for feita prova da existência desses defeitos.

§ 5.º Quando qualquer expedidor habitualmente remete, da mesma estação, mercadorias da mesma natureza necessitando de embalagem, e as remete, quer sem embalagem, quer com embalagem defeituosa, pode ser dispensado de satisfazer para cada expedição às prescrições do § 3.º, depositando nesta estação uma declaração geral em conformidade com o modelo que constitui o

du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.º.

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 État 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 État, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet État peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

ARTICLE 12.º

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 § 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 defectueux 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 defectueux 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 defectuosités apparentes de l'emballage non reconnues sur la lettre de voiture si la preuve de ces defectuosités 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 defectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant

Anexo III à presente Convenção. Neste caso, a declaração de expedição deve fazer referência à declaração geral depositada na estação expedidora.

§ 6.º Salvo excepção expressamente prevista nas tarifas, o expedidor é obrigado a colocar nos volumes de detalhe (carregamento incompleto) marcas exteriores, claras e indeléveis, que não dêem lugar a confusão o concordando perfeitamente com as designadas na declaração de expedição. É obrigado, além disto, a colocar em cada volume de detalhe uma etiqueta designando em caracteres indeléveis a estação destinatária. O nome e endereço do destinatário devem ser também inscritos, se assim estiver determinado no regulamento aplicável do Caminho de ferro expedidor, quer a descoberto, quer numa dobra da etiqueta, a abrir somente na falta da declaração de expedição.

As indicações ou etiquetas já usadas devem ser raspadas ou retiradas pelo expedidor.

§ 7.º Salva excepção expressamente prevista nas tarifas, só podem ser transportados por vagões completos os objectos frágeis (tais como vidraria, porcelanas, louças), os objectos que se espalhem nos vagões (tais como caroços, frutos, forragens, pedra britada), bem como as mercadorias que possam sujar ou deteriorar os outros volumes (tais como o carvão, a cal, a cinza, as terras comuns, as terras corantes), a não ser que tais mercadorias sejam devidamente embaladas e atadas de forma a não poderem quebrar-se, perder-se, sujar ou deteriorar os demais volumes.

ARTIGO 13.º

Documentes a juntar para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais e outras autoridades administrativas. Precintagem aduaneira.

§ 1.º O expedidor é obrigado a juntar à declaração de expedição os documentos necessários ao cumprimento das formalidades a desempenhar, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, junto das alfândegas, barreiras, autoridades fiscais e de polícia e outras autoridades administrativas. Estes documentos devem ser exclusivamente os referentes às mercadorias que são objecto da respectiva declaração de expedição, a não ser que as prescrições administrativas ou as tarifas determinem outra forma de proceder.

Quando os documentos deste género não possam ser juntos por estarem em depósito numa estação de fronteira, a declaração de expedição deve conter a indicação precisa do lugar onde se encontram depositados.

§ 2.º O Caminho de ferro não é obrigado a examinar se estes documentos são exactos e suficientes.

O expedidor é responsável perante o Caminho de ferro por todos os prejuízos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade destes documentos, salvo o caso de falta por parte do Caminho de ferro.

O Caminho de ferro é responsável, em conformidade com as disposições do título III, pelas consequências da perda dos documentos mencionados na declaração de expedição e juntos à mesma, como está expresso no artigo 6.º, § 6.º, alínea f).

§ 3.º O expedidor é obrigado a conformar-se com as prescrições aduaneiras relativas à embalagem e resguardo das mercadorias. O Caminho de ferro pode recusar o transporte das mercadorias cuja precintagem aduaneira esteja defeituosa ou avariada.

CAPÍTULO II

Execução de contrato de transporte

ARTIGO 14.º

Entrega ao transporte e carregamento das mercadorias

§ 1.º A entrega das mercadorias ao transporte é feita conforme as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora.

L'Annexo 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.

ARTICLE 13º

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 6º, § 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.

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

ARTICLE 14º

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.º O carregamento incumbe, quer ao Caminho de ferro, quer ao expedidor, segundo as prescrições em vigor na estação expedidora, a não ser que a presente Convenção contenha disposições diferentes ou que a declaração de expedição mencione acôrdo especial existente entre o expedidor e o Caminho de ferro.

§ 3.º As mercadorias devem ser transportadas, quer em vagões cobertos, quer em vagões abertos, quer em vagões especiais adaptados, quer em vagões abertos resguardados por encerados, conforme as indicações das tarifas directas internacionais, a não ser que a presente Convenção não estabeleça outras prescrições a este respeito. Não havendo tarifas directas internacionais, ou não contendo estas disposições sobre o caso, applicam-se em todo o percurso as prescrições que vigorarem na estação expedidora.

ARTIGO 15.º

Formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de policia e outras autoridades administrativas

§ 1.º Em trânsito, as formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de policia e outras autoridades administrativas são desempenhadas pelo Caminho de ferro. Este tem à liberdade, sob a sua responsabilidade, de confiar este serviço a um comissionário ou de o executar elle próprio.

Em ambos os casos o Caminho de ferro assume as obrigações de um comissionário.

Todavia o expedidor pode, por si próprio ou por intermédio do mandatário designado na declaração de expedição, assistir às operações previstas neste parágrafo, a fim de prestar todos os esclarecimentos e apresentar todas as observações úteis, sem que por este motivo lhe assista o direito de se apropriar da mercadoria ou de effectuar as operações.

Se o expedidor prescreveu, para o desempenho das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou outras autoridades administrativas, uma forma de procedimento que não possa ser admitida, o Caminho de ferro executa as operações da forma que lhe pareça mais favorável ao interessado e dá conhecimento ao expedidor das medidas tomadas.

§ 2.º Quando exista na estação destinatária uma repartição aduaneira, se a declaração de expedição prescreve o desembarço aduaneiro à chegada ou se, não havendo esta prescrição, a mercadoria chega a destino sob regime aduaneiro, ao destinatário assiste o direito de executar, na estação destinatária, as formalidades da alfândega. Se usar deste direito, deve previamente pagar as despesas que onerem o transporte da remessa e retirar a declaração de expedição.

Se as formalidades aduaneiras não são desempenhadas nem pelo destinatário, nem pelo mandatário do expedidor, num prazo fixado pelos regulamentos em vigor na estação destinatária, o Caminho de ferro pode, enquanto a declaração de expedição não tiver sido retirada pelo destinatário, proceder na forma expressa no § 1.º

ARTIGO 16.º

Entrega

§ 1.º O Caminho de ferro é obrigado a entregar ao destinatário, na estação destinatária indicada pelo expedidor, a declaração de expedição e a mercadoria contra quitação e pagamento da importância dos créditos provenientes da declaração de expedição.

A aceitação da mercadoria e da declaração de expedição obriga o destinatário a pagar ao Caminho de ferro a importância dos créditos provenientes da declaração de expedição.

§ 2.º A entrega das mercadorias, assim como a obri-

§ 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 15º

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 que 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 § 1.

ARTICLE 16º

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'obli-

gação eventual de o Caminho de ferro remeter a mercadoria ao domicílio do destinatário, seja na localidade onde está situada a estação destinatária, seja noutra localidade, são estabelecidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis no Caminho de ferro encarregado da entrega.

§ 3.º Após a chegada da mercadoria à estação destinatária, o destinatário tem o direito de exigir do Caminho de ferro a entrega da declaração de expedição e a entrega da mercadoria. Se a mercadoria não tiver chegado ao tempo da expiração do prazo previsto no artigo 30.º, § 1.º, o destinatário, ou actue por seu interesse ou por interesse doutrem, depois da expiração deste prazo está autorizado a fazer valer em seu próprio nome, junto do Caminho de ferro, os direitos resultantes do contrato de transporte, sob condição de executar previamente as obrigações que este contrato lhe impõe.

ARTIGO 17.º

Pagamento das despesas de transporte

§ 1.º As despesas de transporte, assim como outras despesas que o expedidor não tomou a seu cargo em virtude da declaração de expedição, são consideradas a cargo do destinatário. O expedidor pode pagar, a título de franquia, quer determinadas despesas, quer as despesas de transporte até um ponto de fronteira ou estação de fronteira qualquer, conforme as tarifas aplicadas; excepcionalmente, tarifas ou acordos entre Caminhos de ferro poderão autorizar a franquia até certas estações que não sejam de fronteira.

O expedidor deve indicar na declaração de expedição, sob a respectiva rubrica, quais as despesas que toma a seu cargo, da maneira seguinte:

a) Se o expedidor toma a seu cargo as despesas de transporte assim como todas as outras despesas que, segundo os regulamentos e a tarifa, possam ser escrituradas pela estação expedidora, compreendidas eventualmente nestas as taxas adicionais por declaração do interesse na entrega previstas no artigo 35.º adiante mencionado e as taxas por adiantamentos e reembolsos, indica-o pela palavra «franco»;

b) Se o expedidor toma a seu cargo outras despesas, além das mencionadas na alínea a), indica-o pelas palavras «franco de porte e de... (designação exacta da taxa ou das taxas que quere pagar)».

A indicação «franco de alfândega» significa que o expedidor terá de pagar os direitos e as despesas de alfândega a receber pela repartição das alfândegas, assim como as despesas de desembarço aduaneiro a receber pelo Caminho de ferro;

c) Se o expedidor toma a seu cargo as despesas de toda a ordem, mesmo as que se façam depois da aceitação da mercadoria ao transporte, indica-o pelas palavras «franco de todas as despesas»;

d) Se o expedidor toma a seu cargo uma ou algumas das despesas mencionadas na alínea a) acima referida, indica-o pelas palavras «franco de... (designação exacta da despesa ou das despesas que quere fazer)»;

e) Se o expedidor toma a seu cargo as despesas de transporte até um ponto de fronteira ou estação de fronteira, ou excepcionalmente até uma estação designada sem ser de fronteira, indica-o pelas palavras «franco até x fronteira» ou «franco até x».

É permitido escrever seguidamente, na declaração de expedição, várias indicações que se completam entre si, por exemplo «franco de porte e franco de alfândega» ou «franco até x fronteira e franco de alfândega».

§ 2.º O Caminho de ferro expedidor pode exigir o pagamento adiantado de transporte quando se trate de

gação 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^e, § 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.

ARTICLE 17^e

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'affranchissement, 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 tarifs 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^e 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 que 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

remessas que, se assim o julgar, estejam sujeitas a fácil deterioração, ou que, devido ao seu pequeno valor ou à sua natureza, não lhe garantam suficientemente as despesas do transporte.

§ 3.º Se o expedidor toma a seu cargo todas ou parte das despesas e se a importância destas não pode ser calculada exactamente na ocasião da entrega ao transporte, o Caminho de ferro pode exigir, a título de garantia, o depósito contra recibo duma importância aproximadamente correspondente às despesas. Estas despesas são levadas em conta pelas estações de transmissão sucessivas num boletim de franquia que acompanha a remessa até destino e que é devolvido à estação expedidora dentro dos dois meses que se seguirem à expiração do prazo de transporte.

Após recepção do boletim de franquia é efectuada a liquidação da conta, sendo o recibo do depósito substituído pela conta das despesas conforme as indicações deste boletim.

O boletim de franquia é estabelecido em conformidade com o modelo que constitui o Anexo IV da presente Convenção.

§ 4.º A estação expedidora deve especificar, tanto na declaração de expedição como no duplicado, as importâncias recebidas por portes pagos.

ARTIGO 18.º

Aplicação irregular da tarifa

§ 1.º No caso de aplicação irregular da tarifa ou de erro no cálculo das despesas do transporte ou das despesas acessórias deverá ser reembolsada a diferença para mais ou para menos.

§ 2.º As diferenças para mais encontradas pelo Caminho de ferro devem de officio ser levadas ao conhecimento do interessado, quando excedam 0,50 francos por cada declaração de expedição, e devem ser pagas sem demora.

§ 3.º O pagamento ao Caminho de ferro das diferenças para menos incumbe ao expedidor, se a declaração de expedição não tiver sido retirada. Quando a declaração de expedição tenha sido aceite pelo destinatário, o expedidor só é obrigado ao pagamento da diferença para menos proporcionalmente às despesas de franquia que tomou a seu cargo, conforme a menção que fez na declaração de expedição; o complemento da diferença incumbe ao destinatário.

§ 4.º As importâncias em débito referentes à declaração de expedição previstas no presente artigo vencem juro de 6 por cento quando excedem 10 francos. Estes juros contam-se desde o dia da reclamação administrativa a que se refere o artigo 40.º ou, se não houve reclamação, desde o dia da demanda judicial.

ARTIGO 19.º

Reembolsos e desembolsos

§ 1.º O expedidor pode sobrecarregar a sua remessa com reembolso até a concorrência do valor da mercadoria. A importância do reembolso deve ser expressa na moeda do país de partida; as tarifas podem prever excepções.

§ 2.º O Caminho de ferro não é obrigado a pagar o reembolso ao expedidor enquanto não receber do consignatário a respectiva importância. Esta importância deve ser posta à disposição do expedidor no prazo de três meses deste recebimento; no caso de atraso são devidos juros de 6 por cento correndo desde o fim do prazo.

§ 3.º Se a mercadoria foi entregue ao destinatário sem previamente ter sido feita a cobrança do reembolso, o

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.

ARTICLE 18º

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 fr. 0,50 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 6 pour cent lorsqu'elles dépassent 10 francs. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40º ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

ARTICLE 19º

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 6 pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. Si la marchandise a été livré au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Che-

Caminho de ferro é obrigado a pagar ao expedidor a totalidade do prejuízo até a concorrência da totalidade do reembolso, salvo o seu recurso contra o destinatário.

§ 4.º A remessa contra reembolso dá lugar à cobrança de uma taxa a determinar pelas tarifas; esta taxa é devida mesmo quando o reembolso seja anulado ou reduzido por modificação do contrato de transporte (artigo 21.º, § 1.º).

§ 5.º Os desembolsos só são admitidos em conformidade com as disposições em vigor na estação expedidora.

ARTIGO 20.º

Obrigações do Caminho de ferro destinatário

O Caminho de ferro destinatário é obrigado a proceder à cobrança da totalidade dos créditos resultantes do contrato de transporte, especialmente das despesas de transporte, das despesas diversas, das de alfândega, dos reembolsos e outras importâncias que possam sobrecarregar a mercadoria. Procede a esta cobrança tanto por sua conta como por conta dos Caminhos de ferro precedentes ou dos outros interessados.

CAPÍTULO III

Modificação do contrato de transporte

ARTIGO 21.º

Direito de modificar o contrato de transporte

§ 1.º Somente o expedidor tem o direito de modificar o contrato de transporte, quer retirando a mercadoria na estação expedidora, quer detendo-a em trânsito, quer adiando a sua entrega, quer mandando-a entregar no ponto de destino ou em outro ponto situado antes ou além, ao destinatário indicado na declaração de expedição ou a outra pessoa, quer enfim determinando a sua devolução à estação destinatária.

O Caminho de ferro tem a faculdade de aceitar, a pedido do expedidor, alterações no contrato tendentes ao estabelecimento, ao aumento, à diminuição ou à anulação de um reembolso ou ainda relativas a franquia das remessas; estas alterações são admitidas pelo Caminho de ferro sem garantir a sua execução.

Alterações diferentes das assim enumeradas não são admitidas em caso algum.

As alterações no contrato de transporte não podem nunca ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2.º As alterações do contrato acima mencionadas devem ser apresentadas por declaração escrita, assinada pelo expedidor e em conformidade com o formulário constituindo o Anexo V à presente Convenção.

Esta declaração deve ser repetida no duplicado da declaração de expedição, que será apresentado ao mesmo tempo ao Caminho de ferro e entregue por este último ao expedidor. Conformando-se o Caminho de ferro com a determinação do expedidor sem exigir a este a apresentação do duplicado, ficará responsável pelo prejuízo causado ao destinatário ao qual o duplicado fôsse enviado pelo expedidor.

Quando o expedidor solicite o aumento, a diminuição ou anulação de um reembolso, deve apresentar o conhecimento que antes lhe fôr passado. No caso de aumento ou diminuição do reembolso este conhecimento é, depois da rectificação, entregue ao interessado; é retirado da posse deste último no caso em que anule o reembolso.

Qualquer alteração no contrato determinada pelo expedidor em termos diferentes dos acima prescritos considera-se irrita e nula.

min 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 lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21^e, § 1).

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

ARTICLE 20^e

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^e

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 bien 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.º O Caminho de ferro não dá seguimento às alterações no contrato determinadas pelo expedidor se não são transmitidas por intermédio da estação expedidora.

A pedido do expedidor, a estação destinatária ou a estação de escala é avisada, à custa deste, por telegrama emanado da estação expedidora e confirmado por escrito. Neste caso a estação destinatária ou a estação de escala deve abster-se quer de remeter a declaração do expedidor, quer de entregar a mercadoria ao destinatário, quer finalmente de proceder à reexpedição da remessa até que receba a confirmação por escrito.

§ 4.º O direito de alterar o contrato de transporte cessa, mesmo que o expedidor conserve em seu poder o duplicado da declaração do expedidor, quando a declaração de expedição tenha sido entregue ao destinatário, ou quando este fez valer o direito resultante do contrato de transporte nos termos do artigo 16.º, § 3.º A partir desta ocasião o Caminho de ferro deve conformar-se com as determinações do destinatário, sob pena de para com este ser responsável pelas consequências da sua inexecução nas condições expressas no título III.

ARTIGO 22.º

Execução das modificações relativas ao contrato de transporte

§ 1.º O Caminho de ferro não pode eximir-se à execução das determinações constantes do primeiro período do § 1.º do artigo 21.º, nem demorar ou modificar a sua execução, a não ser nos casos seguintes:

a) A execução não é possível na ocasião em que chegam as determinações ao Caminho de ferro;

b) A execução é de natureza a perturbar a regularidade do serviço da exploração;

c) A execução está em oposição, quando se trate de mudança de estação destinatária, com as leis e regulamentos em vigor nos Estados do trânsito, principalmente pelo que diz respeito às prescrições das alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas;

d) O valor da mercadoria, quando se trate de mudanças de estação destinatária, não cobre, segundo manifestamente se preveja, todas as despesas de transporte de que esta mercadoria seja sobrecarregada até a chegada ao novo destino, a não ser que a importância dessas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

Nos casos acima ditos o expedidor é avisado sem demora dos impedimentos que se opõem à execução das suas determinações.

Se o Caminho de ferro não puder por si prever previamente estes impedimentos, o expedidor sofre todas as consequências do começo de execução dado às suas determinações.

§ 2.º Se o expedidor prescreveu que a mercadoria seja entregue numa estação intermédia, o porte é cobrado até esta estação em conformidade com as tarifas aplicáveis entre a estação expedidora e a dita estação intermédia.

Se o expedidor prescreveu a devolução à estação expedidora, o porte é calculado: 1.º até a estação onde a remessa foi detida, pelas tarifas aplicáveis entre esta estação e a estação expedidora; 2.º desde a estação de reexpedição até a estação expedidora, pelas tarifas aplicáveis a este percurso.

Se o expedidor determinou a reexpedição para outra estação, o porte é calculado: 1.º até a estação onde a remessa foi detida, pelas tarifas aplicáveis entre esta estação e a estação expedidora; 2.º desde a estação de

§ 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.º, § 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.

ARTICLE 22.º

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 § 1 de l'article 21.º, 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 États 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: 1º jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2º 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: 1º jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2º depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare-destinataire,

reexpedição até a nova estação destinatária, pelas tarifas aplicáveis entre estas duas últimas estações.

§ 3.º O Caminho de ferro tem direito a reembolso das despesas resultantes da execução das determinações mencionadas no § 1.º do artigo 21.º, a não ser que as despesas tenham sido devidas a falta por este cometida.

ARTIGO 23.º

Impedimentos ao transporte

§ 1.º Quando um transporte fôr impedido ou interrompido compete ao Caminho de ferro decidir se convém, no interesse do expedidor, pedir-lhe instruções ou se é preferível fazer seguir de officio a mercadoria alterando o itinerário. O Caminho de ferro pode reclamar o preço do transporte pela nova via e dispõe dos prazos correspondentes, mesmo que sejam menos favoráveis do que os do itinerário primitivo, a não ser que haja falta da parte do Caminho de ferro.

§ 2.º Se não houver outra via para o transporte, o Caminho de ferro pede instruções ao expedidor; todavia este pedido não é obrigatório para o Caminho de ferro no caso de impedimento temporário resultante das circunstâncias previstas no artigo 5.º, § 5.º

§ 3.º O expedidor avisado do impedimento no transporte pode anular o contrato, ficando a seu cargo o pagamento ao Caminho de ferro, conforme o caso, quer do preço do transporte pelo percurso já efectuado, quer das despesas preparatórias do transporte, assim como de todas as previstas nas tarifas, a não ser que tenha havido falta por parte do Caminho de ferro.

§ 4.º Se o expedidor não estiver de posse do duplicado da declaração de expedição, as instruções que der, nos casos previstos neste artigo, não podem alterar nem a designação do destinatário, nem a do lugar de destino.

§ 5.º Não será dado seguimento:

a) As instruções do expedidor que não forem designadas por intermédio da estação expedidora;

b) Aos pedidos de devolução de uma mercadoria cujo valor não cubra, em todo o caso, as despesas de reexpedição, a não ser que a importância destas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

§ 6.º Se o expedidor avisado do impedimento no transporte não der, em prazo conveniente, instruções exequíveis, proceder-se há em conformidade com os regulamentos relativos aos impedimentos à entrega em vigor no Caminho de ferro onde a mercadoria ficou retida.

§ 7.º Se o impedimento ao transporte vier a cessar antes da chegada das instruções ao expedidor, a mercadoria segue a destino sem se esperar pelas instruções e o expedidor é prevenido o mais breve possível.

ARTIGO 24.º

Impedimento à entrega

§ 1.º Quando se apresentam impedimentos à entrega da mercadoria, a estação destinatária disso deve prevenir sem demora o expedidor, pedindo-lhe instruções por intermédio da estação expedidora. Quando o pedido fôr feito na declaração de expedição, deve este aviso ser transmitido imediatamente pelo telégrafo. As despesas deste aviso sobrecarregam a mercadoria.

Se o destinatário recusar a mercadoria, o expedidor tem o direito de dispor desta mesmo que não possa apresentar o duplicado da declaração de expedição.

Se, depois de a ter recusado, o destinatário se apresentar para aceitar a entrega da mercadoria, esta é-lhe

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 § 1 de l'article 21º, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

ARTICLE 23º

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 5º, § 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 exécutables, 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.

ARTICLE 24º

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

entregue, a não ser que a estação destinatária tenha entretanto recebido instruções em contrário do expedidor. Desta entrega deve ser imediatamente por carta registada avisado o expedidor, sendo as despesas encargo da mercadoria.

Em caso algum pode a mercadoria ser devolvida ao expedidor sem o seu expresso consentimento.

§ 2.º Para tudo o que não está previsto no § 1.º do presente artigo, salvo o disposto no artigo 43.º, quanto ao modo de proceder no caso de impedimento na entrega, é seguido o que estiver estabelecido nas leis e regulamentos em vigor no Caminho de ferro encarregado da entrega.

CAPÍTULO IV

Garantia dos direitos do Caminho de ferro

ARTIGO 25.º

Direito de penhor do Caminho de ferro

§ 1.º O Caminho de ferro tem sobre a mercadoria os direitos dum credor penhorista, sobre a totalidade dos créditos designados no artigo 20.º Estes direitos subsistem por todo o tempo que a mercadoria se encontra na posse do Caminho de ferro ou de terceiro que por este a retém.

§ 2.º Os efeitos do direito de penhor são regulados segundo as leis e regulamentos do Estado em que se efectua a entrega.

TÍTULO III

Responsabilidade dos Caminhos de ferro.

Acções

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 26.º

Responsabilidade colectiva dos Caminhos de ferro

§ 1.º O Caminho de ferro que aceitou a mercadoria ao transporte, com a declaração de expedição, é responsável pela execução do transporte no percurso total até a entrega.

§ 2.º Cada Caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar a seu cargo a mercadoria com a declaração de expedição primitiva, participa no contrato de transporte, em conformidade com as estipulações deste documento, e aceita as obrigações do mesmo resultantes, sem embargo das disposições do artigo 42.º, § 3.º, referentes ao Caminho de ferro destinatário.

§ 3.º A responsabilidade do Caminho de ferro, com fundamento na presente Convenção, cessa na estação destinatária designada na declaração de expedição, mesmo que o expedidor tenha indicado outro lugar de destino. O transporte para além deste é regido pelas leis e regulamentos internos.

ARTIGO 27.º

Amplitude da responsabilidade

§ 1.º O Caminho de ferro é responsável, nas condições determinadas no presente capítulo, pelo prejuízo resultante, quer da perda total ou parcial da mercadoria, bem como das avarias que sofrer desde a aceitação ao transporte até a entrega, quer dos atrasos na entrega.

§ 2.º Fica eximido desta responsabilidade, no caso de perda total ou parcial ou de avaria, se provar que o pre-

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 après.

§ 2. Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 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.

CHAPITRE IV

Garantie des droits du Chemin de fer

ARTICLE 25º

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 20º. 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'État où s'effectue la livraison.

TITRE III

Responsabilité des Chemins de fer.

Actions

CHAPITRE I

Responsabilité

ARTICLE 26º

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 42º, § 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 27º

Étendue 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

juízo teve por causa uma falta do interessado, uma ordem d'êste não resultante de erro do Caminho de ferro, vício próprio da mercadoria (deterioração interna, quebra natural, derramamento ordinário, etc.), ou caso de força maior.

§ 3.º Fica eximido da responsabilidade pelo prejuízo resultante da demora na entrega se provar que a demora foi causada por circunstâncias que o Caminho de ferro não podia evitar e por si remediar.

ARTIGO 28.º

**Restrições da responsabilidade
no caso de prejuízos
podendo ser resultantes de certas causas**

§ 1.º O Caminho de ferro não é responsável pelos prejuízos resultantes de uma ou de várias das causas seguintes:

a) Perigo inerente ao transporte em vagões descobertos, para as mercadorias que tiverem sido transportadas por esta forma, em virtude quer das prescrições de tarifas, quer de ajustes com o expedidor e mencionados na declaração de expedição;

b) Perigo resultante, quer de falta de embalagem, quer de defeitos de embalagem, para as mercadorias sujeitas pela sua natureza a quebras ou avarias quando não embaladas;

c) Perigo inerente às operações de carga ou de descarga ou resultante de um carregamento defeituoso, para as mercadorias carregadas pelo expedidor ou descarregadas pelo destinatário, em virtude quer das tarifas, quer de ajustes com o expedidor e mencionados na declaração de expedição, quer de ajustes com o destinatário;

d) Perigo especial, quer de perda total ou parcial, quer de avaria, especialmente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, derramamento extraordinário, secagem, quebra, à qual certas mercadorias estão expostas por causas inerentes à sua natureza;

e) Perigo resultante do facto, quer de terem sido todavia expedidos objectos excluídos de transporte em vista de declaração irregular, inexacta ou incompleta, quer por terem sido expedidos sob designação irregular, inexacta ou incompleta, ou sem que o expedidor tenha tomado as medidas de precaução prescritas, objectos que somente são admitidos debaixo de certas condições;

f) Perigo particular a que está sujeito o transporte de animais vivos;

g) Perigo que a guarda acompanhando animais vivos ou mercadorias tem por fim evitar, sempre que nos termos da presente Convenção, ou das tarifas, ou de ajustes com o expedidor designados na declaração de expedição, o transporte desses animais ou mercadorias deva ser acompanhado de guarda.

§ 2.º Quando, em vista de circunstâncias de exame local, tenha podido resultar um prejuízo de uma ou mais destas causas, presume-se que resulta, a não ser que o interessado possa provar que não resulta.

ARTIGO 29.º

**Quantitativo da indemnização no caso de perda
total ou parcial da mercadoria**

Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, tenha de ser paga indemnização por perda total ou parcial da mercadoria pelo Caminho de ferro, será esta calculada:

conforme a cotação da bolsa,
na falta de cotação, conforme o preço corrente do mercado,

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.º

**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 déficiences 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 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, dessiccation, 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, en 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.

ARTICLE 29.º

**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,

na falta de uma e outro, conforme o valor habitual, das mercadorias da mesma natureza e qualidade, no lugar e ao tempo em que a mercadoria foi aceite ao transporte. Todavia a indemnização não pode exceder 50 francos por quilograma de peso bruto que faltar, com reserva dos limites previstos no artigo 34.º

São além disto reembolsadas as despesas de transporte, direitos de alfândega e outras importâncias desembolsadas pela mercadoria perdida, sem mais indemnização de perdas e danos, com reserva das excepções previstas nos artigos 35.º e 36.º

Quando os elementos que servem de base ao cálculo da indemnização não são expressos na moeda do Estado em que é reclamado o pagamento, a conversão é feita conforme o câmbio do dia e no lugar do pagamento.

ARTIGO 30.º

Presunção de perda da mercadoria. Caso em que fôr encontrada

§ 1.º O interessado pode, sem ter de fornecer outras provas, considerar a mercadoria como perdida quando não é entregue ao destinatário ou posta à sua disposição nos trinta dias que seguem à expiração dos prazos, da forma como estão calculados no artigo 11.º

A estes trinta dias juntam-se tantas vezes dez dias, com o máximo de trinta dias, quantos os Estados atravessados além dos de partida e de chegada.

§ 2.º O interessado, ao receber o pagamento da indemnização pela mercadoria perdida, pode estipular na quitação que pede para ser avisado sem demora no caso em que a mercadoria perdida seja encontrada dentro dos quatro meses que se seguirem ao pagamento da indemnização.

E-lhe dada confirmação por escrito deste pedido.

§ 3.º No prazo de trinta dias depois da recepção deste aviso o interessado pode exigir que a mercadoria lhe seja entregue gratuitamente, na estação expedidora ou na estação destinatária, contra restituição da indemnização que recebeu e com reserva de todos os direitos a indemnização por atraso prevista no artigo 33.º, e, se fôr o caso, no artigo 35.º, § 3.º, adiante designados.

§ 4.º No caso quer de falta de estipulação na quitação prevista no § 2.º acima dito, quer de instruções dadas dentro do prazo de trinta dias previsto no § 3.º, ou ainda se a mercadoria só foi encontrada passados mais de quatro meses sobre o pagamento da indemnização, o Caminho de ferro dispõe desta em conformidade com as leis e regulamentos do Estado a que pertence.

ARTIGO 31.º

Restrições da responsabilidade no caso de quebra no peso

§ 1.º No que se refere às mercadorias que, por motivo da sua natureza especial, estão geralmente sujeitas a quebras no peso, pelo simples facto do transporte, o Caminho de ferro é responsável tam somente pelas faltas que excedam a tolerância determinada da forma seguinte:

a) 2 por cento do peso para as mercadorias líquidas ou entregas húmidas, assim como para as mercadorias seguintes, qualquer que seja o percurso efectuado:

Botume fresco,
Casca de árvore,
Coiros,
Crinas,
Desperdícios de peles,
Folhas de tabaco frescas,
Frutas secas ou preparadas,
Frutas verdes,

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.º

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.º et 36.º

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

ARTICLE 30.º

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.º

A ces trente jours il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de trente jours, qu'il y a d'États 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.º et, s'il y a lieu, à l'article 35.º, § 3, ci-après.

§ 4. À 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 § 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'État dont il relève.

ARTICLE 31.º

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) 2 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,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,

Gorduras,
Lãs,
Legumes verdes,
Lúpulo,
Ossos inteiros ou moídos,
Paus de tinturaria raspados ou moídos,
Feixe seco,
Peles de agasalho ou adorno,
Peles não designadas,
Pontas de animais ou unhas,
Raiz de alcaçuz,
Raízes não designadas,
Sabões e óleos concretos,
Sal,
Sedas de porco,
Tabaco picado,
Tendões de animais;

b) 1 por cento para todas as outras mercadorias secas, igualmente sujeitas a quebra de transporte.

§ 2.º A restrição de responsabilidade prevista no § 1.º do presente artigo não pode ser invocada se se provar, pelo exame das circunstâncias de facto, que a perda não resulta das causas que justificam a tolerância.

§ 3.º No caso de serem transportados diferentes volumes com uma só declaração de expedição, a tolerância é calculada para cada volume, quando o seu peso à partida fôr indicado separadamente na declaração de expedição ou puder ser verificado de outra forma.

§ 4.º No caso de perda total de mercadoria não se entra com dedução alguma, resultante de quebra de transporte, no cálculo da indemnização.

§ 5.º As prescrições do presente artigo em nada derogam as do artigo 28.º

ARTIGO 32.º

Quantitativo da indemnização no caso de avaria da mercadoria

No caso de avaria o Caminho de ferro deve, salva a excepção prevista no artigo 34.º, pagar a importância da depreciação que sofrer a mercadoria, sem mais perdas e danos, com reserva pelo que diz respeito às excepções previstas nos artigos 35.º e 36.º

Todavia a indemnização não pode exceder:

a) Se fôr depreciada pela avaria a totalidade da remessa, a importância que teria atingido no caso de perda total;

b) Se fôr depreciada pela avaria somente uma parte da remessa, a importância que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

ARTIGO 33.º

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega

§ 1.º No caso de ser excedido o prazo de entrega, se o interessado não provar que houve prejuízo resultante deste atraso, o Caminho de ferro é obrigado a pagar:

1/10 do preço de transporte, por atraso não excedendo 1/10 do prazo de entrega;

2/10 do preço de transporte, por atraso superior a 1/10 e não excedendo 2/10 do prazo de entrega;

3/10 do preço de transporte, por atraso superior a 2/10 e não excedendo 3/10 do prazo de entrega;

4/10 do preço de transporte, por atraso superior a 3/10 e não excedendo 4/10 do prazo de entrega;

5/10 do preço de transporte, por atraso superior a 4/10 do prazo de entrega.

§ 2.º Se se provar que houve prejuízo resultante do atraso, será paga por este prejuízo uma indemnização que não pode ir além do preço de transporte.

§ 3.º As indemnizações previstas nos §§ 1.º e 2.º do

Fourrares,
Fruits frais,
Fruits séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac haché,
Tendons d'animaux;

b) 1 pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 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.º

ARTICLE 32º

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

En cas d'avarie le Chemin de fer doit, sauf l'exemption prévue à l'article 34º, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35º et 36º.

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 33º

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 :

1/10º du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10º du délai de livraison;

2/10º du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10º et ne dépassant pas 2/10º du délai de livraison;

3/10º du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10º et ne dépassant pas 3/10º du délai de livraison;

4/10º du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10º et ne dépassant pas 4/10º du délai de livraison;

5/10º du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10º 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 §§ 1 et 2 du pré-

presente artigo não podem ser adicionadas às devidas por perda total da mercadoria.

No caso de perda parcial são pagas, dando-se o caso, pela parte não perdida da remessa.

No caso de avaria são adicionadas, dando-se o caso, à indemnização prevista no artigo 32.º

ARTIGO 34.º

Limite da indemnização mediante determinadas tarifas

Quando o Caminho de ferro oferece ao público condições especiais de transporte (tarifas especiais ou excepcionais) comportando redução sobre o preço nas condições ordinárias (tarifa geral), pode estabelecer um máximo da indemnização a pagar ao interessado no caso de avaria, de perda ou de atraso.

Quando o máximo assim fixado resulta de tarifa aplicada somente em parte do percurso, este só pode ser invocado se o facto que deu origem à indemnização fôr relativo a esta parte do percurso.

ARTIGO 35.º

Declaração de interesse na entrega

§ 1.º Qualquer remessa pode ser objecto de declaração de interesse na entrega, designada na declaração de expedição como fica dito no artigo 6.º, § 6.º, alínea k).

A importância do interesse declarado deve ser expressa em moeda do Estado da partida, em francos-ouro, ou em qualquer outra moeda que fôr fixada pelas tarifas.

§ 2.º É cobrada uma taxa suplementar de um quarto por mil da importância declarada por fracção indivisível de 10 quilómetros.

As tarifas podem reduzir esta taxa e estabelecer um mínimo de cobrança.

§ 3.º Se tiver sido feita declaração de interesse na entrega, pode ser reclamado no caso de atraso:

a) Se não está provado prejuízo que resultou deste atraso e nos limites do interesse declarado:

2/10 do preço do transporte, por atraso não excedendo 1/10 do prazo de entrega;

4/10 do preço do transporte, por atraso superior a 1/10 e não excedendo 2/10 do prazo de entrega;

6/10 do preço do transporte, por atraso superior a 2/10 e não excedendo 3/10 do prazo de entrega;

8/10 do preço do transporte, por atraso superior a 3/10 e não excedendo 4/10 do prazo de entrega;

A totalidade do preço de transporte, por atraso superior a 4/10 do prazo de entrega;

b) Se está provado prejuízo que resultou do atraso, uma indemnização podendo ir até a importância do interesse declarado.

Quando a importância do interesse declarado é inferior à das indemnizações previstas no artigo 33.º, podem ser reclamadas estas em vez das indemnizações previstas nas alíneas a) e b).

§ 4.º Se está provado que resultou prejuízo da perda total ou parcial ou da avaria de uma mercadoria a propósito da qual se fez a declaração de interesse na entrega, podem ser concedidas indemnizações suplementares por perdas e danos, até o valor limite da importância declarada, além das já previstas nos artigos 29.º e 32.º e no artigo 34.º nos casos em que este tenha aplicação.

ARTIGO 36.º

Quantitativo da indemnização no caso de dolo ou de falta grave imputável ao Caminho de ferro

Em todos os casos em que a perda total ou parcial, a avaria ou a demora sofrida por uma mercadoria pro-

sent. artigo 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.º.

ARTICLE 34.º

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.º

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.º, § 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.

§ 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;

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^{es} 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.º, celles-ci peuvent être réclamées 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.º et 32.º ou s'il y a lieu à l'article 34.º, des dommages, intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée.

ARTICLE 36.º

Montant de l'indemnité en cas de dolo 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

vierem de dolo ou de falta grave imputável ao Caminho de ferro, o interessado deve ser completamente indemnizado até uma importância igual ao dobro dos valores máximos previstos nos artigos 29.º, 32.º, 33.º, 34.º e 35.º, segundo os casos.

ARTIGO 37.º

Juros da indemnização

O interessado pode pedir juros de 6 por cento sobre a indemnização estabelecida sobre uma declaração de expedição sempre que a indemnização seja superior a 10 francos.

Estes juros começam a contar-se desde o dia da reclamação administrativa indicada no artigo 40.º ou do dia em que tenha sido posta acção em juízo no caso de não ter havido reclamação.

ARTIGO 38.º

Restituição das indemnizações

Qualquer indemnização indevidamente recebida deve ser restituída.

No caso de fraude o Caminho de ferro tem direito a receber, além dessa restituição, uma importância igual àquela que indevidamente pagou, sem prejuízo de quaisquer sanções penais.

ARTIGO 39.º

Responsabilidades do Caminho de ferro pelos seus agentes

O Caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por outras pessoas que empregue para a execução de um transporte de que se tenha encarregado.

Todavia, se a pedido do interessado os agentes do Caminho de ferro preencherem as declarações de expedição, fizerem traduções ou prestarem outros serviços que não incumbam ao Caminho de ferro, passam a ser considerados como trabalhando por conta da pessoa a quem prestem esses serviços.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas.

Acções, processo e prescrição no caso de litígios derivados do contrato de transporte

ARTIGO 40.º

Reclamações administrativas

§ 1.º As reclamações administrativas baseadas no contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao Caminho de ferro designado no artigo 42.º

§ 2.º O direito de apresentar a reclamação pertence às pessoas que têm o direito de demandar o Caminho de ferro nos termos do artigo 41.º

§ 3.º Quando a reclamação é apresentada pelo expedidor, ele deve juntar o duplicado da declaração de expedição. Quando apresentada pelo destinatário, deve este juntar a declaração de expedição, se lhe foi remetida.

§ 4.º A declaração de expedição, o duplicado e os outros documentos que o interessado julgue de interesse juntar à sua reclamação devem ser apresentados ou em original ou por cópia, sendo estas devidamente legalizadas se o Caminho de ferro o exigir.

Durante a organização do processo de reclamação o Caminho de ferro poderá exigir a apresentação do original da declaração de expedição, do seu duplicado, ou do boletim de reembolso, com o fim de sobre elles fazer a verificação regulamentar.

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^e, 32^e, 33^e, 34^e et 35^e, suivant le cas.

ARTICLE 37^e

Intérêts de l'indemnité

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de 6 pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse 10 francs.

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

ARTICLE 38^e

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^e

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.

CHAPITRE II

Réclamations administratives.

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

ARTICLE 40^e

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^e.

§ 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^e.

§ 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.

ARTIGO 41.º

**Pessoas que podem exercer o direito de acção
contra o Caminho de ferro**

§ 1.º A acção de restituição de qualquer quantia paga em virtude do contrato de transporte só pode ser intentada por aquele que efectuou o pagamento.

§ 2.º Só o expedidor é hábil para intentar a acção relativa aos reembolsos previstos no artigo 19.º

§ 3.º As outras acções contra o Caminho de ferro que derivem do contrato de transporte podem ser intentadas:

pelo expedidor, quando este tenha o direito de modificar o contrato de transporte como se diz no artigo 21.º

pelo destinatário, a partir do momento em que ele tenha recebido a declaração de expedição ou feito valer os direitos que lhe são conferidos pelo artigo 16.º, § 3.º

Para intentar as acções o expedidor deve apresentar o duplicado da declaração de expedição. Na falta deste documento não pode demandar o Caminho de ferro senão no caso de o destinatário o ter a isso autorizado ou se ele tiver prova de que o destinatário rejeitou a mercadoria.

ARTIGO 42.º

**Caminhos de ferro contra os quais
pode ser intentada a acção. Competência**

§ 1.º A acção sobre restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte só pode ser intentada contra o Caminho de ferro que recebeu essa importância.

§ 2.º A acção relativa aos reembolsos previstos no artigo 19.º só pode ser intentada contra o Caminho de ferro expedidor.

§ 3.º As outras acções que derivem do contrato de transporte só podem ser intentadas contra o Caminho de ferro expedidor, contra o Caminho de ferro destinatário ou contra aquele em que se produziu o facto determinativo da acção.

Mesmo no caso de o Caminho de ferro destinatário não ter recebido a mercadoria pode este ser demandado.

O reclamante tem o direito de escolha entre os citados Caminhos de ferro, mas depois de intentada a acção caduca o direito de opção.

§ 4.º A acção só pode ser intentada perante o juízo competente do Estado de que depende o Caminho de ferro demandado, a não ser que esteja expressamente determinado de outra forma nos acordos entre os Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explora redes autónomas em diversos Estados, cada uma destas redes é considerada como um Caminho de ferro distinto sob o ponto de vista da aplicação do presente parágrafo.

§ 5.º A acção pode ser intentada contra outro Caminho de ferro além daqueles designados nos §§ 1.º, 2.º e 3.º quando ela é apresentada como pedido em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal fundamentada sobre o mesmo contrato de transporte.

§ 6.º As disposições do presente artigo não têm aplicação aos recursos dos Caminhos de ferro entre si, como se encontra regulamentado no capítulo III do presente título.

ARTIGO 43.º

**Verificação da perda parcial ou de uma avaria
sofrida por uma mercadoria**

§ 1.º Quando uma perda parcial ou uma avaria é descoberta ou suspeitada pelo Caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o Caminho de ferro é obrigado a levantar sem demora e, sendo possível, em presença deste

ARTICLE 41º

**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 19º 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 21º;

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 16º, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. À 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 42º

**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 19º 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'État duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre États ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers États, 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 §§ 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 43º

**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

interessado um auto onde conste o estado e peso da mercadoria e tanto quanto possível a importância do prejuízo, a sua causa e o momento em que se produziu.

Uma cópia deste auto deve ser entregue ao interessado quando este a pedir.

§ 2.º Quando o interessado não aceitar as constatações do auto, pode pedir uma verificação judicial do estado e peso da mercadoria, assim como das causas e importâncias do prejuízo, conforme as leis e regulamentos do Estado em que se efectuou a entrega da mercadoria.

ARTIGO 44.º

Extinção da acção contra o Caminho de ferro derivada do contrato de transporte

§ 1.º A aceitação da mercadoria extingue qualquer acção contra o Caminho de ferro proveniente do contrato de transporte.

§ 2.º Todavia a acção não se extingue:

1.º Se o interessado tiver prova de que o prejuízo teve por causa um dolo ou falta grave imputável ao Caminho de ferro;

2.º No caso de reclamação por demora quando ela é feita a um dos Caminhos de ferro designados no artigo 42.º, § 3.º, num prazo não ultrapassando catorze dias, não se contando o da aceitação;

3.º Em caso de reclamação por perda parcial ou por avaria:

a) Se a perda ou avaria foi verificada antes da aceitação da mercadoria pelo interessado nos termos do artigo 43.º;

b) Se a verificação que deveria ter sido feita nos termos do artigo 43.º só se não fez por culpa do Caminho de ferro.

4.º No caso de reclamação por prejuízos não aparentes e cuja existência foi verificada depois da aceitação, com a condição:

a) Que a verificação da mercadoria na *gare* destinatória não tenha sido proposta pelo Caminho de ferro ao interessado;

b) Que o pedido de verificação nos termos do artigo 43.º seja feito imediatamente após o reconhecimento da avaria ou dentro do período máximo de sete dias a seguir à aceitação da mesma;

c) Que o interessado produza prova de que o prejuízo se deu no intervalo de tempo decorrido entre a aceitação da mercadoria para transportar e a entrega;

5.º Quando a acção tenha em vista a restituição de importâncias pagas ou o reembolso previsto no artigo 19.º

§ 3.º O interessado pode recusar-se a aceitar a mercadoria mesmo depois da recepção da declaração de expedição e do pagamento das despesas de transporte, enquanto se não tenha procedido às verificações que tenha requerido com o fim de constatar um prejuízo que alegue.

As reservas que faça desde que receba a mercadoria não produzirão efeito a não ser que o Caminho de ferro as aceite.

§ 4.º Se faltar uma parte dos volumes designados na declaração de expedição na ocasião da entrega o interessado pode fazer a reserva no recibo, prevista no § 1.º do artigo 16.º, de que os citados volumes devidamente enumerados não lhe foram entregues.

ARTIGO 45.º

Prescrição da acção derivada do contrato de transporte

§ 1.º A acção derivada do contrato de transporte prescreve dentro de um ano quando a importância devida

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 montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'État où la livraison est effectuée.

ARTICLE 44.º

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:

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

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

3º 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 43º;

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

4º 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 43º 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;

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

§ 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 § 1 de l'article 16º, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

ARTICLE 45.º

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

não tenha já sido fixada por uma verificação, acôrdo ou julgamento.

Contudo o prazo de prescrição é de três anos se se tratar:

a) De acção intentada pelo expedidor de pagamento de reembolso recebido do destinatário pelo Caminho de ferro;

b) De acção tendo por base um prejuízo causado por dolo ou falta grave;

c) De acção baseada no caso de fraude a que se refere o artigo 38.º

§ 2.º A prescrição conta-se:

a) Para os pedidos de indemnização no caso de perda parcial ou avaria ou de demora de entrega, a partir do dia em que foi feita a entrega;

b) Para os pedidos de indemnização por perda total, a partir do último dia do prazo de entrega;

c) Para os pedidos de pagamentos ou de restituição de taxas de despesas acessórias ou de sobretaxas ou ainda para os pedidos de rectificação de taxa, no caso de aplicação irregular de tarifa ou de erro de cálculo, a partir do dia do pagamento da taxa, das despesas acessórias ou da sobretaxa, ou, se não houve pagamento, a partir do dia de entrega da mercadoria ao transporte;

d) Para os pedidos relativos a reembolsos previstos no artigo 9.º, a partir do 90.º dia após a terminação do prazo de entrega;

e) Para os pedidos de pagamentos de um suplemento de direito reclamado pela alfândega, a partir do dia da reclamação da alfândega.

O dia indicado como ponto de partida de contagem para a prescrição não é nunca compreendido no prazo.

§ 3.º No caso de reclamação administrativa escrita, dirigida ao Caminho de ferro conforme o estipulado no artigo 40.º, fica suspenso o prazo para a prescrição. O prazo para prescrição torna novamente a começar a contar-se a partir do dia em que o Caminho de ferro rejeitou a reclamação por escrito e restituiu os documentos que a ela estavam juntos. A prova de recepção da reclamação ou da resposta e da restituição dos documentos constituem encargos da parte que invoque esse facto.

As reclamações ulteriores não suspendem a prescrição.

§ 4.º Salvas as disposições precedentes, a suspensão e a interrupção da prescrição regem-se pelas leis e regulamentos do Estado em que a acção é intentada.

ARTIGO 46.º

Inadmissibilidade de renovação de uma acção terminada ou prescrita

A acção terminada ou prescrita segundo as disposições dos artigos 44.º e 45.º não pode ser renovada nem sob a forma de um pedido em reconvenção nem sob a de uma excepção.

CAPÍTULO III

**Regularização de contas
Recursos dos Caminhos de ferro entre si**

ARTIGO 47.º

Regularização de contas entre Caminhos de ferro

§ 1.º O Caminho de ferro que tenha recebido, quer à partida quer à chegada, as importâncias de transporte ou quaisquer outras resultantes do contrato de transporte é obrigado a pagar aos Caminhos de ferro interessados a parte que lhes corresponde de umas e de outras.

§ 2.º A entrega da mercadoria por um Caminho de ferro ao Caminho de ferro subsequente dá ao primeiro o

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.º

§ 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.º, du 90.º 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.º, 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 ulérieures ne suspendent pas la prescription.

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

ARTICLE 46º

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite

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

CHAPITRE III

**Règlement des comptes
Recours des Chemins de fer entre eux**

ARTICLE 47º

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 tenue 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

direito de debitar o segundo pelo valor das importâncias de transporte e outras que incidam sobre a mercadoria no momento da sua entrega, nos termos da declaração de expedição, sob reserva do apuramento de contas definitivo a estabelecer nos termos do § 1.º do presente artigo.

§ 3.º Sob reserva dos seus direitos contra o expedidor, o Caminho de ferro expedidor é responsável pelas despesas de transporte e quaisquer outras que não tenha recebido quando o expedidor as tenha tomado à sua conta em virtude da declaração de expedição.

§ 4.º Se o Caminho de ferro destinatário entrega a mercadoria sem receber na ocasião da entrega todas as importâncias de que ela estava sobrecarregada, fica responsável pelo pagamento de todas essas diversas importâncias, sob reserva dos seus direitos sobre o destinatário.

ARTIGO 48.º

Recurso em caso de indemnização por perda total, parcial ou por avaria

§ 1.º O Caminho de ferro que tenha pago uma indemnização por perda total, parcial ou avaria, em virtude das disposições da presente Convenção, tem o direito de recorrer contra os outros Caminhos de ferro que tenham concorrido no transporte, conforme as disposições seguintes:

a) O Caminho de ferro no qual o prejuízo tenha ocorrido é o único responsável por este;

b) Quando o prejuízo ocorreu em vários Caminhos de ferro, cada um deles é responsável pelos prejuízos que causou. Se a divisão desta responsabilidade é impossível, o encargo da indemnização é dividido entre eles, segundo os princípios indicados na alínea c);

c) Se se não pode provar que o prejuízo foi causado por um ou mais Caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido entre todos os Caminhos de ferro que tenham participado no transporte, com excepção daqueles que provem que o prejuízo se não deu nas suas linhas. A divisão é feita proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2.º No caso de insolvabilidade de um dos Caminhos de ferro, a parte que lhe corresponde e por este não paga é dividida entre todos os outros Caminhos de ferro que tomaram parte no transporte, proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 49.º

Recurso em caso de indemnização por demora na entrega

§ 1.º As regras enunciadas no artigo 48.º aplicam-se também no caso de indemnização paga por atraso. Se a demora teve por origem irregularidades constatadas em vários Caminhos de ferro, o encargo da indemnização é dividido entre esses Caminhos de ferro proporcionalmente à duração da demora nas suas respectivas linhas.

§ 2.º Os prazos de entrega indicados no artigo 11.º da presente Convenção são divididos entre os diferentes Caminhos de ferro que tenham participado no transporte pela maneira seguinte:

1.º Entre Caminhos de ferro contíguos:

a) O prazo de expedição é dividido igualmente;

b) O prazo de transporte é dividido proporcionalmente ao número de quilómetros de distância de aplicação das tarifas em cada um dos Caminhos de ferro.

2.º Entre três ou mais Caminhos de ferro:

a) Atribui-se primeiro sobre o prazo de expedição, ao primeiro Caminho de ferro e ao último, seis horas para a grande velocidade e doze para a pequena;

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 § 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 48º

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour 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 49º

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

§ 1. Les règles énoncées dans l'article 48º 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 11º de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

1º 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.

2º 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) O resto do prazo de expedição e um terço do do transporte são divididos em partes iguais entre todos os Caminhos de ferro participantes;

c) Os dois terços restantes do prazo de transporte são divididos proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas em cada um destes Caminhos de ferro.

§ 3.º Os prazos suplementares a que um Caminho de ferro tenha direito são atribuídos a este Caminho de ferro.

§ 4.º O prazo decorrido entre o momento em que a mercadoria é entregue ao primeiro Caminho de ferro e aquele em que o prazo começa a contar-se fica exclusivamente à disposição deste Caminho de ferro.

§ 5.º A divisão de que se trata nos parágrafos anteriores só é tomada em consideração no caso de não ter sido observado o prazo total de entrega.

ARTIGO 50.º

Processo de recurso

§ 1.º O Caminho de ferro contra o qual é exercido um dos recursos previstos nos artigos 48.º e 49.º não tem direito a contestar o bom fundamento do pagamento efectuado pelo Caminho de ferro recorrente quando a indemnização tenha sido fixada pela autoridade judicial depois de ter sido intimado e poder ser parte no processo. O juiz da causa principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a comunicação e intervenção.

§ 2.º O Caminho de ferro que quiser recorrer deve promover o seu pedido numa só e mesma instância contra todos os Caminhos de ferro interessados com os quais não tenha chegado a acôrdo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que não tenha citado.

§ 3.º O juiz deve julgar por uma única decisão todos os recursos submetidos à sua apreciação.

§ 4.º Dessa decisão não cabe outro recurso.

§ 5.º É proibida a interposição de recursos em caução na instância relativa ao pedido principal de indemnização.

ARTIGO 51.º

Competência nos recursos

§ 1.º O juiz do domicílio do Caminho de ferro recorrido é o único competente para todas as acções de recurso.

§ 2.º Quando a acção tenha de ser intentada contra vários Caminhos de ferro, o Caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juizes competentes, nos termos do parágrafo precedenté, o juiz que lhe convenha.

ARTIGO 52.º

Convenções particulares sobre recursos

Ficam reservadas as convenções particulares que possam ser estabelecidas entre os Caminhos de ferro, quer previamente para diversos recursos que possam ter uns contra os outros, quer para casos especiais.

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 53.º

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulação na presente Convenção são aplicáveis as disposições legais e regulamentares nacionais relativas ao transporte em cada Estado.

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 50º

Procédure de recours

§ 1. Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48º et 49º 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 51º

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 52º

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.

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 53º

Application du droit national

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

ARTIGO 54.º

Regras gerais de procedimento

Em todos os litígios a que derem lugar os transportes tratados na presente Convenção, o procedimento a seguir é o do juiz competente, sob reserva das disposições em contrário incluídas na Convenção.

ARTIGO 55.º

Execução das sentenças. Arrestos e cauções

§ 1.º Quando as sentenças proferidas contraditória-mente ou de ofício pelo juiz competente, nos termos da presente Convenção, se tornam executórias segundo as leis aplicadas por este juiz, tornam-se também executórias em cada um dos Estados contratantes imediatamente ao preenchimento das formalidades prescritas nesse Estado. Não é admissível a revisão do fundo da acção.

Esta disposição não é aplicável às sentenças só provisoriamente executórias nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas sobre custas contra o litigante por improcedência da sua causa.

§ 2.º As importâncias provenientes de um transporte internacional efectuado por um Caminho de ferro e cobradas em benefício de outro que não dependa do mesmo Estado não podem ser arrestadas senão em virtude de sentença da autoridade judicial do Estado de que depende o Caminho de ferro titular das importâncias arrestadas.

§ 3.º O material circulante dum Caminho de ferro, assim como os artigos de mobiliário que lhe são pertencentes e contidos nesse material, só podem ser objecto de arresto sobre território diferente daquele de que depende o Caminho de ferro proprietário, em virtude de sentença proferida pela autoridade judicial desse Estado.

§ 4.º A caução a depositar para garantia das custas não pode ser exigida no decurso de acções judiciais fundadas no contrato de transporte internacional.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moeda estrangeira

§ 1.º As importâncias indicadas em francos na presente Convenção, e nos seus Anexos, são consideradas como referindo-se ao franco-ouro, equivalente a $\frac{1}{5,18}$ dólar-ouro dos Estados Unidos da América.

§ 2.º O Caminho de ferro é obrigado a tornar público por afixação nas bilheteiras ou por qualquer outra forma apropriada o câmbio por que effectua a conversão das despesas de transporte, reembolsos, despesas accessórias e outras expressas em unidades monetárias estrangeiras que tenham de ser pagas em moeda do país (câmbio de conversão).

§ 3.º Da mesma forma o Caminho de ferro que aceitar em pagamento moeda estrangeira é obrigado a tornar público os câmbios por que as aceita (câmbio de aceitação).

ARTIGO 57.º

Repartição Central dos transportes internacionais em Caminhos de ferro

§ 1.º Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção é instituída uma Repartição Central de transportes internacionais em Caminhos de ferro encarregada:

a) De receber as comunicações de cada um dos Estados contratantes e de cada um dos Caminhos de ferro interessados e de os notificar aos outros Estados e Caminhos de ferro;

ARTICLE 54.º

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.º

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 États contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet État. 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 Chomin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même État que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État 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'État duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État.

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

ARTICLE 56.º

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 États-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).

ARTICLE 57.º

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 États contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres États et Chemins de fer;

b) De recolher, coligir e publicar as informações de toda a espécie que interessem o serviço de transportes internacionais;

c) De proferir, a pedido das partes, as sentenças nos litígios que possam suscitar-se entre os Caminhos de ferro;

d) De facilitar as relações financeiras entre os diferentes Caminhos de ferro exigidas pelo serviço de transportes internacionais e o recebimento das importâncias demoradas, garantindo sob este ponto de vista a segurança das relações dos Caminhos de ferro entre si;

e) De informar os pedidos de modificação da presente Convenção e de propor a reunião das conferências previstas no artigo 60.^o quando para tal houver motivos.

§ 2.^o Um regulamento especial que constitui o Anexo VI da presente Convenção fixa a sede, composição e organização desta Repartição, assim como os seus meios de acção. Este regulamento e as modificações que lhe sejam introduzidas por acôrdo entre todos os Estados contratantes têm o mesmo valor e duração que a Convenção.

ARTIGO 58.^o

Relação das linhas aderentes à Convenção

§ 1.^o A Repartição Central indicada no artigo 57.^o fica encarregada de estabelecer e ter em dia a relação das linhas aderentes à presente Convenção. Para isso deverá receber as notificações dos Estados contratantes relativas à inscrição nesta relação ou à irradiação das linhas de um Caminho de ferro ou de uma das emprêsas indicadas no artigo 2.^o

§ 2.^o A entrada de uma nova linha no serviço de transportes internacionais só tem lugar um mês depois da data da carta da Repartição Central aos outros Estados comunicando a sua inscrição.

§ 3.^o A irradiação de uma linha é efectuada pela Repartição Central logo que o Estado contratante, a pedido do qual essa linha tenha sido inscrita na relação, lhe notifique que a linha em questão já se não acha em condições de satisfazer às obrigações impostas pela Convenção.

§ 4.^o A simples recepção da nota proveniente da Repartição Central dá imediatamente a cada Caminho de ferro o direito de cessar todas as relações de transporte internacional com a linha irradiada, excepto no que diz respeito aos transportes em curso, que devem ser continuados até chegada a destino.

ARTIGO 59.^o

Admissão de novos Estados

§ 1.^o Qualquer Estado não signatário que pretenda aderir à presente Convenção dirigirá o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunicará a todos os Estados participantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos Caminhos de ferro do Estado impetrante sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2.^o Se no prazo de seis meses, a contar da data de remessa desta nota, dois Estados pelo menos não tenham notificado a sua opposição ao Governo Suíço, o pedido é admitido de pleno direito e o Governo Suíço fará disso comunicação ao Estado impetrante e a todos os Estados participantes.

No caso contrário, o Governo Suíço notificará a todos os Estados, incluindo o impetrante, que o exame do pedido de admissão foi adiado.

§ 3.^o Todas as admissões produzem os seus efeitos um mês após a data da nota enviada pelo Governo Suíço.

ARTIGO 60.^o

Revisão da Convenção

§ 1.^o Os Delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, mediante convocação

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'article 60.^e, 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 États contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

ARTICLE 58.^o

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. L'Office Central prévu à l'article 57.^e 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 États 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'article 2.^e.

§ 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 États.

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office Central, aussitôt que celui des États 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.^o

Admission de nouveaux États

§ 1. Tout État non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement Suisse, qui la communique à tous les États participants avec une note de l'Office Central sur la situation des Chemins de fer de l'État 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 États 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'État demandeur et à tous les États participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement Suisse notifie à tous les États et à l'État 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.^o

Révision de la Convention

§ 1. Les Délégués des États contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convoca-

do Governo Suíço, cinco anos, no máximo, após a entrada em vigor das modificações adoptadas na última conferência.

Poderá ser convocada uma conferência antes desse período no caso do pedido subscrito, no mínimo, por um terço do número dos Estados contratantes.

§ 2.º É instituída, com o fim de manter em dia o Anexo I, uma comissão de peritos, cuja organização e funcionamento fazem objecto de um regulamento que constitui o Anexo VII da presente Convenção. As decisões desta comissão são comunicadas imediatamente aos Governos dos Estados participantes por intermédio da Repartição Central. Consideram-se por aceites se no prazo de dois meses, contado desde o dia da comunicação, dois Governos pelo menos não tenham formulado objecções. Essas decisões entram em vigor no primeiro dia do terceiro mês a seguir àquele em que a Repartição Central tenha levado a sua aceitação ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia quando fizer a comunicação das decisões.

ARTIGO 61.º

Disposições complementares

§ 1.º As disposições complementares que qualquer Estado contratante ou quaisquer Caminhos de ferro participantes julguem útil publicar para execução da Convenção devem ser comunicadas por eles à Repartição Central.

§ 2.º Os acordos concluídos para a adopção destas disposições podem ser postos em vigor nos Caminhos de ferro que os tenham aceiteados segundo as normas previstas nas leis e regulamentos de cada Estado, sem poder introduzir derrogação à Convenção Internacional. A sua entrada em vigor deve ser comunicada à Repartição Central.

ARTIGO 62.º

Duração do compromisso resultante da adesão à Convenção

§ 1.º A duração da presente Convenção é ilimitada. Todavia qualquer Estado participante pode libertar-se dos compromissos tomados nas seguintes condições:

O primeiro compromisso tem validade até o dia 31 de Dezembro do quinto ano que se seguir à entrada em vigor da presente Convenção. Qualquer Estado que deseje desobrigar-se no fim deste período deverá comunicar a sua intenção, com um ano de antecedência pelo menos antes dessa data, ao Governo Suíço, que a notificará a todos os Estados participantes.

Na falta dessa comunicação no prazo marcado, o compromisso considera-se prolongado por um período de três anos, e assim seguidamente de três em três anos, na falta de denúncia um ano pelo menos antes do dia 31 de Dezembro do último ano de cada um dos períodos triennais.

§ 2.º Os novos Estados admitidos a participar na Convenção no decurso do período quinquenal ou de um dos períodos triennais ficam obrigados até o fim deste período, e depois até o fim de cada um dos seguintes, desde que não tenham denunciado o seu compromisso um ano pelo menos antes da expiração de um deles.

ARTIGO 63.º

Textos da Convenção e seu valor respectivo

A presente Convenção foi elaborada e assinada na língua francesa segundo os usos diplomáticos estabelecidos.

tion 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 États 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 États participants par l'intermédiaire de l'Office Central. Elles sont tenues pour acceptées si, dans le délai de deux mois, calculé 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 États contractants. L'Office Central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

ARTICLE 61.º

Dispositions complémentaires

§ 1. Les dispositions complémentaires que certains États 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 État, sans pouvoir porter dérogation à la Convention Internationale. Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office Central.

ARTICLE 62.º

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention

§ 1. La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque État 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 État 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 États participants.

À 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 États 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.º

Textes de la Convention et leur valeur respective

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

Ao texto francês ficam juntos um texto em lingua alemã e outro em lingua italiana que têm o valor de traduções officiaes.

No caso de divergência faz fé o texto francês.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima designados e o Delegado da Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre assinaram a presente Convenção.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual um exemplar autêntico será entregue a cada uma das Potências signatárias.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

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.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

N. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Tchecoslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

N. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchecoslovaquie:

Dr. Lankaš.

ANEXOS

ANEXO I

(Artigo 4.º)

Prescrições relativas aos objectos admitidos a transporte sob determinadas condições

Observação preliminar

As mercadorias inscritas no Anexo I devem ser designadas na declaração de expedição segundo as denominações admitidas no Anexo.

Se se tratar de uma mercadoria da classe I a designação da mercadoria deve ser sublinhada a vermelho pelo expedidor na declaração de expedição.

As substâncias indicadas no Anexo I só podem ser compreendidas numa mesma embalagem comum ou com outros objectos desde que as disposições do Anexo I tal autorizem. Podem também ser carregados num mesmo vagão juntamente ou com outros objectos, excepto no caso de o Anexo I taxativamente o proibir.

Quando no Anexo I se prevê a inscrição de determinadas indicações nas embalagens, estas devem ser acompanhadas da marca ☼.

CLASSE I

Substâncias susceptíveis de explosão

I-a.— Explosivos de mina ou de tiro¹

São admitidas a transportes:

1.º A nitrocelulose (algodão-pólvora, algodão-pólvora para colódio), nas formas seguintes:

a) De algodão em rama e não comprimida contendo pelo menos 25 por cento de água ou álcool (75 partes de resíduo seco e 25 partes de líquido);

¹ As substâncias não utilizáveis para o tiro ou para provocar explosão, que o contacto da chama não pode fazer detonar e que não são mais sensíveis ao choque ou à fricção do que o dinitrobenzol, não entram na classe dos explosivos no sentido das presentes disposições.

ANNEXES

ANNEXE I

(Article 4º)

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.

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

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 ☼.

CLASSE I

Matières sujettes à l'explosion

I-a.— Explosifs de mine ou de tir¹

Sont admis au transport:

1º La nitrocellulose (fulmi-coton, fulmi-coton pour collodion), à savoir:

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

¹ Les substances non utilisées en vue du tir ou pour provoquer des explosions, que le contact d'une flamme ne peut faire detoner 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.

b) Comprimido contendo pelo menos 15 por cento de água (85 partes de residuo seco e 15 de água).

A nitrocelulose deve satisfazer às seguintes condições de estabilidade:

Aquecida durante duas horas a uma temperatura de 132° centígrados não deve desenvolver mais de 3 centímetros cúbicos de óxido de azoto por grama de nitrocelulose; a temperatura de detonação deve ser superior a 180° centígrados.

2.º O trinitrotolulol, assim como o trinitrotolulol chamado líquido (mistura neutra de toluóis nitrados, líquido à temperatura ordinária). Estas substâncias não devem ser mais perigosas do que o «trinitrotolulol α» quimicamente puro;

3.º O ácido pícrico. Não deve conter nenhuma impureza que o torne mais perigoso do que o produto quimicamente puro.

Condições de transporte

O transporte de explosivos é regulado pelas disposições seguintes:

A.—Embalagem

1) 1.º Nitrocelulose (algodão-pólvora, algodão-pólvora para colódio).

A nitrocelulose sob a forma de algodão em rama e não comprimida contendo pelo menos 25 por cento de água ou de alcoól (a) e a nitrocelulose comprimida contendo pelo menos 15 por cento de água (b) devem ser contidas em recipientes de madeira fortes, estanques e bem fechados, e impermeáveis à água e alcoól. Em lugar de recipientes de madeira podem também empregar-se barricas de cartão resistentes e impermeáveis. Os recipientes não devem ser fechados por meio de pregos de ferro e devem conter a inscrição, em caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

2.º O trinitrotolulol deve ser solidamente embalado em fortes recipientes de madeira, estanques e bem fechados. Em vez de recipientes de madeira podem empregar-se barricas de cartão resistentes e impermeáveis. Os recipientes devem conter a inscrição, a caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

O trinitrotolulol chamado líquido pode ser embalado não somente em fortes recipientes de madeira, estanques e bem fechados, mas também em recipientes de ferro. Estes devem ter uma tampa hermeticamente fechada, que possa ceder em caso de incêndio à pressão dos gases que se desenvolvam no interior do recipiente. Os recipientes devem conter a inscrição, a caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

3.º O ácido pícrico deve ser solidamente embalado em recipientes de madeira resistentes, estanques e bem fechados, podendo também empregar-se barricas de cartão resistentes e impermeáveis. Os recipientes devem conter a inscrição, a caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*. *Acido picrico*. Não devem ser admitidas na embalagem substâncias contendo chumbo (misturas ou combinações).

2) O peso bruto de cada volume não deve ultrapassar 60 quilogramas.

B.—Atestados. Declarações de expedição

1) Em cada remessa o expedidor e um perito químico aceite pelo Caminho de ferro expedidor devem certificar na declaração de expedição que a natureza da mercadoria e embalagem estão nos termos das prescrições acima. O atestado do perito não é necessário se a declaração de expedição se juntar com o mesmo fim uma declaração especial de uma autoridade competente, do que se deverá fazer menção na mesma.

2) As prescrições legais especiais dos Estados contratantes para cujo território deve ser encaminhado o trans-

b) Comprimée, contenant au moins 15 par cent 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° centigrades 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° centigrades.

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

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

Conditions de transport

Le transport des explosifs est régi par les dispositions suivantes:

A.—Emballage

1) 1º Nitrocellulose (fulmi-coton, fulmi-coton pour colodion).

La nitrocellulose sous forme d'ouate et non comprimée contenant au moins 25 pour cent d'eau ou d'alcool (a) et la nitrocellulose comprimée contenant au moins 15 pour cent d'eau (b) doivent être renfermées dans des récipients en bois forts, étanches et bien fermés, imperméables à l'eau et à l'alcool. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients ne doivent pas être fermés au moyen de clous en fer et doivent porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

2º Le trinitrotolulol 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. Les récipients doivent porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

Le trinitrotolulol 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. Les récipients doivent porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

3º 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 récipients doivent porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Acide picrique*. *Explosif*. Les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) doivent être exclues de l'emballage.

2) Le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

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-dessus. 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 États contractants sur le territoire desquels doit être acheminé

porte da mercadoria determinam outros atestados que poderão ainda ser necessários.

C. — Material de transporte

1) Os explosivos de qualquer natureza devem ser transportados em vagões de mercadorias fechados.

2) Os vagões cujas paredes ou teto sejam cobertos, com chumbo não devem ser empregados para o transporte do ácido picrico.

D. — Carregamento

1) As substâncias explosivas não devem ser carregadas num mesmo vagão com os objectos enumerados em I-c, I-d, I-e, II, III, V.

2) É proibido carregar substâncias contendo chumbo (misturas ou combinações) num mesmo vagão com ácido picrico.

E. — Modo de transporte

O transporte não pode ser efectuado em grande velocidade.

I-b. — Munições

São admitidos a transporte:

1.º Os rastilhos não escorvados:

a) Os rastilhos de combustão rápida (rastilhos compostos de um núcleo espesso com alma de pólvora negra de grande secção ou com alma de filamentos de algodão-pólvora nitrados);

b) Os rastilhos detonantes instantâneos (tubos metálicos de paredes delgadas e pequena secção com alma cheia de um explosivo que não seja mais perigoso do que o ácido picrico puro, ou cordões tecidos de fraca secção com a alma cheia com uma matéria explosiva que não seja mais perigosa do que a pólvora negra).

2.º As escorvas não detonantes (escorvas que não produzem efeitos brisantes nem por meio de cápsulas explosivas nem por outros meios):

a) As cápsulas para armas de fogo (cápsulas metálicas); as pastilhas fulminantes para munições (*godets* de cartão) contendo 40 miligramas no máximo de matéria explosiva e cujo rebordo da saliência de cartão deve ser pelo menos duas vezes mais largo que o diâmetro do explosivo contido;

b) Os involucros vazios com cápsulas para armas de fogo;

c) As espoletas e espoletas de parafuso, escorvas eléctricas sem o seu detonador, acendedores de segurança ou outras escorvas análogas contendo uma fraca carga de pólvora negra, accionadas por fricção, por percussão ou por electricidade;

d) As espoletas de projecteis sem escorvas ou dispositivos que provoquem um efeito brisante, as escorvas para espoletas de projecteis.

3.º Os petardos para sinais de paragem dos Caminhos de ferro;

4.º Os cartuchos para armas de fogo portáteis:

a) Os cartuchos acabados cujos involucros são inteiramente de metal. Os projecteis devem estar adaptados ao involucro de forma que não se possam separar nem permitam a saída de partículas de pólvora;

b) Os cartuchos acabados cujos involucros só são parcialmente metálicos. A carga total de pólvora deve estar contida na base metálica do cartucho e ser contida por uma rôlha ou bucha. O cartão deve ser suficientemente resistente para não se quebrar em trânsito;

c) Os cartuchos de cartão de inflamação central acabados. O cartão deve ser suficientemente resistente para não se quebrar em trânsito;

d) Os cartuchos Flobert com balas;

e) Os cartuchos Flobert com grãos de chumbo;

f) Os cartuchos Flobert sem balas nem grãos de chumbo.

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 recouverts de plomb ne doivent pas être employés pour le transport de l'acide picrique.

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:

1º 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 fulmi-coton nitré);

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

2º Les amorces non detonantes (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de capsules explosibles ni par d'autres moyens):

a) Les capsules pour armes à feu (capsules 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 detonateur, 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.

3º Les pétards pour signaux d'arrêt sur les Chemins de fer;

4º Les cartouches pour armes à feu portatives:

a) Les cartouches terminées, 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 terminées, 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, terminées. 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.

Condições de transporte

A. — Embalagem

Pelo que diz respeito ao n.º 1.º

1) Os rastilhos não escorvados devem ser embalados em recipientes de madeira (caixas ou barricas) sólidos, estanques, bem fechados, de forma a não se produzir nenhum desperdício; as caixas ou barricas não devem ser guarnecidas com arames ou cintas de ferro. Podem em vez de recipientes de madeira empregar-se barricas de cartão resistentes e impermeáveis. Os recipientes não devem ser fechados com emprêgo de pregos de ferro.

2) O peso bruto de cada remessa de rastilhos não deve exceder 60 quilogramas.

3) Cada volume deve conter, em caracteres vermelhos bem visíveis, a inscrição *Explosivo*.

Pelo que diz respeito ao n.º 2.º

1) Os rastilhos não detonantes devem ser embalados em involucros de madeira (caixas) sólidos, estanques e bem fechados, sendo ainda admissíveis:

os barris de madeira para os rastilhos designados em a);

os sacos para os involucros vazios designados em b);

as barricas de madeira ou de cartão resistentes e impermeáveis para os rastilhos eléctricos sem o seu detonante designados em c).

2) Devem observar-se as seguintes indicações antes de colocar nos recipientes exteriores as escorvas enunciadas em a):

1.º As cápsulas cuja substância explosiva está a descoberto devem ser solidamente embaladas no número máximo de 1:000; as cápsulas cuja matéria explosiva está coberta, no número máximo de 5:000, em recipientes de lata, caixas de cartão rígido ou pequenos caixotes de madeira;

2.º As pastilhas fulminantes para munições devem ser solidamente embaladas, no número máximo de 1:000, em caixas de cartão rígido. As caixas devem ter uma tampa com rebordo e ser bem atadas. Cada caixote deve conter dez caixas de madeira e ser revestido interiormente com uma chapa de feltro de 1 centímetro de espessura ou com qualquer revestimento análogo.

3) As escorvas designadas em c) e d) devem ser embaladas em recipientes, de forma que não sejam susceptíveis de deslocamento.

4) Cada volume das escorvas designadas em a), c), d) não deve pesar mais de 60 quilogramas.

5) Cada volume deve conter a indicação, em caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

Pelo que diz respeito ao n.º 3.º

1) Os petardos devem ser embalados em caixotes feitos de palha de pelo menos 0^m,022 de espessura, com as juntas reduzidas ao mínimo e seguras por meio de parafusos próprios para madeira; ser completamente estanques e contidos noutros caixotes estanques também, cujo volume não deve ser superior a 60 centímetros cúbicos.

2) Os petardos devem ser bem acondicionados em desperdícios de papel, serradura de madeira ou gesso, ou ser bem colocados em filas e isolados uns dos outros de maneira que não possam ter contacto uns com os outros ou com as paredes do caixote.

3) Cada volume deve conter a inscrição, em caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

Pelo que diz respeito ao n.º 4.º

1) Os cartuchos para armas de fogo devem ser perfeitamente acondicionados em involucros de latão, de ma-

Conditions de transport

A. — Emballage

En ce qui concerne le 1^{er}

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 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. Les récipients ne doivent pas être fermés au moyen de clous en fer.

2) Le poids brut d'une expédition de mèches ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

3) Chaque colis doit porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

En ce qui concerne le 2^o

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.º Les capsules dont la matière explosive est à découvert doivent être solidement emballées au nombre de 1:000 au plus; les capsules dont la matière explosive 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.º 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 60 kilogrammes.

5) Chaque colis doit porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

En ce qui concerne le 3^o

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'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

En ce qui concerne le 4^o

1) Les cartouches pour armes à feu doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, en

deira ou de cartões sólidos, de modo que nenhum deslocamento se possa produzir. Os involucros devem ser apertados uns ao lado dos outros em camadas sobrepostas, em caixotes de madeira sólidos, estanques e bem fechados. Os intervalos devem ser preenchidos com cartão, papel, estopa, fibra de madeira ou pedaços de madeira, tudo isento de humidade e de substâncias gordurosas, de forma a evitar todos os pequenos deslocamentos.

2) O peso bruto de cada volume não pode exceder 60 quilogramas.

3) Cada volume deve conter a inscrição, em caracteres vermelhos bem visíveis, *Explosivo*.

B.—Certificados. Declarações de expedição

1) Para os rastilhos detonantes instantâneos, designados no n.º 1.º b), a declaração de expedição deve conter o certificado de um perito químico aceite pelo Caminho de ferro, atestando que a natureza do explosivo é conforme as condições indicadas sob os números I-b, 1.º b) do Anexo I da Convenção Internacional. O certificado do perito é dispensável se se juntar à declaração de expedição uma declaração especial de uma autoridade competente com o mesmo fim e de que se fará menção na declaração.

2) Para as escorvas não detonantes designadas em 2.º a declaração de expedição deve conter uma declaração assinada pelo expedidor, redigida nos seguintes termos:

«O abaixo assinado declara que a remessa mencionada nesta declaração de expedição está em conformidade, no que diz respeito à sua natureza e embalagem, com as disposições consignadas no número I-b do Anexo I da Convenção Internacional para escorvas não detonantes».

3) No que diz respeito aos petardos, o expedidor deve certificar na declaração de expedição que a remessa está acondicionada nas condições formuladas em I-b do Anexo I, da Convenção Internacional.

4) No que diz respeito a cartuchos para armas de fogo portáteis designadas em 4.º, a declaração de expedição deve conter uma declaração assinada pelo expedidor, redigida nos seguintes termos:

«O abaixo assinado declara que a remessa mencionada nesta declaração de expedição obedece, pelo que diz respeito à sua natureza e embalagem, às disposições consignadas em I-b do Anexo I da Convenção Internacional a propósito de cartuchos para armas de fogo portáteis».

5) Os princípios legais especiais dos Estados contratantes para cujos territórios o transporte se dirige determinam outros atestados que poderão ser necessários.

C.—Material de transporte

As munições de qualquer espécie devem ser transportadas em vagões de mercadorias fechados.

D.—Modo de transporte

Os rastilhos (1.º) e os petardos (3.º) são excluídos do transporte em grande velocidade.

I-c.—Inflamadores e peças de fogo de artifício

São admitidos a transporte:

1.º Os inflamadores e os rastilhos:

a) Os fósforos ordinários e outros fósforos de fricção;

b) As *baguettes* pirotécnicas, tais como: fósforos de fogo de Bengala, velas chuva de ouro, velas chuva de prata, círios maravilhosos, etc.;

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'étoupe, 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 60 kilogrammes.

3) Chaque colis doit porter l'inscription, en caractères rouges bien apparents, *Explosif*.

B.—Attestations. Lettres de voiture

1) Pour les mèches detonantes instantanées dénommées sous 1º b), la lettre de voiture doit porter une attestation d'un expert-chimiste agréé par le Chemin de fer, certifiant que la nature de l'explosif est conforme aux conditions énoncées sous I-b, 1º 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 detonantes dénommées sous 2º 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 detonantes».

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 4º, 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 États 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 (1º) et les pétards (3º) sont exclus du transport en grande vitesse.

I-c.—Inflammateurs et pièces d'artifice

Sont admis au transport:

1º 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) Os rastilhos de segurança consistindo num tubo delgado e estanque cheio de pólvora negra de secção reduzida; (pelo que diz respeito aos outros rastilhos ver I-b, 1.º).

2.º Os artigos pirotécnicos de sala, fitas de fulminantes:

a) Os bombons fulminantes, cartões de flores, lamelas de papel colódio e outros artigos semelhantes contendo quantidades muito reduzidas de papel colódio ou de pequenos pontos de prata fulminante;

b) Os artigos designados em francês sob os nomes de *pois* fulminantes, *grenades* fulminantes e artigos semelhantes contendo fulminantes de prata. Não devem conter mais de 1 grama de fulminante de prata por 1:000 peças;

c) As bombas de *confetti*, os cilindros de Bosco, artigos para *cotillons* e semelhantes, contendo uma carga fraca de algodão-pólvora para colódio destinada a expelir uma bûcha inofensiva, tais como bolas de algodão em rama, *confetti*, etc;

d) Os fulminantes e fitas de fulminantes, as fitas de fulminantes parafinadas contendo um explosivo composto de clorato de potássio ou de salitre, pequenas quantidades de fósforo, assim como de sulfureto de antimónio, enxôfre, açúcares de leite, *d'outre-mer*, substâncias aglutinantes (goma dextrina) ou matérias semelhantes. Não se pode empregar mais de 7^{gr},5 máximo de explosivo por 1:000 fulminantes;

e) Os fogos de artifício chamados espanhóis, tais como os denominados *pastilles tapageuses*, *baguettes pour charivari*, *grêlons*.

Cada objecto não deve pesar mais de 2^{gr},5 nem conter além da goma e da côr mais de 6 por cento de fósforo amarelo, 23 por cento de fósforo amorfo e 21 por cento de clorato de potássio.

3.º As peças de fogo de artifício:

a) As peças de fogo de artifício, tais como foguetes, velas romanas, fontes luminosas, rodas e sóis, etc;

b) As pequenas peças de fogo de artifício e os fogos de fogo de artifício de sala, tais como *crapauds*, *fire-crackers*, serpentinas, chuvas de ouro e prata e outros fogos de artifício semelhantes que se queimam na mão;

c) Os fogos de Bengala, facho de Bengala, sinal *blue lights*, etc.

A composição dos fogos de artifício está sujeita às prescrições seguintes:

1) As peças de fogo de artifício não devem poder produzir forte explosão, nem conter qualquer mistura susceptível de se inflamar facilmente, espontaneamente por fricção, compressão ou percussão.

São admitidas: nas misturas de nitratos e para os facho de Bengala de magnésio, a adição de 3 por cento no máximo de pó de magnésio; nas pequenas estrêlas que as peças de fogo de artifício contém, misturas de cloratos contendo até 40 por cento de clorato de potássio; tubos contendo picrato de magnésio e clorato contido em involucros de papel; estes tubos não devem poder detonar por choque, percussão ou inflamação.

Não são admitidas outras misturas contendo fósforo amarelo, pó de zinco, pó de magnésio ou cloratos.

2) As peças designadas em a) e b) devem compor-se essencialmente de pólvora fina misturada com carvão, pó fino metálico (poeiras, como pó fino de ferro fundido ou aço fundido), palhetas de alumínio, óxido de chumbo e quaisquer outros pós finos minerais comprimidos. Cada peça isolada não deve conter mais de 30 gramas de pólvora negra granulada.

4.º As peças de fogo de artifício para sinais, como tiros de canhão, etc., compostos de um involucro de pa-

c) Les mèches de sûreté consistant en un boyau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section; (en ce qui concerne les autres mèches, voir I-b, 1º).

2º Les articles pyrotechniques de salon, bandes d'amorces:

a) Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimales 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 de 1 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) 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'outremer, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7 grammes et 5 décigrammes au maximum d'explosif pour 1:000 amorces;

e) Les feux d'artifice dits espagnols, tels que pastilles tapageuses, baguettes pour charivari, grêlons.

Chaque objet ne doit pas peser plus de 2 grammes et 5 décigrammes, ni renfermer, outre la gomme et la couleur, plus de 6 pour cent de phosphore jaune, 23 pour cent de phosphore amorphe et 21 pour cent de chlorate de potasse.

3º 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, pluies 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 pour cent au plus de poudre de magnésium; dans les petites étoiles que renferment les pièces d'artifice, des mélanges de chlorates contenant jusqu'à 40 pour cent de chlorate de potasse; des tubes contenant du picrate de magnésium 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.

4º Les pièces d'artifice pour signaux, telles que coups de canon, etc., se composant d'une douille de papier,

pel gomado envolvido em corda e contendo no máximo 75 gramas de pólvora granulada, com rastilho mas sem detonador.

Condições de transporte

A.—Embalagem

1) A embalagem deve ser constituída por caixotes de madeira sólidos, estanques e bem fechados. Para os objectos indicados no n.º 1.º a) podem também empregarse recipientes sólidos de latão; para os objectos indicados nos n.ºs 2.º b) a 2.º e), 3.º e 4.º, os caixotes serão de tábuas aparelhadas a macho e fêmea, endentando-se nas arestas ou com estas revestidas de um cobre-juntas. Para os objectos designados nos n.ºs 1.º c), 2.º b) a e), 3.º e 4.º, os caixotes serão feitos com tábuas de pelo menos 18 milímetros de espessura; serão forrados interiormente com bom papel resistente; o papel pode ser substituído por um fôrro interior de folha delgada de zinco.

2) Os artigos abaixo designados devem ser sólidamente embalados como segno antes de arrumados nos recipientes:

a) Os dos n.ºs 1.º a), 2.º a) e 2.º c) em papel de embrulho forte ou em caixas sólidas;

b) Os do n.º 1.º b) em caixas reunidas em seguida em grupos de 10 a 12 caixas embrulhadas em papel;

c) Os do n.º 2.º b) em pequenas caixas de cartão embrulhadas em papel, não podendo cada uma conter mais de 1.000 peças; devem ser imobilizadas por meio de serradura de madeira;

d) Os do n.º 2.º d):

α) Os fulminantes em fortes caixas de cartão, não devendo cada uma conter mais de 100 fulminantes. Estas caixas de fulminantes serão reunidas no número de 12 num rolo e cada grupo de 12 rolos será atado num pacote sólido envolvido em papel de embrulho;

β) As fitas de fulminantes e as fitas de fulminantes parafinadas, ou como se disse em α ou em tubos de latão, tendo nas extremidades tampas bem encaixadas. Cada cilindro conterá no máximo 12 fitas enroladas contendo cada uma 50 fulminantes. Estas caixas serão reunidas no número de 30 no máximo num pacote sólido envolvido em papel de embrulho.

e) Os do n.º 2.º e) em caixas pequenas de madeira, não devendo cada uma conter mais de 144 peças de fogo de artifício bem envolvidas em serradura de madeira;

f) Os do n.º 3.º em caixas fortes de cartão ou pequenas caixas de madeira; os objectos indicados em 3.º c) podem também ser embalados em sacos de papel; as peças de fogo de artifício artístico de grandes dimensões devem ser embrulhadas em papel, se o ponto onde se lhe larga fogo não estiver revestido de uma capa de papel. Nos dois casos deve impedir-se a saída de poeiras;

g) Os do n.º 4.º em caixas fortes, nas quais as peças de fogo de artifício para sinais devem estar sólidamente seguras, sendo as diferentes peças separadas umas das outras por uma forte camada de serradura de madeira ou de outra substância inerte.

3) Os pacotes não devem poder deslocar-se nos recipientes. Para os objectos designados nos n.ºs 2.º b) a e), 3.º e 4.º, os espaços vazios do caixote exterior devem ser preenchidos com substâncias apropriadas à embalagem e secas (fibras de madeira, de papel, etc.). O feno húmido, estopa e outras substâncias susceptíveis de inflamação espontânea não devem ser utilizados. Quando se trata de grandes decorações par fogo de artifício (transparente), basta fixá-los sólidamente no recipiente.

4) Os recipientes exteriores devem ter em caracteres bem visíveis e duradouros a indicação do conteúdo, e

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.º a) on peut aussi employer des récipients en fer-blanc solides. Pour les objets dénommés sous 2.º b) à e), 3.º et 4.º, les caisses seront en planches rainées; leurs arêtes seront assemblées à dents ou au moyen de couvre-joints. Pour les objets dénommés sous 1.º c), 2.º b) à e), 3.º et 4.º, 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.

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

a) Ceux des 1.º a), 2.º a) et 2.º c) dans du papier d'emballage fort ou dans des boîtes solides;

b) Ceux du 1.º b) dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier;

c) Ceux du 2.º 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.º 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 2.º e) dans des caissettes en bois, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 144 pièces d'artifice bien emballées dans de la sciure de bois;

f) Ceux du 3.º dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois; les objets dénommés sous c) du 3.º peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier; les feux d'artifice artistiques 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;

g) Ceux du 4.º dans de fortes boîtes, dans lesquelles les pièces d'artifice 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 e), 3.º et 4.º, les vides de la caisse extérieure doivent être bien remplis avec des matières d'emballage appropriées et sèches (fibres de bois, papier, etc.). Le foin humide, l'étaupe 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 con-

além disso para os que figuram nos n.ºs 2.º b) a e), 3.º e 4.º a direcção exacta do expedidor.

5) O peso bruto de cada volume contendo os objectos indicados nos n.ºs 2.º b) a e), 3.º e 4.º, não deve exceder 60 quilogramas e o peso da pólvora granulada que entra na composição do fogo de artifício 2^{kg},5.

6) Cada volume deve ter, em caracteres vermelhos bem visíveis, a inscrição de *Explosivo*. Esta prescrição todavia não é applicável aos volumes contendo fósforos.

B.—Outras disposições

1) Os fósforos designados no n.º 1.º a), em quantidades não excedendo a 5 quilogramas, embalados conforme as disposições do capítulo A, podem ser reunidos em um só volume com outras substâncias (à excepção das substâncias designadas em I-a, I-b, I-c, II e III do presente Anexo).

2) Os rastilhos (n.º 1.º c) e os fulminantes (n.º 2.º d) não devem ser carregados num mesmo vagão com explosivos ou matérias inflamáveis.

3) O transporte deve ser efectuado em vagões fechados.

4) Pelo que diz respeito aos artigos designados sob os n.ºs 2.º b) a e), 3.º e 4.º, o expedidor deve certificar na declaração de expedição que a natureza da remessa e embalagem correspondem às prescrições enumeradas em I-c do Anexo I da Convenção Internacional.

C.—Modo de transporte

As peças de fogo de artifício (n.º 3.º) e as de fogo de artifício para sinais (n.º 4.º) são excluídas do transporte em grande velocidade.

I-d.—Gases comprimidos, liquefeitos e dissolvidos sob pressão

São admitidos a transporte os gases comprimidos, liquefeitos e dissolvidos sob pressão a seguir designados:

a) Gases comprimidos:

1.º Ácido carbónico;

2.º Gás de água, gás de iluminação, gás mixto (gás de óleo não contendo mais de 30 por cento de acetilene);

3.º Gás de óleo (gás rico);

4.º Oxigénio, hidrogénio, azoto, protocarbureto de hidrogénio (grisu, metana), o ar, os gases raros (argón, néon, hélio, xénon, cripton).

b) Gases liquefeitos:

5.º Ácido carbónico, gás de óleo, protoxido de azoto, etano;

6.º Amoníaco, oxicleto de carbono (fosgénio);

7.º Cloro isento de humidade, ácido sulfuroso, tetroxido de azoto;

8.º Cloreto de metilo, cloreto de etilo, éter metílico, metilamina, etilamina;

9.º Ar líquido, oxigénio líquido.

c) Gases dissolvidos sob pressão:

10.º Amoníaco dissolvido em água em concentração superior a 25 por cento, não ultrapassando 50 por cento;

11.º A acetilene dissolvida na acetona e absorvida por substâncias porosas.

Condições de transporte

A.—Natureza dos recipientes

a) Em tudo o que não fôr especificado no presente Anexo, as condições de fabrico, de natureza e quali-

tenu et, en outre, pour ceux qui figurent sous 2º b) à e), 3º et 4º, l'adresse exacte de l'expéditeur.

5) Le poids brut d'un colis renfermant des objets dénommés aux 2º b) à e), 3º et 4º, ne doit pas excéder 60 kilogrammes, le poids total des matières inflammables 20 kilogrammes, et le poids de la poudre grenée qui entre dans la composition du feu d'artifice 2 kilogrammes 500 grammes.

6) Chaque colis doit porter, en caractères rouges bien apparents, l'inscription *Explosif*. Toutefois, cette prescription n'est pas applicable aux colis renfermant des allumettes.

B.—Autres dispositions

1) Les allumettes dénommées sous 1º 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 (1º c) et les amorces (2º 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 2º b) à e), 3º et 4º, l'expéditeur doit certifier dans les lettres de voiture 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 (3º) et les pièces d'artifice pour signaux (4º) sont exclues du transport en grande vitesse.

I-d.—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:

1º L'acide carbonique;

2º Le gaz à l'eau, le gaz d'éclairage, le gaz mixte (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30 pour cent d'acétylène);

3º Le gaz d'huile (gaz riche);

4º L'oxygène, l'hydrogène, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisu, méthane), l'air, les gaz rares (argón, néon, hélium, xénon, crypton).

b) Gaz liquéfiés:

5º L'acide carbonique, le gaz d'huile, le protoxyde d'azote, l'éthane;

6º L'ammoniaque, l'oxychlorure de carbone (phosgène);

7º Le chlore exempt d'humidité, l'acide sulfureux, le tétróxido de azoto;

8º Le chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle, l'éther méthylique, le méthylamine, l'éthylamine;

9º L'air liquide, l'oxygène liquide.

c) Gaz dissous sous pression:

10º L'ammoniaque dissoute dans de l'eau, en concentrations supérieures à 25 pour cent et ne dépassant pas 50 pour cent;

11º L'acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé pour des matières poreuses.

Conditions de transport

A.—Nature des réipients

a) Dans la mesure où elles ne sont pas spécifiées dans la présente Annexe, les conditions de fabrication,

dade do metal a que devem satisfazer os recipientes de gás comprimido, liquefeito e dissolvido sob pressão, para serem admitidas ao tráfego internacional, são as que são exigidas para a circulação dentro dos seus países de origem;

b) Empregar-se há para o ar e exigénio líquidos:

a) Garrafas de vidro de paredes duplas nas quais se fez o vácuo.

Devem ser envolvidas em feltro, tapadas com um bujão também de feltro que permita o escape dos gases sem produzir no interior uma forte pressão, mas impedindo o esgotamento do líquido. Este bujão deve ser fixado por forma a não poder deslocar-se a garrafa, tombar ou sair da sua posição normal. Cada garrafa ou várias garrafas reunidas devem ser protegidas contra os choques por um cesto de arame ou outro involucrio análogo assentando bem no solo. Estes cestos ou outros quaisquer involucrios devem ser colocados em caixas metálicas ou de madeira forradas interiormente com chapa de ferro, abertas em cima ou simplesmente protegidas na parte superior por uma rede de arame, uma tampa perfurada ou qualquer outro modo de protecção análogo. As caixas metálicas ou de madeira devem ser completamente estanques na parte inferior até uma altura suficiente para que, em caso de quebra de garrafas, o líquido não possa espalhar-se para o exterior. As caixas metálicas ou de madeira não conterão nenhuma substância de embalagem facilmente inflamável; as substâncias tais como feltro e lã são admitidas.

β) Recipientes constituídos por outras substâncias.

Só podem ser empregados com a condição de serem protegidos contra o aquecimento por forma a não poderem cobrir-se de orvalho nem de geada. Não têm necessidade de ser protegidos por outra forma. As prescrições designadas em α), pelo que diz respeito a obstrução das garrafas de vidro, são aplicáveis por analogia a estes recipientes.

c) Para as soluções de acetilene em acetona, as dimensões dos recipientes soldados não devem exceder 21 centímetros de diâmetro e 2 metros de comprimento.

Os recipientes serão de aço muito macio. Serão cheios de uma substância porosa, espalhada uniformemente e de modo tal que não se possa produzir nela nenhuma cavidade debaixo de uma temperatura de 50° centígrados ou por choques durante o transporte. Esta massa não deverá ter nenhuma acção química, mesmo lenta, sobre o dissolvente ou sobre o metal que constitui o recipiente. Nenhuma peça metálica em contacto directo com a acetilene dissolvida poderá ser feita de cobre ou de liga contendo mais de 30 por cento de cobre. A quantidade normal de dissolvente nos recipientes deve ser tal que o aumento de volume que elle experimenta, absorvendo a acetilene à pressão de carga, possa fazer-se livremente, e que se a temperatura atingir 50° centígrados a tensão não ultrapasse $\frac{2}{3}$ da pressão de prova.

B.— Prova oficial dos recipientes

1) Os recipientes de ferro, aço macio ou cobre devem ser submetidos antes do seu emprego, por um perito autorizado pela autoridade competente, a uma prova de pressão hidráulica. Os recipientes destinados ao transporte da solução de acetilene devem além disso, antes do seu emprego, ser examinados pelo que diz respeito à natureza da substância porosa e da quantidade de dissolvente admissível (ver A c).

2) A pressão interior da prova de pressão hidráulica deve ser:

a) Para os gases comprimidos, uma e meia vezes a pressão de carga, a qual não deve ultrapassar os limites autorizados em D (ver adiante). A pressão de prova

de natureza et de qualité de métal, auxquelles doivent satisfaire les récipients des gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression pour être admis au trafic international, 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:

a) Des bouteilles en verre à double paroi, dans lesquelles 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 l'échauffement, de manière à ne pouvoir se couvrir de rosée ni de givre. Ils n'ont pas besoin d'être protégés par d'autres moyens. 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 dimensions des récipients soudés ne doivent pas dépasser 21 centimètres de diamètre et 2 mètres de longueur.

Les récipients seront en acier très doux. 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° centigrades ou des chocs pendant le transport. Cette masse ne devra avoir aucune action chimique, même lente sur le solvant, 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 30 pour cent de cuivre. Dans les récipients, la quantité normale du solvant doit être telle que l'augmentation du volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression de charge puisse se faire librement, et que si la température atteint 50° centigrades la tension ne dépasse pas les $\frac{2}{3}$ de la pression d'épreuve.

B.— Epreuve officielle des récipients

1) Les récipients en fer ou acier doux 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

deve ultrapassar de 5 quilogramas por centímetro quadrado no mínimo a pressão de carga;

b) Para os gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º e 8.º:

	Kilogramas por centímetros quadrados
Ácido carbónico, gás de óleo e protóxido de azoto	250
Etano	140
Tetróxido de azoto	50
Amoníaco	35
Cloro	30
Oxichloreto de carbono	30
Ácido sulfuroso	20
Cloreto de metilo, metilamina, éter metílico, cloreto de etilo e etilamina	10

c) Para os gases dissolvidos sob pressão:

Acetilene dissolvida em acetona	60
Amoníaco dissolvido sob pressão	12

3) A prova de pressão deve ser renovada:

a) De dois em dois anos para os recipientes destinados ao transporte de cloro, tetróxido de azoto, ácido sulfuroso, oxichloreto de carbono, cloreto de metilo e cloreto de etilo;

b) De cinco em cinco anos para os recipientes destinados ao transporte de outros gases comprimidos ou liquefeitos;

c) De dez em dez anos para os recipientes de acetilene dissolvida.

Para verificar de novo os recipientes de acetilene dissolvida poder-se há substituir a prova hidráulica por uma prova por meio do azoto, do ar, etc., comprimidos, mantendo o recipiente imerso em água para verificar a sua absoluta vedação sob a prova de pressão;

d) De cinco em cinco anos para os recipientes de amoníaco dissolvido sob pressão.

4) Quando se procede à prova (de pressão hidráulica é preciso proceder de maneira que o aumento de pressão se faça gradualmente. Os recipientes devem suportar a pressão de prova sem experimentar deformações permanentes ou fendas. A fim de certificar que a pressão de prova se não dão fendas ou deformações permanentes, a indicação do manómetro de verificação deverá manter-se constante pelo menos durante um minuto.

C.—Pertences dos recipientes (válvulas, marcas)

1) Os recipientes que servem ao transporte dos gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão (com excepção do ar e oxigénio líquidos) devem ser munidos de uma válvula pelo menos para o enchimento. Tratando-se de soluções de acetilene (11.º), as partes da válvula em contacto com o gás não devem conter cobre. Para o oxichloreto de carbono, gás de óleo e gás mixto pode empregar-se, em vez de válvulas, bujões metálicos roscados, os quais devem fechar convenientemente para que o cheiro do conteúdo do recipiente que possa fazer-se sentir.

2) Os recipientes devem ter em caracteres bem apparentes e duráveis as inscrições seguintes:

a) Para todos os gases:

α) O nome do gás, designação do fabricante ou proprietário, assim como um número de ordem;

β) O peso do recipiente vazio, compreendendo os acessórios (válvula, involucrio de protecção, bujão metálico, etc.).

d'épreuve doit dépasser de 5 kilogrammes par centimètre carré au moins la pression de chargement;

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

	Kilogrammes par centimètres carrés
Acide carbonique, le gaz d'huile et protoxyde d'azote	250
Ethane	140
Tétroxyde d'azote	50
Ammoniaque	35
Chlore	30
Oxychlorure de carbone	30
Acide sulfureux	20
Chlorure de méthyle, méthylamine, éther méthylique, chlorure d'éthyle et éthylamine	10

c) Pour les gaz dissous sous pression:

Acétylène dissous dans l'acétone	60
Ammoniaque dissoute sous pression	12

3) L'épreuve de pression doit être renouvelée:

a) Tous les deux ans pour les réipients destinés au transport du chlore, du tétróxyde d'azote, de l'acide sulfureux, de l'oxychlorure de carbone, du chlorure de méthyle et du chlorure d'éthyle;

b) Tous les cinq ans pour les réipients destinés au transport des autres gaz comprimés ou liquéfiés;

c) Tous les dix ans pour les réipients d'acétylène dissous.

Pour vérifier à nouveau les réipients d'acétylène dissous, on pourra remplacer l'épreuve hydraulique par une épreuve au moyen de l'azote, de l'air, etc., comprimés, en maintenant le réipient immergé dans l'eau pour en vérifier l'étanchéité absolue sous l'épreuve de pression;

d) Tous les cinq ans pour les réipients d'ammoniaque dissoute sous pression.

4) En procédant à l'épreuve de pression hydraulique, il faut faire en sorte que l'augmentation de pression se fasse sans à-coup. Les réipients 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.

C.—Equipement des réipients (soupapes, inscriptions)

1) Les réipients 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 (11º), les parties de la soupape en contact avec le gaz ne doivent pas contenir de cuivre. Pour l'oxychlorure de carbone, 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 réipient ne puisse se faire sentir.

2) Les réipients 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;

β) Le poids du réipient vide, y compris les accessoires (soupape, chape de protection, bouchon métallique, etc.);

γ) A data da última prova e a função do perito que procedeu a esta operação.

δ) Para os gases comprimidos:

o valor da pressão de carga autorizada (ver D 1);

c) Para os gases liquefeitos ou dissolvidos sob pressão:

o máximo da carga admissível.

D.—Enchimento dos recipientes

1) A pressão de carga máxima admissível para os recipientes que servem ao transporte dos gases comprimidos deve corresponder à temperatura de 15° centígrados:

	Quilogramas por centímetros quadrados
Para o ácido carbónico sob a forma de gás . . .	20
Para o gás mixto e gás de água	10
Para o gás de óleo	125
Para o oxigénio, hidrogénio, gás de iluminação, azoto, protocarbureto de hidrogénio (grisu, metana), ar comprimido e gases raros . . .	200

2) A carga máxima admitida para os recipientes que servem ao transporte dos gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º e 8.º deve corresponder:

	Quilogramas de líquido	Litros
Para o ácido carbónico	1	para 1,34
Para o gás de óleo	1	para 2,50
Para a etana	1	para 1,34
Para o protóxido de azoto	1	para 1,34
Para o amoníaco	1	para 2,00
Para o cloro e tetróxido de azoto	1	para 0,80
Para o ácido sulfuroso	1	para 0,85
Para o oxicleto de carbono	1	para 0,80
Para o cloreto de metilo	1	para 1,25
Para o cloreto de etilo	1	para 1,25
Para o éter metílico	1	para 1,65
Para a metilamina	1	para 1,70
Para a etilamina	1	para 1,70

Da capacidade do recipiente

E.—Outras prescrições

1) Quando os recipientes cheios com os gases das categorias designadas nos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º (com excepção do cloro e do tetróxido de azoto) ou sob o n.º 8.º são contidos em caixotes, o transporte pode ser efectuado com outros objectos.

2) Os recipientes cheios com gases comprimidos ou liquefeitos das categorias designadas nos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º e 8.º, não contidos em caixotes, devem ser dotados de uma protecção externa que os impeça de rolar; as válvulas terão chapas de protecção de ferro forjado, aço ou ferro fundido maleável. Os recipientes de cobre podem ser providos de chapas de cobre. As válvulas colocadas no interior do colo desses recipientes, e que são protegidas por um bujão metálico aparafusado e bem fixado, não têm necessidade destas chapas de protecção.

3) Os recipientes cheios com gases comprimidos ou liquefeitos das categorias designadas nos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º e 8.º, bem como os caixotes que contenham estes recipientes, devem ter de uma maneira bem aparente e duradoura a indicação do seu conteúdo.

Os recipientes dentro de caixas devem ser dispostos de maneira que se possam facilmente ver os punções de prova.

As caixas de madeira ou metálicas que servem para o transporte do ar e do oxigénio líquido (9.º) conterão as

γ) La date de la dernière épreuve et le poinçon de l'expert qui a procédé à cette opération.

δ) Pour les gaz comprimés:

la valeur de la pression de chargement autorisée (voir D 1);

c) Pour les gaz liquéfiés ou dissous sous pression:

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 de 15° centigrades:

	Kilogrammes par centimètres carrés
Pour l'acide carbonique sous forme de gaz . . .	20
Pour le gaz mixte et le gaz à l'eau	10
Pour le gaz d'huile	125
Pour l'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisu, 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 5º, 6º, 7º et 8º comporte:

	Kilogrammes de líquido	Litres
Pour l'acide carbonique	1	pour 1,34
Pour le gaz d'huile	1	pour 2,50
Pour l'éthane	1	pour 3,30
Pour le protoxyde d'azote	1	pour 1,34
Pour l'ammoniaque	1	pour 2,00
Pour le chlore et le tétroxyde d'azote	1	pour 0,80
Pour l'acide sulfureux	1	pour 0,85
Pour l'oxychlorure de carbone	1	pour 0,80
Pour le chlorure de méthyle	1	pour 1,25
Pour le chlorure d'éthyle	1	pour 1,25
Pour l'éther méthylique	1	pour 1,65
Pour l'éméthylamine	1	pour 1,70
Pour l'éthylamine	1	pour 1,70

De capacité du récipient

E.—Autres prescriptions

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

2) Les récipients remplis de gaz comprimés et de gaz liquéfiés des catégories dénommées sous 5º, 6º, 7º et 8º, non emballés dans des caisses, doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Leurs soupapes porteront des chapas de protection en fer forgé, acier ou fonte malléable; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapas 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 chapas.

3) Les récipients remplis de gaz comprimés et de gaz liquéfiés des catégories dénommées sous 5º, 6º, 7º et 8º, 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 et de l'oxygène liquides (9º) porte-

inscrições bem aparentes de «Ar (ou oxigénio) líquido», «Parte superior», «Parte inferior», «Muito frágil».

4) Os volumes não devem ser atirados nem submetidos a choques, nem expostos aos raios do sol ou ao calor do fogo.

5) O transporte deve efectuar-se:

a) Em vagões descobertos:

1.º Para os gases comprimidos se a entrega para transporte é efectuada em veículos especialmente preparados para a circulação nas estradas e se eles são completamente cobertos com encerados;

2.º Para as substâncias designadas no n.º 8.º; mas durante os meses de Março a Outubro, inclusive, os vagões devem ser completamente cobertos com encerados, a não ser que os recipientes sejam contidos em caixas de madeira.

b) Em vagões fechados:

1.º Para os gases comprimidos (ver contudo a-1.º e c-1.º);

2.º Para os gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º e 7.º durante os meses de Março a Outubro inclusive;

3.º Para o ar e oxigénio líquidos.

c) Indiferentemente em vagões abertos ou fechados:

1.º Para o gás de óleo, gás mixto e gás de água; mas durante os meses de Março a Outubro, inclusive, os vagões descobertos devem ser completamente protegidos por encerados, a não ser que os recipientes sejam contidos em caixas de madeira;

2.º Para os gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º e 7.º durante os meses de Novembro a Fevereiro inclusive.

6) Os recipientes cheios de gases comprimidos e liquefeitos devem ser carregados nos vagões de maneira a não poderem cair nem voltar-se. Aqueles que contenham ar ou oxigénio líquidos serão colocados de pé e protegidos contra qualquer deterioração que possa ser produzida por outros volumes. Os recipientes não devem ainda ser carregados com a proximidade imediata de substâncias facilmente inflamáveis em pequenos pedaços ou no estado líquido.

7) a) As prescrições indicadas em A, B, C, D, e aquelas que figuram em E, alínea 2), para as válvulas, assim como em H, são aplicáveis à admissão dos recipientes dos vagões-tanques destinados ao transporte de gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão, pelo que diz respeito à natureza do material, prova oficial, pertences e enchimento. Os recipientes devem estar solidamente e bem encastrados nos vagões e não poderem ser tirados deles;

b) Os vagões-tanques destinados ao transporte dos gases liquefeitos e cujo diâmetro é constante devem ser providos no interior de anteparas convenientemente perfuradas ou de dispositivos análogos que amortecem o movimento do líquido no caso de mudança brusca de velocidade do veículo;

c) Os vagões-tanques destinados ao transporte dos gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º e 7.º devem ter um involucre de madeira;

d) Os vagões-tanques destinados ao transporte do ácido carbónico líquido, do oxigénio comprimido ou hidrogénio comprimido podem conter recipientes de mais de 2 metros de comprimento e 21 centímetros de diâmetro. Não se torna necessário que cada um destes recipientes seja provido de uma válvula para enchimento e despejo. Basta que todos os recipientes sejam nas duas extremidades do vagão ligados a um tubo colector que tenha uma válvula de retenção colocada no interior da caixa do vagão. Estas válvulas não têm necessidade de ser providas de chapas de protecção.

F. — Excepção às prescrições indicadas de A a E

1) Os gases liquefeitos designados nos n.ºs 5.º, 6.º e 7.º podem também ser transportados, quando em pe-

ront les inscriptions bien apparentes «Air (ou oxygène) liquide», «Haut», «Bas», «Très fragile».

4) Les colis ne doivent pas être projetés, ni 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:

1º 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;

2º Pour les matières dénommées sous 8º; 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:

1º Pour les gaz comprimés (voir toutefois a-1º et c-1º);

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

3º Pour l'air liquide et l'oxygène liquide.

c) En wagons découverts ou couverts:

1º Pour le gaz d'huile, le gaz mixte et le gaz à l'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;

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

6) Les récipients remplis de gaz comprimés et 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 5º, 6º et 7º doivent porter une enveloppe en bois;

d) Les wagons-réservoirs destinés au transport de l'acide carbonique liquide, de l'oxygène comprimé et de l'hydrogène comprimé peuvent renfermer des récipients de plus de 2 mètres de longueur et 21 centimètres de diamètre. Ces récipients 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 chapas de protection.

F. — Exception aux prescriptions édictées sous A à E

1) Les gaz liquéfiés dénommés sous 5º, 6º et 7º peuvent également être transportés en petites quantités dans

quenas quantidades, em fortes tubos de vidro herméticamente fechados. Assim o ácido carbónico e protóxido de azoto até 3 gramas, o amoníaco, o cloro e o tetróxido de azoto até 20 gramas, o ácido sulfuroso anidro e o oxícloreto de carbono (fosgénio) até 100 gramas nas condições seguintes: os tubos de vidro devem ser só cheios até metade para o ácido carbónico e protóxido de azoto, até dois terços para o amoníaco, cloro e tetróxido de azoto, até três quartos para o ácido sulfuroso e oxícloreto de carbono (fosgénio). Cada tubo deve ser colocado num involucro de lata soldada, cheio de terra de infusórios e acondicionado numa caixa sólida de madeira. É permitido acondicionar mais do que um involucro de lata na mesma caixa, mas os tubos que contenham cloro não devem ser colocados na mesma caixa com tubos contendo amoníaco e ácido sulfuroso. É também permitido acondicionar outros objectos em caixas que contenham involucros de lata cheios de gás liquefeito quando este não seja o cloro.

2) As substâncias designadas no n.º 8.º, em quantidades até 100 gramas em tubos de vidro cujo peso total não deve ultrapassar 5 quilogramas, podem ser bem acondicionadas só ou com outros objectos em fortes caixas, com a condição de que os tubos de vidro sejam fortemente seguros nestas últimas. As caixas devem ter a inscrição *Inflamável*, impressa em fundo vermelho. As caixas que não contenham mais de 100 gramas destas substâncias podem ser transportadas em vagões fechados.

3) As cápsulas metálicas de ácido carbónico (*sodor*, *sparklets*) contendo 25 gramas no máximo de ácido carbónico líquido e no máximo 1 grama de líquido para 1 centímetro cúbico 340 milímetros cúbicos de capacidade são aceites para transporte sem restrições se o ácido é isento de qualquer resíduo de ar.

4) O oxigénio comprimido até 0,3 quilograma por centímetro quadrado contido em pequenos sacos de cauchu, tecidos impermeáveis ou substâncias análogas é admitido a transporte sem condições.

G. — Modo de transporte

Os gases liquefeitos designados no n.º 8.º da nomenclatura só são aceites para transporte em grande velocidade em pequenas quantidades de 100 gramas no máximo e com a condição de serem acondicionadas conforme as prescrições do capítulo F, alínea 2).

H. — Disposições transitórias

Podem continuar a ser admitidos a transporte, a título provisório, os recipientes para gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão que tenham sido postos em serviço na vigência do precedente Anexo I da Convenção Internacional.

Para os prazos de renovação das provas periódicas ficam sujeitos às condições fixadas em B.

I-e. — Substâncias que, ao contacto com a água, desenvolvem gases inflamáveis ou facilitam a combustão

São admitidos a transporte:

1.º Os metais alcalinos e alcalino-terrosos, tais como sódio, potássio, cálcio, etc., assim como as combinações destes metais;

2.º O carbureto de cálcio, a cianamida de cálcio, cujo teor em carbureto de cálcio ultrapasse 0,2 por cento e o hidreto de cálcio;

3.º Peróxido de sódio e o peróxido de sódio sob a forma de misturas que não sejam mais perigosas do que aquele.

de forts tubes en verre hermétiquement fermés: savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes, l'ammonique, le chlore et le tétróxyde 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 tétróxyde 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'infusoirs 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 8º, 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, imprimée sur fond rouge, l'inscription *Inflammable*. Les caisses ne renfermant pas plus de 100 grammes des 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 milimètres 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 8º 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 et dissous sous pression qui ont été mis en service sous l'empire de la précédente Annexe I à la 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 facilitent la combustion

Sont admis au transport:

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

2º Le carbure de calcium, la cyanamide de calcium, dont le contenu en carbure de calcium dépasse 0,2 par cent, l'hydrure de calcium;

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

Condições de transporte

A. — Embalagem

1) A embalagem deve ser feita em recipientes de ferro ou de lata, sólidos, estanques e bem fechados. As substâncias designadas no n.º 1.º podem ser também transportadas até o limite de 5 quilogramas em garrafas de vidro resistentes, munidas de obturação sólida e estanque. Os recipientes devem ser completamente secos ou, para as substâncias designadas nos n.ºs 1.º e 2.º, cheios com petróleo.

2) Os recipientes contendo as substâncias designadas nos n.ºs 1.º e 3.º devem ser colocados em involucros de protecção, a saber:

a) Os recipientes de ferro ou lata contendo as substâncias designadas no n.º 1.º em caixas de madeira ou cestos metálicos de protecção;

b) As garrafas de vidro contendo as substâncias designadas no n.º 1.º ou os recipientes que contenham as substâncias designadas no n.º 3.º em caixotes de madeira revestidos interiormente de um involucro de chapa tornada estanque para impedir a entrada de água. As garrafas de vidro embaladas em caixas devem ser colocadas solidamente em terra de infusórios seca ou em outras substâncias análogas incombustíveis. As garrafas de vidro que não contenham mais de 250 gramas podem ser acondicionadas em caixas de lata munidas de obturação sólida e estanque, em vez de o ser em caixas de madeira.

3) Os volumes devem ter, em caracteres bem visíveis e duradouros, a indicação do seu conteúdo bem como a inscrição *Evitar a humidade*.

B. — Outras prescrições

1) Qualquer quantidade até 5 quilogramas, acondicionada conforme as prescrições indicadas em A, pode ser reunida com outros objectos.

2) Os involucros devem ser manipulados com precauções absolutamente especiais. Não devem ser atirados e serão arrumados com cuidado nos vagões para ficar protegidos contra os atritos, oscilações, choques, derrubamentos ou queda das camadas superiores.

3) O transporte deve efectuar-se em vagões fechados. Todavia o carbureto de cálcio e a cianamida de cálcio (2.º) podem ser transportados em vagões abertos mas cobertos com encerados.

4) Os recipientes vazios que tenham contido as substâncias designadas no n.º 2.º devem estar isentos de restos destas substâncias. Deve-se fazer menção na declaração de expedição da substância que continham anteriormente.

CLASSE II

Substâncias sujeitas à inflamação espontânea

São admitidos a transporte:

1.º O fósforo ordinário (branco e amarelo);

2.º O fósforo amorfo (vermelho), sexquisulfureto de fósforo, as combinações do fósforo com as terras alcalinas, como por exemplo fosforeto de cálcio e fosforeto de estrôncio, e ainda o fosforeto de ferro e as combinações análogas, sujeitas a inflamação espontânea, de fósforo com os metais;

3.º Misturas de fósforo amorfo com resinas ou gorduras cujo ponto de fusão é superior a 35º centígrados, as soluções de fósforo ordinário em sulfureto de carbono;

4.º O zinco etilo e o zinco metilo, assim como a dissolução destes produtos no éter;

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 1º 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 1º et 2º, remplis avec du pétrole.

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

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

b) Les bouteilles en verre renfermant des matières dénommées sous 1º ou les récipients renfermant des matières dénommées sous 3º, 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 caractères 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 (2º) peuvent être transportés en wagons découverts bâchés.

4) Les récipients vides qui contenaient des matières dénommées sous 2º 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:

1º Le phosphore ordinaire (blanc et jaune);

2º 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;

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

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

- 5.º A fuligem calcinada recentemente;
- 6.º O carvão de madeira acabado de queimar, em pó, grãos ou pedaços;
- 7.º A sêda fortemente *chargée* (cordão, sêda flexível, *bourre de soie* e sêda *chappe*) em novelos (*écheveaux*);
- 8.º a) As substâncias seguintes impregnadas de verniz, gordura ou óleo: lã, pêlos, lã artificial, algodão, sêda, linho, cânhamo, juta — no estado bruto, sob a forma de resíduos provenientes de fiação ou tecelagem, no estado de trapos ou de estôpa;
- b) Os produtos fabricados com as substâncias acima, impregnados de gordura, verniz ou óleo, por exemplo encerados, cordas, correias de transmissão, de algodão ou cânhamo, *lisses* de tecelão e *harnais*, fios e fios torcidos, artigos de rede (redes de pescador engorduradas, etc.).
- 9.º As misturas de substâncias combustíveis, granulaças ou porosas, com óleo de linhaça, verniz, óleo de resina e outras substâncias análogas, se estes últimos compostos estão ainda sujeitos a oxidar-se por si mesmo (por exemplo a massa chamada *bourre* do cortiça);
- 10.º A limalha de ferro ou de aço gordurosa (proveniente de tornos, máquinas de furar, etc.);
- 11.º Papel engordurado, impregnado de verniz ou oleado e os fusos feitos com este papel;
- 12.º Os metais pirofóricos;
- 13.º O zinco em pó;
- 14.º Os sacos de fermento que tenham servido, não limpos;
- 15.º A substância que tenha servido para purificar o gás de iluminação;
- 16.º Os fios de nitrocelulose destinados à fabricação da sêda artificial.

Condições de transporte

A. — Embalagem

1) As substâncias designadas nos n.ºs 1.º e 2.º devem ser embaladas em recipientes de lata sólidos, estanques e bem soldados, cada um deles acondicionado solidamente numa forte caixa de madeira bem fechada. Para os materiais designados no n.º 2.º, em quantidade de 2 quilogramas no máximo, os recipientes de lata podem ser substituídos por garrafas de vidro ou bilhas, que devem ser igualmente acondicionadas cada uma numa forte caixa de madeira bem fechada. O fósforo ordinário deve estar mergulhado em água. As caixas terão, em caracteres bem visíveis e duráveis, a indicação do seu conteúdo; para o fósforo ordinário juntar-se há a indicação de *Parte superior*.

2) As matérias designadas no n.º 3.º devem ser acondicionadas ou em caixas que não permitam fuga, ou ser fundidas em projecteis não carregados.

3) O zinco etilo e o zinco metilo (4.º), assim como as soluções destes produtos no éter, devem ser acondicionados em recipientes sólidos de barro (grés, etc.) ou de vidro, fechados à lâmpada ou providos de uma obturação hermética que ofereça uma segurança equivalente.

Os vasos de vidro ou grés devem ser acondicionados, quer isolados quer em grupos, em recipientes de chapa de ferro sólidos, cheios de cinza ou de terra de infusórios seca, que serão soldados herméticamente.

Cada volume deve ter impressa em fundo vermelho, em caracteres bem visíveis, a designação *Inflamável*. Os involucros contendo *bonbonnes* de vidro devem, além disso, ter a designação bem visível *Transportar com precaução*. Não devem ser transportados em carrinhos (*diablos*), nem ser conduzidos aos ombros nem às costas.

4) As matérias designadas nos n.ºs 5.º e 6.º devem ser acondicionadas em recipientes estanques e bem fechados. As barricas de madeira serão revestidas interior-

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);

10.º La limaille de fer ou d'acier grasse (provenant des tours ou machines à forer, etc.);

11.º Le papier graissé, imprégné de vernis ou huilé et les fuseaux faits de ce papier;

12.º Les métaux pyrophoriques;

13.º Le zinc en poudre;

14.º Les sacs à levure ayant servi, non nettoyés;

15.º La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage;

16.º Les fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle.

Conditions de transport

A. — Emballage

1) Les matières dénommées sous 1º et 2º doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc solides, étanches et bien soudés, chacun d'eux étant assujéti solidement dans une forte caisse en bois bien fermée. Pour les matières dénommées sous 2º, 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 chacune 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 3º 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 (4º) 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 grés doivent être emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans des récipients en tôle solides, remplis de cendre ou de terre d'infusoirs sèche, qui seront soudés hermétiquement.

Chaque colis doit porter, imprimée sur fond rouge en caractères bien apparents, la mention *Inflammable*. 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 5º et 6º doivent être emballées dans des récipients étanches et fermant bien. Les tonneaux en bois porteront à l'intérieur un revê-

mente com um tecido impermeável; serão colocadas dentro de outros recipientes sólidos (cestos, cubas ou caixas).

5) As substâncias designadas no n.º 7.º devem ser acondicionadas em fortes caixas. Quando estas caixas tenham mais de 12 centímetros de altura, as camadas de sêda serão separadas entre si por espaços vazios suficientes, por meio de grades de madeira; a circulação de ar executar-se há por meio de orifícios abertos nas paredes e comunicando com estes espaços vazios. Exteriormente serão pregadas réguas de madeira para impedir que os orifícios das caixas possam ser tapados.

6) Entre as matérias designadas no n.º 8.º a), a lã que tenha servido a limpeza e as estôpas (*torchons*) de limpeza não secas devem ser fortemente comprimidas e acondicionadas em recipientes sólidos, estanques e bem fechados.

7) As substâncias designadas no n.º 9.º devem ser acondicionadas, quando são comprimidas em moldes, em recipientes de lata sólidos e estanques, ou em fortes caixas de madeira revestidas interiormente e de forma estanque; quando não comprimidas em moldes, em recipientes fortes, estanques e bem fechados.

8) As matérias designadas no n.º 10.º devem ser acondicionadas em recipientes de metal sólidos, estanques e bem fechados. A embalagem é desnecessária se o transporte se efectua em vagões de ferro providos de coberturas, ou em vagões de ferro, abertos, tapados com encerados.

9) As substâncias designadas no n.º 12.º devem ser fundidas em tubos de vidro, acondicionadas em caixas de lata soldadas, cheias com terra de infusórios ou outras terras secas apropriadas.

10) O zinco em pó deve ser acondicionado em recipientes de metal sólidos e herméticamente fechados.

11) Os sacos de fermento tendo servido, não limpos (14.º), devem ser acondicionados em recipientes bem fechados.

12) As substâncias que tenham servido à purificação do gás de iluminação não podem ser expedidas senão em vagões de chapa de ferro, a não ser que essas substâncias sejam acondicionadas em espessas caixas de chapa. Se os citados vagões não são munidos de cobertura de chapa fechando bem, o carregamento deverá ser perfeitamente coberto com encerados preparados de forma tal que não sejam inflamáveis pelo contacto directo com a chama. A carga e descarga serão feitas pelo expedidor e pelo destinatário. Incumbe ao expedidor igualmente o cuidado de fornecer os encerados no caso de pedido da administração do Caminho de ferro.

13) Os fios de nitrocelulose destinados à fabricação da sêda artificial devem ser contidos em recipientes metálicos ou contidos em barricas de madeira herméticamente fechadas e contendo um excesso de água fácil de verificar pela agitação do recipiente. No caso em que os fios sejam acondicionados em recipientes metálicos é suficiente envolver cada bobina num pano molhado, devendo a declaração de expedição certificar que esta condição é satisfeita.

B. — Outras prescrições

1) As substâncias a seguir designadas podem ser acondicionadas com outros objectos numa caixa de madeira sólida, estanque e bem fechada, mediante observação das prescrições respeitantes aos recipientes formuladas em A:

a) O fósforo ordinário (1.º) em quantidades não ultrapassando 250 gramas; estas pequenas quantidades podem também estar contidas debaixo de água em vasos de vidro sólidos, herméticamente fechados e que devem ser solidamente mantidos em recipientes de lata com substâncias apropriadas à embalagem; os recipientes

ment impermeável; ils seront placés dans d'autres récipients solides (paniers, cuveaux, caisses).

5) Les matières dénommées sous 7º 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 8º 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 9º 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 10º 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 12º 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 (14º), 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 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.

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 (1º) 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 fer-blanc, avec des matières d'emballage appropriées; les récipients

contendo fósforo devem ser solidamente seguros no segundo involucre de madeira;

b) As substâncias designadas no n.º 2.º em quantidades que não ultrapassem 5 quilogramas;

c) O zinco etilo e zinco metilo em quantidades não ultrapassando 2 quilogramas, com a condição de que os vasos sejam solidamente acondicionados nos recipientes. É contudo proibido juntá-los com outras substâncias sujeitas a inflamação espontânea, assim como com matérias explosivas (I-a), munições (I-b), inflamadores e peças de fogo de artifício (I-c) e com as substâncias inflamáveis designadas na classe III, a) e b);

d) As substâncias designadas nos n.ºs 11.º e 12.º, sem nenhuma restrição.

2) Se as declarações de expedição contêm uma declaração afirmando que:

a) A fuligem (5.º) e o carvão de madeira em pó, grãos ou pedaços (6.º) não são acabados de queimar (quere dizer que já estão frios pelo menos há quarenta e oito horas);

b) A sêda em novelos (7.º) não está fortemente comprimida;

c) As substâncias designadas nos n.ºs 8.º e 10.º não estão impregnadas de gordura, verniz ou óleo;

d) Os sacos de fermento tendo, já servido (14.º), estão limpos;

e) A substância que serviu para a purificação do gás de iluminação está completamente oxidada,

estas substâncias são transportadas sem condições.

3) As substâncias designadas no n.º 8.º, com excepção da lã que serviu a limpeza e da estôpa (*torchons*) de limpeza, acondicionadas nas condições formuladas no capítulo A, alínea 6), devem estar secas.

4) Os fusos de papel designados no n.º 11.º só podem ser transportados se a declaração de expedição contiver uma declaração atestando que eles foram aquecidos depois de serem embebidos de óleo e que foram em seguida completamente resfriados na água.

5) Devem ser empregados para o transporte:

a) Do zinco etilo e zinco metilo (4.º), vagões abertos; pequenas quantidades até 10 quilogramas podem ser carregadas isoladamente ou (em quantidades não excedendo 2 quilogramas) com outros objectos em vagões fechados, nas condições formuladas na alínea 1)-c);

b) Das substâncias designadas nos n.ºs 7.º, 8.º e 11.º, vagões fechados ou abertos tapados com encerados.

A lã para limpeza e a estôpa (*torchons*) de limpeza, acondicionadas nas condições formuladas no capítulo A, alínea a), podem ser também transportadas em vagões abertos;

c) Os fios de nitrocelulose destinados ao fabrico de sêda artificial devem ser carregados em vagões fechados e com as paredes sem aberturas.

6) Para o zinco etilo e zinco metilo devem ainda ser observadas as prescrições formuladas em III-a, B, alínea 4).

C. — Modo de transporte

O zinco etilo e zinco metilo não são admitidos a transporte em grande velocidade senão em pequenas quantidades até 10 quilogramas, se são expedidos isoladamente, ou em quantidades não excedendo 2 quilogramas, se são expedidos com outros objectos.

CLASSE III

Substâncias inflamáveis

III-a. — Líquidos combustíveis

São admitidas a transporte sob determinadas condições as substâncias seguintes:

renfermant du phosphore doivent être solidement assujettis dans la seconde enveloppe de bois;

b) Les matières dénommées sous 2º par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes;

c) Le zinc-éthyle et le zinc-méthyle (4º) 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 11º et 12º, sans aucune restriction.

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

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

b) La soie en écheveaux (7º) n'est pas fortement chargée;

c) Les matières dénommées sous 8º et 10º ne sont pas imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile;

d) Les sacs à levure, ayant servi (14º), 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 8º, à l'exception de la laine ayant servi au nettoyage et des étoupes (*torchons*) à nettoyer emballées aux conditions édictées au chapitre A, alínea 6), doivent être à l'état sec.

4) Les fuseaux de papier dénommés sous 11º 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 (4º), 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'alínea 1)-c);

b) Des matières dénommées sous 7º, 8º et 11º, 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, alínea 6), peuvent aussi être transportées en wagons découverts;

c) Les fils 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, alínea 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

Matériaes inflammables

III-a. — Líquides combustíveis

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1.º Os hidrocarbonetos, a saber:

a) O petróleo no estado bruto (óleo mineral), o petróleo rectificado, os óleos preparados com alcatrão de lignite, os óleos de turfa e de xisto, o asfalto-nafta e os produtos da sua destilação, os hidrocarbonetos de outras proveniências (por exemplo os resíduos da compressão do gás rico), no caso de estes líquidos se não inflamarem a uma temperatura inferior a 21 graus centígrados do aparelho Abel-Pensky, nem acima de 100 graus centígrados do aparelho Pensky-Martens, a uma altura barométrica de 0^m,760 referida ao nível do mar;

b) O petróleo no estado bruto (óleo mineral) e rectificado, o petróleo-nafta, os óleos preparados com alcatrão de lignite, os óleos de turfa e xisto, o asfalto-nafta e os produtos da sua destilação (benzina, ligroína, essências para limpeza, etc), os hidrocarbonetos de outras proveniências (por exemplo os resíduos da compressão do gás rico), quando estas substâncias emitam vapores inflamáveis a uma temperatura inferior a 21 graus centígrados do aparelho Abel-Pensky a uma altura barométrica de 0^m,760 referida ao nível do mar e se têm, à temperatura de 15 graus centígrados, um peso específico superior a 0,680.

Os óleos preparados com alcatrão de hulha que, a uma temperatura de 15 graus centígrados, têm um peso específico inferior a 0,950 (benzol, toluol, xilol, cumol, etc.);

c) A essência de petróleo (gasolina, neolina, etc.) e os outros produtos facilmente inflamáveis preparados com o petróleo-nafta ou alcatrão de lignite, quando estas substâncias têm um peso específico no máximo de 0,680 a uma temperatura de 15 graus centígrados.

2.º Os líquidos formados por uma parte constituída por uma mistura de petróleo-nafta ou de outros líquidos análogos facilmente inflamáveis e por outra constituída por resinas, caucho, guta-percha, sabão, asfalto, alcatrão ou outras substâncias análogas;

3.º O éter etílico (éter sulfúrico) puro ou misturado com outros líquidos (por exemplo as gotas de Hoffmann), as soluções de nitrocelulose no éter etílico (colódio), no álcool amílico, no álcool etílico, no álcool metílico, no éter acético, no acetato de amilo, na acetona, no nitrobenzol, no nitrotoluol ou nas misturas destes líquidos (por exemplo a laca *zapon*), as soluções de 1 por cento máximo de nitroglicerina no álcool;

4.º As soluções de nitrocelulose no ácido acético;

5.º O álcool metílico (espírito de madeira), bruto ou rectificado, a acetona, o para-aldeído, o aldeído acético (somente em solução alcoólica), as essências de qualquer espécie, por exemplo o acetato do amido (ver contudo para a essência de petróleo o n.º 1.º c), os éteres líquidos de qualquer espécie, excepto o éter etílico (ver para este o n.º 3.º);

6.º A substância empregada geralmente para desnaturar o álcool (combinação de espírito de madeira e piridina);

7.º A mistura de espírito de madeira e benzol (com ou sem cera fóssil, por exemplo o pansol);

8.º O sulfureto de carbono;

9.º Os óleos gordos, os vernizes, as côres preparadas com verniz, óleo de terebintina (essência de pinheiro) e outros óleos etéreos, o álcool absoluto, o espírito de vinho (*spiritus*), assim como os líquidos preparados com essas substâncias (verniz de álcool, verniz de óleo, secantes, sabões no estado líquido, etc.), em quantidades superiores a 40 quilogramas.

1º Les hydrocarbures, savoir:

a) Le pétrole à l'état brut (huile minérale) et le pétrole rectifié, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation, les hydrocarbures d'autres provenances (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), si ces liquides ne s'enflamment pas à une température de moins de 21° centigrade de l'appareil Abel-Pensky, ni au-dessus de 100° centigrade de l'appareil Pensky-Martens, et cela à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

b) Le pétrole à l'état brut (huile minérale) et le pétrole rectifié, le pétrole-naphte, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.), les hydrocarbures d'autres provenances (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), lorsque ces matières émettent des vapeurs inflammables à une température de moins de 21° centigrade de l'appareil Abel-Pensky, à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer, et si elles ont, à la température de 15° centigrade, un poids spécifique de plus de 0,680.

Les huiles préparées avec le goudron de houille qui, à une température de 15° centigrade, ont un poids spécifique de moins de 0,950 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.);

c) L'essence de pétrole (gasoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 au plus à une température de 15° centigrade.

2º Les liquides formés d'une part d'un mélange de pétrole-naphte ou d'autres liquides analogues facilement inflammables, d'autre part avec des résines, du caoutchouc, de la gutta-percha, du savon, de l'asphalte, du goudron ou d'autres matières analogues;

3º L'éther éthylique (éther sulfurique) pur ou mélangé avec d'autres liquides (par exemple les gouttes de Hoffmann), les solutions de nitrocellulose dans l'éther éthylique (collodion), dans l'alcool amylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool méthylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol, dans le nitrotoluol ou dans des mélanges de ces liquides (par exemple la laque *zapon*), les solutions de 1 pour cent au plus de nitroglycérine dans l'alcool;

4º Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique;

5º L'alcool méthylique (esprit de bois), brut ou rectifié, l'acétone, le paraldehyde, l'aldehyde acétique (seulement en solution alcoolique), les essences de toute nature, par exemple l'acétate d'amyle (voir toutefois pour l'essence de pétrole au 1º c), les éthers liquides de toute nature sauf l'éther éthylique (voir pour ce dernier au 3º);

6º La substance employée généralement pour dénaturer l'alcool (combinaison d'esprit de bois et de pyridine);

7º Les mélanges d'esprit de bois et de benzol (avec ou sans cire fossile, par exemple le pansol);

8º Le sulfure de carbone;

9º Les huiles grasses, les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, l'huile de térébenthine (essence de pin) et autres huiles éthérées, l'alcool absolu, l'esprit de vin (*spiritus*), ainsi que les liquides préparés avec ces matières (verniz à l'alcool, verniz à l'huile, siccatis, savons à l'état liquide, etc.), par quantités supérieures à 40 kilogrammes.

Condições de transporte

A. — Embalagem

1) A embalagem deve ser constituída por vasos de vidro, de barro (grés, etc.), ou de metal, sólidos, estanques e bem fechados. As soluções de nitrocelulose em ácido acético não podem ser expedidas em vasos de metal.

É permitido igualmente empregar para os líquidos designados nos n.ºs 1.º, a) e b), 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 9.º recipientes de madeira (barris) sólidos, estanques e bem fechados.

2) Os vasos de vidro ou grés contendo os líquidos dos n.ºs 1.º a 9.º, assim como os vasos de folha que servem ao transporte dos líquidos designados nos n.ºs 3.º e 8.º, devem ser solidamente embalados ou isoladamente ou em grupos num segundo involucro (cêstos metálicos, cubas ou caixas), sólido. Estes involucros (excepto as caixas), serão dotados de boas pegas. Os cêstos, cubas e caixas sem tampa devem ter uma cobertura, e se esta é de palha, junco, cana ou outras substâncias análogas facilmente inflamáveis, ela deve ser impregnada de leite de argila ou de cal, etc., misturado com vidro solúvel.

3) Cada volume que contenha os líquidos designados nos n.ºs 1.º, b) e c), 3.º, 4.º e 8.º deve ter impressa sobre fundo vermelho, em caracteres bem visíveis, a designação *Inflamável*. Os cêstos e cubas contendo vasos de vidro devem, além disso, ser dotados da inscrição bem aparente *Conduzir com precaução*. Não devem ser transportados sobre os carrinhos (*diablos*), nem ao ombro ou às costas.

B. — Outras prescrições

1) É permitido acondicionar com outros objectos em caixas de madeira sólidas, estanques e bem fechadas, mediante observação das prescrições referentes aos recipientes formuladas no capítulo A:

- a) Os líquidos designados no n.º 9.º, sem restrição;
- b) Os líquidos designados nos n.ºs 1.º a 7.º em quantidades que não ultrapassem 10 quilogramas;
- c) O sulfureto de carbono (8.º) em quantidades que não excedam a 2 quilogramas.

Os vasos que contêm os líquidos designados nos n.ºs 1.º a 8.º devem ser cuidadosamente fixados nas caixas.

2) Para os hidrocarbonetos indicados no n.º 1.º a) e b), a declaração de expedição deve indicar que são satisfeitas todas as condições relativas ao seu ponto de inflamação e peso específico. Na falta desta designação, estas substâncias serão consideradas como essência de petróleo (1.º c).

3) Devem empregar-se, para o transporte, vagões abertos para os líquidos designados nos n.ºs 1.º a 8.º; as pequenas quantidades até 10 quilogramas de substâncias designadas de 1.º a 7.º e o sulfureto de carbono (8.º) até 2 quilogramas podem também ser carregados em vasos fechados, quer isoladamente, quer com outros objectos, nos termos das disposições das alíneas 1) b) e 1) c).

4) Deve-se observar além disso o que se segue para os líquidos indicados nos n.ºs 1.º a 8.º:

- a) Antes de começar o carregamento serão colocados, dos dois lados dos vagões, letreiros vermelhos contendo legivelmente as designações *Inflamável* e *A manobrar com precaução* (ver no fim do Anexo o modelo dos letreiros);
- b) Os volumes devem ser cuidadosamente acondicionados nos vagões. Os cêstos e cubas descobertos serão presos às paredes; não deverão ser sobrepostos;
- c) Os vasos que se deteriorarem durante o transporte

Conditions de transport

A. — Emballage

1) L'emballage doit être fait dans des vases en verre, en terre (grès, etc.) ou en métal, solides, étanches et bien fermés. Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique ne peuvent pas être expédiées dans des vases en métal.

Il est permis également d'employer pour les liquides dénommés sous 1º a) et b), 2º, 4º, 5º, 6º, 7º et 9º des récipients en bois (tonneaux) solides, étanches et bien fermés.

2) Les vases en verre ou en grès renfermant les liquides énumérés sous 1º à 9º, ainsi que les vases en fer-blanc servant au transport des liquides dénommés sous 3º et 8º, doivent être solidement emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans une seconde enveloppe (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solide. Ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées. Les paniers, cuveaux et caisses découverts 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.

3) Chaque colis renfermant des liquides dénommés sous 1º b) et c), 3º, 4º et 8º doit porter, imprimée sur fond rouge, en caractères bien apparents, la mention *Inflammable*. Les paniers et cuveaux renfermant des vases en verre doivent en outre être munis 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.

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 9º, sans restriction;
- b) Les liquides dénommés sous 1º à 7º, en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes;
- c) Le sulfure de carbone (8º), en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes.

Les vases contenant des liquides dénommés sous 1º à 8º doivent être soigneusement calés dans les caisses.

2) Pour les hydrocarbures dénommés sous 1º a) et b), la lettre de voiture doit mentionner que toutes les conditions relatives à leur point d'inflammation et à leur poids spécifique sont remplies. A défaut de cette mention, ces matières seront traitées comme de l'essence de pétrole (1º c).

3) Doivent être employés, pour le transport, des wagons découverts pour les liquides dénommés sous 1º à 8º; les petites quantités, jusqu'à 10 kilogrammes, des matières dénommés sous 1º à 7º, et le sulfure de carbone (8º), jusqu'à 2 kilogrammes, peuvent être chargés aussi dans des wagons couverts, soit isolément, soit avec d'autres objets, conformément aux dispositions de l'alinéa 1) b) et c).

4) Il y a lieu d'observer en outre ce qui suit pour les liquides dénommés sous 1º à 8º:

- a) Avant de commencer le chargement, des étiquettes rouges, portant lisiblement les mentions *Inflammable* et *A manœuvrer avec précaution*, seront apposées sur les deux côtés des wagons (voir à la fin de l'Annexe le modèle de ces étiquettes);
- 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 vases qui se détérioreraient pendant le transport

serão imediatamente descarregados e, se não é possível repará-los em pouco tempo, poderão ser vendidos com o conteúdo que lhes reste, sem outra formalidade, por conta do expedidor;

d) Os vasos de lata vazios, bem fechados, que contenham essas substâncias devem ser transportados em vagões fechados; os outros recipientes em vagões abertos; deve ser feita menção na declaração de expedição do uso que tenham tido aqueles recipientes.

5) São aplicáveis aos líquidos transportados em vagões-tanques as prescrições indicadas atrás em A, alínea 1), e em B, alíneas 2) e 4) a).

C.—Modo de transporte

São excluídos do transporte em grande velocidade:

a) As substâncias designadas nos n.ºs 1.º a 7.º em quantidades superiores a 10 quilogramas;

b) O sulfureto de carbono (8.º) em quantidades superiores a 2 quilogramas;

c) Os recipientes vazios que tenham contido as substâncias indicadas nos n.ºs 1.º a 8.º, com excepção dos recipientes de chapa de ferro bem fechados.

III-b.—Substâncias sólidas inflamáveis

São admitidas a transporte sob certas condições as substâncias seguintes:

1.º As substâncias às quais o fogo pode ser facilmente comunicado pelas fagulhas da locomotiva, tais como: feno, carvão de madeira em bocados, serradura de madeira, pedaços de madeira, pasta de madeira e pasta de papel, junco (com exclusão do junco de Espanha), as matérias têxteis vegetais e os seus resíduos, a palha (compreendendo a de milho, arroz e linho), a turfa (com excepção da turfa mecânica ou comprimida), bem como as mercadorias fabricadas com uma mistura de resíduos de petróleo, resina e outras substâncias semelhantes com corpos porosos e inflamáveis e finalmente o enxofre;

2.º A celoidine, produto da evaporação imperfeita do álcool contido no colódio, tendo a aparência de sabão e consistindo essencialmente em algodão-pólvora para colódio;

3.º A celulósido em placas, folhas, hastes, objectos manufacturados ou em resíduos.

Condições de transporte

A.—Embalagem

1) As substâncias designadas no n.º 1.º, dado o caso de não serem embaladas, serão transportadas em vagões fechados ou em vagões abertos cobertos com encerados. O Caminho de ferro pode exigir que o expedidor forneça os encerados.

2) As lâminas de celoidine devem ser embaladas de modo a impedir completamente a sua dissecação.

3) As substâncias designadas no n.º 3.º (celulósido) devem ser embaladas ou em caixas com paredes de tábuas unidas ou em volumes constituídos por uma embalagem de papel forte comprimido entre duas grades de madeira.

B.—Modo de transporte

As substâncias designadas no n.º 1.º só são aceites em grande velocidade por expedições parciais.

CLASSE IV

Substâncias venenosas

São admitidas a transporte sob determinadas condições as substâncias seguintes:

1.º As substâncias arsenicais não líquidas, designadamente o ácido arsenioso (fumos arsenicais), o arsénico

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 vases de fer-blanc vides, bien fermés, qui contenaient ces matières doivent être transportés en wagons couverts, les autres récipients dans des wagons découverts; mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage auquel avaient servi ces récipients.

5) Sont applicables aux liquides transportés en wagons-réservoirs les prescriptions indiquées plus haut en A, alinéa 1), et en B, alinéas 2) et 4) a).

C.—Mode de transport

Sont exclus du transport en grande vitesse:

a) Les matières énumérées de 1º à 7º par quantités supérieures à 10 kilogrammes;

b) Le sulfure de carbone (8º) par quantités supérieures à 2 kilogrammes;

c) Les récipients vides ayant contenu des matières énumérées de 1º à 8º, à l'exception des récipients de tôle bien fermés.

III-b.—Matières solides inflammables

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1º Les matières auxquelles le feu peut facilement être communiqué par les étincelles de la locomotive, telle 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 résidus de pétrole, de résine et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables, enfin le soufre;

2º La celloïdine, 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;

3º Le cellulósido en plaques, feuilles, tiges, objets manufacturés ou en déchets.

Conditions de transport

A.—Emballage

1) Les matières dénommées sous 1º 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) Les matières dénommées au 3º (cellulósido) doivent être emballées soit dans des caisses à parois jointives soit en ballots constitués par un emballage de papier fort comprimé entre deux plateaux en bois à claire-voie.

B.—Mode de transport

Les matières dénommées sous 1º ne sont pas acceptées en grande vitesse par expéditions partielles.

CLASSE IV

Matières vénéneuses

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1º Les substances arsenicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsenicale), l'arsenic jaune

amarelo (sulfureto de arsénico, ouro-pimento), o arsénico vermelho (rosalgar), o arsénico nativo (cobalto arsenical em escamas ou *pierre à mouches*), etc.;

2.º O ferro-silício e o mangano-silício obtidos por via eléctrica;

3.º O cianeto de potássio e o cianeto de sódio no estado sólido;

4.º As substâncias arsenicais líquidas, particularmente o ácido arsénico;

5.º As soluções de cianeto de potássio e de sódio;

6.º Os produtos metálicos venenosos:

a) Sublimado e o cinábrio (vermelhão); as côres com base de cobre, particularmente o *vert-de-gris*, os pigmentos de cobre verdes e azuis; o acetato de chumbo;

b) As outras preparações de chumbo, principalmente o litargírio (*massicot*), o minio, o alvaiade e outras côres com base de chumbo, e os resíduos plúmicos.

7.º O sulfato de cobre e as misturas de sulfato de cobre com cal, soda e outras substâncias análogas (pó para calda bordelesa, etc.), o ácido oxálico e o oxalato de potássio no estado sólido;

8.º Os cloratos. O bióxido de bário. O azoteto de sódio;

9.º A anilina (óleo de anilina).

Condições de transporte

A.—Embalagem

1) Os recipientes utilizados para a embalagem devem ser sólidos, estanques e fechados, de modo que não se possam dar fugas nem permitam a saída de poeiras.

2) As substâncias designadas nos n.ºs 1.º e 3.º devem ser acondicionadas da forma seguinte:

a) Em fortes tambores de ferro com a tampa roscada e providos de aros com rolamento; ou

b) Em tambores duplos feitos de madeira seca e sólida, consolidados por meio de arcos, ou em caixas de paredes duplas construídas da mesma maneira e providas de cintas, sendo os recipientes interiores forrados com um tecido de malha apertada. Os recipientes interiores de madeira podem também ser substituídos por recipientes de lata soldados ou por vasos de vidro ou grés. Os vasos de vidro ou grés devem ser solidamente acondicionados em outros recipientes guarnecidos de substâncias apropriadas à embalagem. Nestas condições pode reunir-se num mesmo volume mais do que um vaso;

c) As substâncias designadas no n.º 1.º podem também ser acondicionadas em sacos de pano alcatroado, metidos em barricas simples de madeira forte e seca.

3) O ferro-silício e o mangano-silício (2.º) devem ser acondicionados em recipientes fortes de madeira ou metal impermeáveis à água.

4) As substâncias designadas no n.º 4.º devem ser acondicionadas da seguinte forma:

a) Em recipientes de metal, madeira ou caucho, providos de boas obturações; ou

b) Em vasos de metal ou grés cuidadosamente sujeitos em outros recipientes (cêstos de metal, cubas ou caixas), sólidos, providos de substâncias apropriadas à embalagem; estes involucros (excepto as caixas) serão providos de boas pegas.

5) As substâncias designadas no n.º 5.º devem ser acondicionadas em vasos de ferro bem fechados e cuidadosamente sujeitos em recipientes sólidos de madeira ou metal, cheios de terra de infusórios, serradura de madeira ou de outras substâncias absorventes.

6) As substâncias designadas no n.º 6.º devem ter o seguinte acondicionamento:

a) Em tambores de ferro ou em barris estanques fei-

(sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches), etc.;

2º Le ferrosilicium et le mangano-silicium obtenus par voie électrique;

3º Le cyanure de potassium et le cyanure de sodium à l'état solide;

4º Les substances arsenicales liquides, particulièrement l'acide arsénique;

5º Les solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium;

6º Les produits métalliques vénéneux:

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.

7º 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;

8º Les chlorates. Le bioxyde de baryum. L'azoture de sodium;

9º 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 1º et 3º 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 1º 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 (2º) doivent être emballés dans de forts récipients en bois ou en métal, imperméables à l'eau.

4) Les matières dénommées sous 4º 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 5º 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'infusoirs, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes.

6) Les matières dénommées sous 6º doivent être emballées comme suit:

a) Dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étan-

tos de madeira seca e forte, consolidados por meio de arcos, ou em caixas consolidadas por cintas; ou

b) Em caixas de ferro (chamadas *Hobbocks*); ou

c) Em vasos de vidro ou grés ou — para quantidade que não exceda 10 quilogramas — em involucros duplos de papel forte (cartuchos); os recipientes e os cartuchos devem ser cuidadosamente sujeitos em recipientes de madeira sólidos, estanques, bem fechados e cheios de substâncias apropriadas à embalagem;

d) É também permitido acondicionar as cores com base de chumbo de qualquer natureza em recipientes de lata ou de folha de ferro;

e) É ainda permitido transportar quaisquer compostos de base cobre ou chumbo em solução aquosa em depósitos estanques construídos de matérias que essas misturas não possam atacar.

7) As substâncias designadas no n.º 7.º devem ser acondicionadas em recipientes de madeira (barricas ou caixotes) ou mesmo em sacos estanques e bem fechados.

8) As substâncias designadas sob o n.º 8.º, com excepção do azoteto de sódio, devem ser acondicionadas em recipientes de madeira ou chapa ondulada, fortes, estanques e bem fechados. Quando se empregam recipientes de madeira (barricas ou caixas), estas devem ser completamente forradas interiormente com papel flexível destinado a impedir eficazmente a saída de poeira. Os recipientes de chapa ondulada com espessura mínima de 6 milímetros devem ser envolvidos pelo menos por duas *douves* de madeira mantidas por seis arcos de vime pelo menos.

O azoteto de sódio deve ser acondicionado em recipientes de ferro ou lata, sólidos, estanques e bem fechados.

9) Os volumes contendo as substâncias designadas nos n.ºs 1.º a 8.º devem ter, em caracteres bem visíveis e duráveis, a indicação do seu conteúdo. São admitidas as designações genéricas de *Substâncias arsenicais*, *Preparações de chumbo*, *Cores venenosas*. Além disso as substâncias designadas nos n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º, a) devem ter a indicação de *Veneno*, e, tratando-se do ferro-silício ou mangano-silício (2.º), a designação *Preservar da humidade*. Não voltar.

Os recipientes contendo as substâncias do n.º 8.º devem ter a designação, bem visível e duradoura, *Perigo de incêndio*. Aqueles que contenham azoteto de sódio terão, além disso, a designação *Preservar da humidade*.

10) A anilina (óleo de anilina) deve ser contida em *estagnons* de ferro ou em barris de madeira (por exemplo barris de petróleo) muito resistentes e perfeitamente estanques.

B. — Outras prescrições

1) É permitido embalar com outros objectos em recipientes de madeira sólidos, estanques e bem fechados, observando as disposições relativas a recipientes indicados no capítulo A:

a) As substâncias designadas sob o n.º 4.º em quantidades que não excedam 1 quilograma; estas substâncias devem ser encerradas em vasos de vidro solidamente protegidos com terra de infusórios seca num recipiente de folha de Flandres estanque;

b) As substâncias designadas sob os n.ºs 1.º, 3.º e 8.º em quantidades que não excedam 5 quilogramas; é contudo proibido embalar cianeto de potássio, cianeto de sódio e cloratos, bióxido de bário e nitrato de sódio com ácidos ou sais ácidos;

c) As substâncias designadas sob o n.º 6.º a) em quantidades que não excedam 10 quilogramas;

ches faits de bois sec et fort consolidés au moyen de cerceles, ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes; ou

b) Dans des boîtes en fer (dites *Hob-bocks*); ou

c) Dans des vases en verre ou en grés ou — pour des quantités n'excedant pas 10 kilogrammes — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses); les recipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des recipients 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 recipients 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 7º doivent être emballées dans des recipients en bois (tonneaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés ou dans des sacs solides, étanches et bien fermés.

8) Les matières dénommées sous 8º, à l'exception de l'azoture de sodium, doivent être emballées dans des recipients en bois ou en tôle ondulée forts, étanches et bien fermés. Lorsqu'on emploie des recipients en bois (tonneaux ou caisses), ceux-ci doivent être revêtus intérieurement d'une garniture ininterrompue de papier souple destiné à empêcher efficacement le tamisage. Les recipients en tôle ondulée, qui doivent avoir une épaisseur d'au moins 0,6 millimètre, seront entourés d'au moins deux *douves* en bois, maintenues par 6 cercles d'osier au moins.

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

9) Les colis renfermant des matières dénommées sous 1º à 8º doivent porter en caractères bien apparents et durables d'indication de leur contenu. Les désignations génériques telles que *Substances arsenicales*, *Préparations de plomb*, *Couleurs vénéneuses*, sont admises. En outre, les matières dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º et 6º a) doivent porter l'indication de *Poison* et, s'il s'agit de ferrosilicium ou de mangano-silicium (2º), la mention *Craint l'humidité*. Ne pas renverser.

Les recipients contenant des matières dénommées sous 8º doivent porter une inscription bien apparente et durable e *Danger d'incendie*. 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 recipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les recipients édictées au chapitre A:

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

b) Les matières dénommées sous 1º, 3º et 8º, 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 6º a), par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes;

d) As substâncias designadas sob os n.ºs 2.º, 6.º b) e 7.º sem limite de peso.

Quando o recipiente encerra as substâncias classificadas sob os n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, 5.º ou 6.º a) deve levar a indicação *Veneno*.

2) É proibido carregar as substâncias classificadas sob os n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º a) juntamente com géneros alimentícios ou outras substâncias de consumo.

3) É igualmente proibido carregar as substâncias designadas sob os n.ºs 3.º, 5.º e 8.º juntamente com ácidos, e além disso as designadas sob o n.º 5.º com sais ácidos.

4) As substâncias designadas sob o n.º 5.º não devem ser transportadas senão em vagões-cisternas ou em vagões abertos. O azoteto de sódio deve ser transportado unicamente em vagões fechados.

5) O ferro-silício e o manganó-silício devem ser transportados em estado absolutamente seco e em recipientes perfeitamente secos; se forem transportados em vagões abertos, os recipientes serão cobertos de encerados impermeáveis.

6) Os recipientes e sacos vazios que tiverem servido para o transporte das substâncias venenosas designadas sob os n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, 5.º ou 6.º a) devem ser hermeticamente fechados. Os recipientes e a declaração de expedição devem trazer a indicação do que continham anteriormente. É neste caso igualmente aplicável a disposição indicada na alínea 2).

7) São aplicáveis aos recipientes dos vagões-tanques destinados a transportar substâncias venenosas ou as suas soluções aquosas as disposições das alíneas 1) e 9) de A e da alínea 6) de B. Estes recipientes devem ser constituídos unicamente por materiais inatacáveis pelas substâncias indicadas ou pelas suas soluções aquosas. Os recipientes dos vagões-cisternas que sirvam para o transporte das substâncias designadas sob o n.º 5.º não devem ter nenhuma junta rebitada, ou, caso a tenham, devem ser de parede dupla. Não devem, além disso, ter nenhuma abertura na parte inferior (torneiras, válvulas, etc.). As aberturas devem ser perfeitamente estanques e protegidas por meio de chapas metálicas solidamente aparafusadas. Os vagões-reservatórios cheios das substâncias designadas sob o n.º 5.º devem ser colocados nas composições dos comboios por forma a ficarem separados, pelo menos, por um veículo de outros vagões que contenham ácidos líquidos.

C. — Modo de transporte

São excluídas do transporte em grande velocidade como expedições parciais as substâncias designadas sob os n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º a) e 8.º, assim como os recipientes vazios, compreendendo sacos que tenham contido substâncias designadas sob os n.ºs 1.º, 3.º, 4.º, e 6.º a).

D. — Excepções às disposições de A, B e C

Não são submetidos a estas disposições os produtos designados na classe IV, destinados a investigações científicas ou a usos farmacêuticos, expedidos em quantidades que não excedam $\frac{1}{2}$ quilograma de cada produto, contanto que sejam embalados cuidadosamente em caixas sólidas e que os recipientes de vidro ou barro sejam rolhados por forma que a rolha não possa deslocar-se em viagem.

CLASSE V

Substâncias cáusticas

Os objectos a seguir indicados são admitidos a transporte nas seguintes condições:

1.º O ácido sulfúrico; o ácido sulfúrico fumante (ácido

d) Les matières dénommées sous 2º, 6º b) et 7º, sans limite de poids.

Lorsque le récipient renferme des matières dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º ou 6º a) il doit porter l'indication *Poison*.

2) Il est interdit de charger les matières dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º et 6º a) avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation.

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

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

5) Le ferrosilicium et le manganó-silicium doivent être remis au transport à l'état absolument sec et dans des récipients parfaitement secs; s'ils doivent être transportés en wagons découverts, les récipients seront recouverts de bâches imperméables.

6) Les récipients et sacs vides, ayant servi au transport des matières vénéneuses dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º ou 6º a) doivent être parfaitement clos. Les récipients 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).

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 leurs solutions aqueuses. Les récipients des wagons réservoirs servant au transport des matières dénommées sous 5º 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 5º 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 exclus du transport en grande vitesse comme expéditions partielles les matières dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º, 6º a) et 8º, ainsi que les récipients vides, y compris les sacs ayant contenu des matières dénommées sous 1º, 3º, 4º, 5º et 6º a).

D. — Exceptions aux prescriptions édictées 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 $\frac{1}{2}$ kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés avec solidité dans des caisses solides et que les récipients en verre ou en grès soient bouchés de telle sorte que le bouchon ne puisse se déplacer en cours de route.

CLASSE V

Matières caustiques

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1º L'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (acide

sulfúrico contendo anidrido, *oleum*, óleo de vitríolo, ácido sulfúrico de Nordhausen), o ácido azótico ou nítrico (água forte) e as suas misturas, o ácido clorídrico ou muriático, o ácido fluorídrico e as soluções de ácido acético com mais de 40 por cento de ácido;

2.º O cloreto de enxofre da mesma forma que o nitrato ferroso e o sulfato ferroso (*mordente de ferro*);

3.º A lixívia cáustica (lixívia de soda ou de potassa, etc.), os resíduos da refinação de óleo, a água amoniacal não contendo mais de 25 por cento de amoníaco;

4.º O bromo;

5.º O anidrido sulfúrico;

6.º O cloreto de acetilo, o pentacloreto de antimônio, o cloreto de cromilo, o oxiclreto de fósforo, o pentacloreto de fósforo (superclreto de fósforo), o triclreto de fósforo, o cloreto de sulfurilo, o cloreto de tionilo e o ácido cloro-sulfônico;

7.º O bióxido de hidrogénio (água oxigenada);

8.º O sulfureto de sódio e as cinzas dos sais naturais de sódio;

9.º O bissulfato de soda;

10.º A cal viva (óxido de cálcio).

Condições de transporte

A. — Embalagem

1) A embalagem das substâncias designadas sob os n.ºs 1.º a 4.º deve ser feita em recipientes sólidos, estanques e bem fechados, que não possam ser atacados pelo conteúdo. Para o ácido fluorídrico (1.º) ver alínea 5). A tampa deve ser colocada por forma a não poder ser deteriorada por agitação ou pelo conteúdo. O emprêgo de vasos de vidro ou de barro fica subordinado às condições seguintes:

a) Os recipientes que sirvam para transporte das substâncias designadas sob os n.ºs 1.º a 3.º devem ser bem acondicionados dentro de outros recipientes sólidos (cabeças ou cestos metálicos, celhas ou caixas), cheios de matérias de embalagem apropriadas. Os recipientes exteriores, com excepção das caixas, devem ser munidos de pegos sólidos;

b) Para o ácido nítrico concentrado com um peso específico de um mínimo de 1,48 a 15º centígrados (46,8º Baumé) e para o ácido nítrico vermelho fumante os vasos de vidro ou de barro devem ser envolvidos nos recipientes por um volume pelo menos igual à sua capacidade de terra de infusórios ou de outras substâncias terrosas secas apropriadas;

c) A embalagem prevista nas alíneas a) e b) não é necessária se os vasos de vidro forem colocados em recipientes metálicos que os envolvam completamente e assegurados por boas molas cobertas de amianto, de forma que não possam deslocar-se nos recipientes;

d) Para o bromo (4.º) os vasos de vidro ou de barro devem ser encerrados em recipientes sólidos de madeira ou de metal e envolvidos até o gargalo por cinza, areia, terra de infusórios ou outras substâncias análogas combustíveis.

2) Os extintores de incêndio que contenham ácidos designados sob o n.º 1.º devem ser construídos de forma que o ácido não possa verter.

3) Os acumuladores eléctricos carregados com ácido sulfúrico (1.º) devem ser calçados numa caixa de bateria, de forma que os elementos se não possam deslocar. A caixa de bateria será solidamente embalada numa outra caixa com substâncias de embalagem absorventes. As tampas das caixas levarão, bem visivelmente, as indicações *Acumuladores eléctricos* e *Ao alto*. Se os acumuladores estiverem carregados, os polos deverão ser protegidos de maneira a evitar os curtos-circuitos.

Se os elementos forem constituídos de matérias resis-

sulfúrico contendo 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 et les solutions d'acide acétique à plus de 40 pour cent d'acide;

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

3º 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 pour cent d'ammoniaque;

4º Le brome;

5º L'anhydride sulfurique;

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

7º Le bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée);

8º Le sulfure de sodium et les cokes à base de soude;

9º Le bisulfate de soude;

10º La chaux-vive (oxyde de calcium).

Conditions de transport

1A. — Emballage

1) L'emballage des matières dénommées sous 1º à 4º doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés, qui ne puissent pas être attaqués par le contenu. Pour l'acide fluorhydrique (1º) 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 1º à 3º 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 15º centigrades (46,8º 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'amianto, de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes;

d) Pour le brome (4º), 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 cendre, de sable, de terre d'infusoires ou d'autres matières analogues combustibles.

2) Les extincteurs d'incendie qui contiennent des acides dénommés sous 1º doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

3) Les accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique (1º) 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,

tentes, tais como a madeira com revestimento de chumbo ou o cauchu endurecido, e, se a sua parte superior fôr disposta de forma que o ácido não possa esguichar duma maneira perigosa, é dispensável embalar os *elementos* ou as baterias de acumuladores, com a condição de existirem disposições apropriadas, tais como caixilhos, quadros e reforços que os impeçam de se entornar ou de se deslocar e os protejam contra as avarias que possam resultar de fardos que caiam sobre as baterias. Os *elementos* ou baterias directamente ligados a veículos não têm também necessidade duma embalagem especial, desde que esses veículos estejam ligados ou convenientemente arrumados sobre vagões de Caminhos de ferro.

4) Não se podem empregar recipientes de madeira para os resíduos de chumbo contendo ácido sulfúrico, proveniente de acumuladores e de câmaras de chumbo, senão quando fôr possível impedir qualquer esgotamento de ácido.

5) Os recipientes contendo ácido fluorídrico (1.º) serão de chumbo ou guta-percha para a solução aquosa do ácido; os recipientes de madeira com fôrro interior de parafina são igualmente permitidos. Os recipientes de ferro com tampas de rósca estanque podem igualmente ser empregados para o ácido concentrado a 70 por cento pelo menos. Estes recipientes de ferro não devem ser remetidos, cheios ou vazios, às estações expedidoras sem a lavagem de qualquer vestígio de ácido na superfície exterior. Os recipientes para ácido fluorídrico, cheios ou vazios, deverão levar uma etiqueta ou inscrição, bem visível e duradoura, com a indicação *Ácido fluorídrico concentrado a 70 por cento de ácido puro*.

6) O anidrido sulfúrico (5.º) deve ser embalado:

a) Em fortes caixas de chapa, estanhadas e bem soldadas; ou

b) Em fortes garrafas de ferro ou cobre com uma tampa sólida e hermética.

As caixas ou garrafas devem ser solidamente embaladas em recipientes fortes de madeira ou folha de Flandres, com terra de infusórios ou outras substâncias análogas incombustíveis.

7) As substâncias designadas sob o n.º 6.º devem ser embaladas:

a) Em recipientes de ferro forjado ou ferro fundido, de chumbo ou de cobre, absolutamente estanques e munidos de uma boa tampa; ou

b) Em recipientes de vidro. Neste último caso devem ser observadas as seguintes disposições:

α) Os recipientes de vidro devem ter as paredes espessas e ser tapados herméticamente com rolhas *rosçadas* de vidro fixadas por forma a não se soltarem;

β) Se os recipientes de vidro contêm mais de 5 quilogramas, devem ser protegidos por involucros metálicos. As garrafas de dimensões menores podem ser embaladas em sólidas caixas de madeira, divididas interiormente em tantos compartimentos quantas as garrafas a expedir. Cada caixa não pode ter mais de quatro compartimentos;

γ) Os recipientes de vidro devem ser metidos nos involucros por forma que fique um espaço livre de 30 milímetros pelo menos entre eles e as paredes do involucro. Os espaços livres serão cuidadosamente preenchidos com terra de infusórios ou outras substâncias análogas incombustíveis; para o cloro de acetilo pode-se empregar a serradura de madeira;

δ) A tampa dos recipientes exteriores deve levar a indicação do conteúdo com a indicação *Frágil* ou uma marca equivalente.

8) Para o bióxido de hidrogénio (água oxigenada) (7.º) devem-se usar recipientes que não sejam herméticamente fechados. Os garrafões, garrafas ou bilhas devem ser bem embalados em caixas ou em sólidos cestos muni-

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 boues 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 pour cent 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 pour cent d'acide pur*.

6) L'anhydride sulfurique (5.º) doit être emballé:

a) Dans de fortes boîtes en tôle, étamées et bien soudées; ou

b) Dans de fortes bouteilles en fer ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique.

Les boîtes et bouteilles doivent être solidement emballées dans de forts récipients en bois ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

7) Les matières dénommées sous 6.º doivent être emballées:

a) Dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier fondu, 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 *Frágile* ou un signe équivalent.

8) Pour le bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) (7.º) on doit employer des récipients qui ne soient pas fermés hermétiquement. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans des caisses ou dans des

dos uns e outros de pegas. Os garrações devem ser munidos de uma tampa de segurança, susceptível de ceder a um excesso de pressão que se desenvolva no interior.

9) Para o *sulfureto de sódio*, refinado e cristalizado (8.^o), devem-se empregar recipientes impermeáveis à água; para o sulfureto de sódio e bem assim para as cinzas dos sais naturais de sódio, recipientes estanques em chapa.

10) O *bissulfato de soda* deve ser encerrado em reservatórios de paredes estanques, inatacáveis pelo conteúdo. Pode também ser carregado em vagões-basculantes revestidos interiormente de chumbo, cobertos com uns encerados e munidos de um dispositivo que impeça o contacto imediato do bissulfato com o encerado.

11) A *cal viva* deve ser metida em sacos fortes e estanques. Quanto à cal viva a granel veja-se a seguir B.—Disposições diversas.

B.—Disposições diversas

1) É permitido embalar junto com outros objectos em caixas de madeira sólidas, estanques e bem fechadas, observando as disposições relativas a recipientes indicados no capítulo A:

a) O bromo (4.^o) até 500 gramas;

b) Anidrido sulfúrico (5.^o) em quantidades que não excedam 2 quilogramas; pode também ser metido em fortes tubos de vidro fechados a maçarico, e estes bem protegidos com terra de infusórios, metidos em recipientes de folha de Flandres, sólidos e bem fechados e preenchidos com terra de infusórios;

c) Até 5 quilogramas das substâncias classificadas sob o n.^o 6.^o;

d) Até 10 quilogramas das substâncias classificadas sob os n.^{os} 1.^o, 2.^o e 3.^o

Estas substâncias devem estar solidamente seguras dentro dos recipientes.

2) A *declaração de expedição* deve ter as seguintes indicações:

a) Para o ácido nítrico (1.^o), em vasos de vidro, o peso específico para a temperatura de 15° centígrados; na falta desta indicação na declaração de expedição, o ácido será considerado como concentrado [A, alínea 1) b) e c)];

b) Para os resíduos de chumbo contendo ácido sulfúrico proveniente de acumuladores ou câmaras de chumbo deve declarar-se que o ácido não pode escorrer;

c) Para os resíduos de ácido sulfúrico proveniente do fabrico da nitroglicerina deve declarar-se que estão completamente desnitrificados; em caso contrário esses resíduos não poderão ser transportados.

Esta declaração não é necessária para os resíduos de ácido provenientes do fabrico da nitrocelulose; não é tomada em consideração uma percentagem mínima de nitrocelulose.

3) As substâncias designadas sob os n.^{os} 1.^o a 5.^o devem ser transportadas em vagões descobertos. Os vagões fechados podem ser utilizados:

a) Para o transporte das substâncias designadas sob o n.^o 3.^o, se forem embaladas em barris de ferro fortes e estanques, os quais não podem ser cheios mais do que nove décimos da sua capacidade;

b) Para o transporte do bromo (4.^o) em quantidades que não excedam 500 gramas; para o do anidrido sulfúrico (5.^o) em quantidades que não excedam 2 quilogramas, e para o das substâncias designadas sob os n.^{os} 1.^o, 2.^o e 3.^o em quantidades que não excedam 10 quilogramas, quer isoladamente quer com outros objectos, com a condição de que os recipientes sejam cuidadosamente protegidos dentro de uma forte caixa de madeira.

paniers solides pourvus les uns et les autres de poignées. Les touries doivent être pourvues d'une fermeture de sûreté pouvant céder à un excès de pression se développant à l'intérieur.

9) Pour le *sulfure de sodium* raffiné cristallisé (8.^o) 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 tôle étanches.

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-tombereaux 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* doit être renfermée dans des sacs forts et étanches. En ce qui concerne la chaux vive en vrac, voir ci-dessous B.—Autres prescriptions.

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.^o);

b) L'anhydride sulfurique (5.^o) 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'infuspires;

c) Jusqu'à 5 kilogrammes des matières dénommées sous 6.^o;

d) Jusqu'à 10 kilogrammes des matières dénommées sous 1.^o, 2.^o et 3.^o.

Ces matières doivent être solidement calées dans les récipients.

2) La *lettre de voiture* doit porter les mentions suivantes:

a) Pour l'acide nitrique (1.^o), dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° centigrades; à défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré [A, alínea 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'acides 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.^o à 5.^o doivent être transportées dans des wagons découverts. Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés:

a) Pour le transport des matières dénommées sous 3.^o, 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.^o) par quantités ne dépassant pas 500 grammes, pour celui de l'anhydride sulfurique (5.^o) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes, et pour celui des matières dénommées sous 1.^o, 2.^o et 3.^o, par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, soit isolément, soit avec d'autres objets, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois.

4) O bióxido de hidrogénio (água oxigenada) (7.^o), assim como o sulfureto de sódio e as cinzas de sais naturais de sódio (8.^o), são transportados em vagões fechados ou em vagões abertos e cobertos com encerados.

5) Os recipientes vazios que tenham contido as substâncias designadas sob os n.^{os} 1.^o a 5.^o devem, quando são expedidos como remessas parciais, ser bem fechados ou limpos cuidadosamente. A *declaração de expedição* deve mencionar o que eles contiveram anteriormente.

6) As disposições indicadas nas alíneas 3) e 5) não são aplicáveis aos extintores de incêndios nem aos acumuladores eléctricos [A, alíneas 2) e 3)].

7) Os recipientes contendo ácido fluorídrico (1.^o) devem ser colocados com a rolha para cima.

8) São aplicáveis aos recipientes dos vagões-cisternas, destinados a transportar matérias cáusticas, as disposições designadas em A, alínea 1), à excepção das indicadas de a) a d).

9) A cal viva em sacos não deve ser transportada senão em vagões fechados e a cal viva a granel não pode ser transportada senão em vagões metálicos.

C.—Modo de transporte

1) As substâncias designadas sob o n.^o 3.^o são admitidas ao transporte em grande velocidade, por expedições parciais, se estiverem embaladas conforme as disposições indicadas em B, alínea 3) a); as designadas sob n.^{os} 1.^o a 3.^o em quantidades não superiores a 10 quilogramas; o bromo até 500 gramas e o anidrido sulfúrico até 2 quilogramas são igualmente admitidos com a embalagem indicada em B, alínea 3) b).

2) Esta restrição não se aplica aos extintores de incêndio e aos acumuladores eléctricos [A, alíneas 2) e 3)].

CLASSE VI

Substâncias repugnantes e com mau cheiro

Podem ser transportadas:

1.^o Os tendões secos, os retalhos de coiros frescos destinados ao fabrico de grude, não tratados pelo leite de cal, assim como os desperdícios destas duas espécies de substâncias, os chifres, unhas ou cascos frescos e os ossos frescos, e quaisquer outras matérias animais nauseabundas e repugnantes, mesmo que não sejam abaixo mencionadas;

2.^o Coiros frescos não salgados;

3.^o Os ossos limpos e secos, os chifres e unhas ou cascos secos;

4.^o Estômagos de vitelo frescos desembaraçados de todos os alimentos;

5.^o Os resíduos comprimidos provenientes do fabrico da grude (resíduos calcáreos, resíduos provenientes do tratamento pela cal dos coiros ou resíduos utilizados como adubos);

6.^o Os resíduos não comprimidos da natureza dos designados sob o n.^o 5.^o;

7.^o Os estrumes misturados com palha;

8.^o Outras matérias fecais, compreendendo as provenientes das fossas.

Condições de transporte

A.—Embalagem

1) As matérias abaixo designadas, para serem transportadas como expedições parciais, devem ser embaladas como a seguir se indica:

a) As designadas sob os n.^{os} 1.^o, 5.^o e 6.^o em recipientes de madeira (tonéis, celhas ou caixas) sólidos, estanques e bem fechados; o conteúdo não deve revelar-se pelo seu cheiro desagradável;

4) Le bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) (7.^o) ainsi que le sulfure de sodium et les cokes à base de soude (8.^o) sont transportés en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés.

5) Les récipients vides qui ont renfermé des matières dénommées sous 1.^o à 5.^o 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.^o) 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 en sacs ne doit être transportée que dans des wagons couverts et la chaux vive en vrac ne peut être transportée que dans des wagons métalliques.

C.—Mode de transport

1) Les matières dénommées sous 3.^o sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa 3) a); celles des 1.^o à 3.^o en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes; le bromo 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 aux accumulateurs électriques [A, alinéas 2) et 3)].

CLASSE VI

Produits répugnants et de mauvaise odeur

Sont admis au transport:

1.^o Les tendons frais, les retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, les cornes et onglons ou sabots frais et les os frais, ainsi que les autres matières animales nauséabondes et répugnantes en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous;

2.^o Les peaux fraîches non salées;

3.^o Les os nettoyés et séchés, les cornes et onglons ou sabots secs;

4.^o Les caillottes de veau fraîches, débarrassées de tout reste d'aliments;

5.^o 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.^o Les résidus non comprimés de l'espèce désignée au 5.^o;

7.^o Le fumier mélangé de paille;

8.^o 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.^o, 5.^o et 6.^o 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) As designadas sob o n.º 2.º em recipientes de madeira (tonéis, celhas ou caixas) sólidos, estanques e bem fechados, ou em sacos sólidos, impermeáveis e bem fechados, impregnados de desinfetantes apropriados, como por exemplo o ácido fénico, lisol, para que o cheiro desagradável do conteúdo não se possa fazer notar; o emprego destes sacos é por isso limitado aos meses de Novembro, Dezembro, Janeiro e Fevereiro;

c) As designadas sob o n.º 3.º em recipientes (tonéis ou celhas) estanques ou em sacos sólidos;

d) Os estômagos de vitelo (4.º) em recipientes de madeira (tonéis ou celhas), sólidos, estanques e bem fechados; durante os meses de Abril a Setembro, inclusive, os estômagos de vitelo devem ser salgados de maneira que sejam empregados 15 a 20 grammas de sal das cozinhas por cada estômago de vitelo; deve além disso ser espalhada uma camada de sal com 1 centimetro de espessura, pelo menos, no fundo dos recipientes que sirvam de embalagem, assim como sobre a camada superior dos estômagos; a *declaração de expedição* deve conter uma declaração indicando que foram adoptadas estas disposições;

e) Os excrementos de cães (8.º) em recipientes metálicos ou de madeira, sólidos, estanques e bem fechados;

f) Os excrementos de pombos (8.º) em recipientes de madeira (tonéis ou celhas), sólidos, estanques e bem fechados; o excremento de pombo seco pode também ser embalado em sacos sólidos e impermeáveis.

Os recipientes que sirvam para a embalagem não devem ter exteriormente nenhum vestígio do seu conteúdo.

2) As cargas por vagão completo são aplicáveis as seguintes disposições:

a) Substâncias designadas sob os n.ºs 1.º e 2.º:

1.º Utilizando vagões fechados, especialmente preparados com instalações de ventilação eficazes, não é necessária a embalagem. As substâncias devem ser impregnadas de ácido fénico a 5 por cento, pelo menos, ou de outros desinfetantes apropriados, de modo a não se sentir o cheiro infecto do conteúdo;

2.º Empregando vagões de mercadorias abertos:

α) De 1 de Março a 31 de Outubro as substâncias devem ser embaladas em sacos sólidos e impermeáveis; estes sacos serão impregnados com os desinfetantes designados no n.º 1.º para que não se sinta o cheiro infecto do conteúdo. As remessas deste género devem ser cobertas com um involucrio de tecido muito forte de linhagem (empregado no transporte de lúpulo), impregnado duma solução dum dos desinfetantes mencionados; este involucrio deve ser totalmente coberto com outro involucrio impermeável não alcatroado;

β) De 1 de Novembro ao fim de Fevereiro não é necessária a embalagem em sacos. Todavia, as remessas devem ser cobertas igualmente com involucrios de linhagem muito forte e este involucrio será totalmente coberto com outro involucrio impermeável não alcatroado. O primeiro encerado deve, se for necessário, ser passado por um dos desinfetantes designados no n.º 1.º, de modo que não se sinta o cheiro infecto;

γ) Se os desinfetantes não bastarem para impedir os cheiros infectos, devem as remessas ser embaladas em tonéis ou celhas sólidos, estanques e bem fechados, de maneira a não se sentir o cheiro do conteúdo.

b) As substâncias designadas sob os n.ºs 3.º e 7.º não exigindo embalagem especial; se são remetidas não embaladas, a carga deve todavia ser totalmente coberta com encerados impermeáveis;

b) Celles dénommées sous 2º 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 3º dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides;

d) Les caillettes de veau (4º) 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 1 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 (8º) dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés;

f) La fiente de pigeons (8º) 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 1º et 2º:

1º 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 pour cent au moins ou d'autres désinfectants appropriés, de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir;

2º Si l'on emploie des wagons à marchandises ordinaires découverts:

α) Du 1º mars au 31 octobre les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables; ces sacs seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1º, 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 1º 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 1º, 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 3º ou 7º ne demandant pas d'emballage spécial; si elles sont remises non emballées, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables;

c) Os estômagos de vitelo devem ser embalados como se prescreve na alínea 1) d).

d) As substâncias designadas no n.º 5.º devem ser totalmente cobertas com dois fortes involucros sobrepostos, impermeáveis e não alcatroados. O involucro interior deve ser impregnado de desinfectantes apropriados (ácido fénico, lisol, etc.), de modo que não se sinta nenhum cheiro infecto. Entre os involucros espalhar-se há uma camada de cal seca, apagada, pó de turfa ou de casca de carvalho já servida;

e) As substâncias designadas sob o n.º 6.º devem ser embaladas conforme as prescrições da alínea 1) a);

f) As substâncias designadas sob o n.º 8.º devem ser embaladas em recipientes sólidos, estanques e bem fechados. Os excrementos secos de cão e os excrementos secos de pombo podem também ser embalados em sacos sólidos e impermeáveis.

B. — Disposições diversas

1) O Caminho de ferro pode limitar o transporte a certos comboios, a fazer-se pagar adiantadamente do preço de transporte, e tomar igualmente disposições especiais relativas à hora e à demora da carga e descarga, bem como da camionagem à partida e à chegada. O Caminho de ferro pode exigir que os encerados sejam fornecidos pelo expedidor.

2) As substâncias designadas sob os n.ºs 7.º e 8.º (excepto os excrementos de cão e de pombos) não se aceitam em expedições parciais.

3) Os recipientes contendo excrementos de cão não devem ser rolados e serão transportados ao alto.

4) O Caminho de ferro que transporta em último lugar deve submeter os vagões que serviram ao transporte de cargas de substâncias designadas sob os n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 7.º a granel, ou de cargas de substâncias designadas no n.º 8.º, sempre que elles forem utilizados, a uma limpeza ou desinfecção segundo as disposições legais applicáveis no Estado contratante em que se encontre a estação destinatória. As despesas de desinfecção sobrecarregam a mercadoria.

5) Se em trânsito se fizer sentir um cheiro nauseabundo, o Caminho de ferro pode, a todo o tempo, fazer tratar as substâncias com desinfectantes apropriados para dissipar o cheiro; as despesas ficam a cargo do expedidor ou do destinatário.

6) As substâncias designadas sob os n.ºs 3.º e 4.º podem ser transportadas em vagões fechados. É proibido carregá-las com géneros alimentícios ou outras substâncias de consumo. As substâncias designadas sob os n.ºs 1.º, 2.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º devem ser transportadas em vagões abertos [ver A, 2) a), n.º 1.º]. O transporte de excrementos secos de cão, desde que estejam embalados segundo as prescrições de A, 2) f), último período, efectuar-se há em vagões abertos ou em vagões fechados cobertos com encerados que vedem bem.

7) Os recipientes vazios e os encerados em retorno devem ser completamente limpos e tratados com desinfectantes apropriados, de modo que não se espalhe qualquer cheiro infecto. A declaração de expedição deve mencionar o uso que tiveram. O transporte deve fazer-se em vagões abertos.

8) As remessas são submetidas, além disso, às prescrições de polícia em vigor em cada Estado.

C. — Modo de transporte

As substâncias designadas na classe VI, os recipientes vazios que tiverem contido estas substâncias e os encerados de retorno que tiverem servido a estes transportes não podem ser transportados em grande velocidade por expedições parciais.

c) Les caillottes de veau (4º) doivent être emballées selon le mode prescrit à l'alinéa 1) d);

d) Les matières dénommées sous 5º 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 6º doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à l'alinéa 1) a);

f) Les matières dénommées sous 8º doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les crottes de chiens sèches 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 7º et 8º (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 1º, 2º, 3º et 7º, en vrac, ou de chargements de matières dénommées sous 8º, 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 en cours de route, le Chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur; les frais sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

6) Les matières dénommées sous 3º et 4º 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 1º, 2º, 5º, 6º, 7º et 8º doivent être transportées en wagons découverts [voir à cet égard A, 2) a), 1º]. 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 en retour 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.

Modêlo da etiqueta prescrita para os objectos da classe III-a, B.



Escala: $\frac{1}{3}$.

Papel encarnado.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

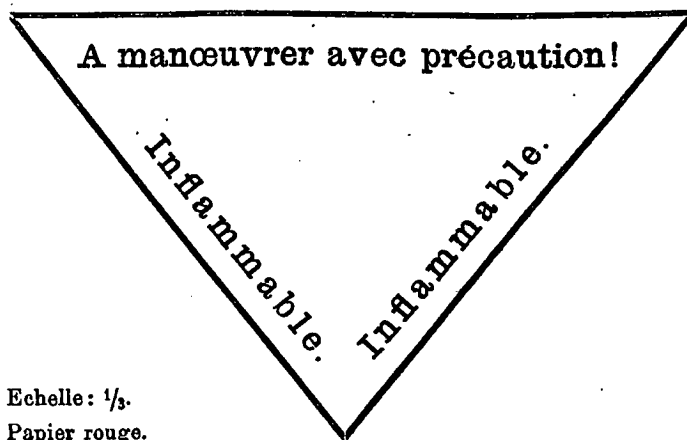
Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Modèle de l'étiquette prescrite pour les objets de la classe III-a, B.



Echelle: $\frac{1}{3}$.

Papier rouge.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Checo-Eslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission du Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

(Artigo 6.º, § 6.º)

TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CAMINHOS DE FERRO

DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO

(Formulário I). Pequena velocidade. (Papel branco).
(Formulário II). Grande velocidade. (Papel branco com faixa encarnada de pelo menos 1 centímetro de largura nos bordos superior e inferior no anverso e no verso).

Si. (2)

Receberá as mercadorias abaixo designadas nas condições da Convenção Internacional de transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, bem como nas dos regulamentos e tarifas dos Caminhos de ferro aplicáveis à presente remessa.

(*) Designar aqui o nome e endereço do destinatário (localidade, rua e número, pai). Pedir, no caso de convir, a entrega na estação ou no domicílio.

Vagões

Série e N. ^o (*)	Marca de propriedade (*)	Capacidade de carregamento e superficie do feito
N. ^o da folha de trânsito		

(*) A preencher pelo expedidor quando effectua o carregamento.

[illegible]

Assinatura e endereço do expedidor:

[illegible]

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Tchecoslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission du Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

(Artigo 6.º, § 6.º)

(Formulário I): Pequena velocidade. (Papel branco).
(Formulário II): Grande velocidade. (Papel branco com fita encarnada de pelo menos 1 centímetro de largura).

(Papel branco com faixa encarnada de pelo menos 1 centímetro de largura nos bordos superior e inferior no anverso e no verso).

Receberá as mercadorias abaixo designadas nas condições da Convenção Internacional de transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, bem como nas dos regulamentos e tarifas dos Caminhos de ferro aplicáveis à presente remessa.

(¹) Designar aqui o nome e endereço do destinatário (localidade, rua e número, país). Pedir, no caso de convir, a entrega na estação ou no domicílio.

[illegible]

(1) A preencher pelo expedidor quando
electua o carregamento

[illegible]

[illegible]

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzkauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

[Emilio de Palacios.]

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parker de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzkauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia :

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos :

M. Yovanovitch.

Pela Suécia :

Alströmer.

Pela Suíça :

Motta.

Pela Tchecoslováquia :

Dr. Lankaš.

Pour la Roumanie :

N. P. Comnène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire de Bassin de la Sarre :

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :

M. Yovanovitch.

Pour la Suède :

Alströmer.

Pour la Suisse :

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie :

Dr. Lankaš.

ANEXO III
(Artigo 12.º)

FALTA OU DEFICIÊNCIA DE EMBALAGEM

DECLARAÇÃO GERAL

A estação de _____ do Caminho de ferro de _____
aceita para transporte, a meu pedido, a partir de hoje, as mercadorias abaixo designadas que
lhe entregarei para expedição, a saber:

Declaro que estas mercadorias, quando vão acompanhadas de uma declaração de expedição
fazendo menção da presente declaração, são entregues ao transporte

sem embalagem (*)

com a embalagem deficiente, cuja descrição é a seguinte (*):

_____, _____ de _____ de 19_____
(Assinatura).

(*) Tracejar a indicação que não for aplicável.

ANNEXE III
(Article 12)

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.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países Baixos.

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark.

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Checo-Eslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission du Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

(Article 17, § 3)

SERVICE INTERNATIONAL

No _____

Vitesse

Gare expéditrice _____

Gare destinataire _____

Expéditeur _____

Destinataire _____

L'expédition ci-après désignée doit être livrée au destinataire franco de (*) _____.

mais contre remboursement de :
(En toutes lettres)

Le montant des frais incombant à l'expéditeur est à reprendre sur la gare soussignée, le présent bulletin d'affranchissement à l'appui.

Somme déposée par l'expéditeur:
(En toutes lettres)

Intérêt à la livraison:
(En toutes lettres)

_____, le _____ 19____

Le Chef de Gare,

FRAIS À REPRENDRE

[illegible][illegible]

(*) Indiquer exactement le mode d'affranchissement sous l'une des formes admises par l'article 17, § 1, de la Convention, savoir: a) «franco»; b) «franco de port et de ...» (désignation exacte de la taxe ou des taxes que l'expéditeur veut payer); c) «franco de tous frais»; d) «franco de port, non compris ...» (désignation exacte de la taxe ou des taxes exclues de l'affranchissement); e) «franco jusqu'à ... frontière» ou «franco jusqu'à ...».

A devolver ao chefe da estação de _____
por intermédio da estação de _____
contra reembolso de _____

O Chefe da Estação,

Devolvido com a nota de expedição n.º _____ de _____ de _____ a _____

Fôlha de reinscrição n.º _____ de _____ de _____ a _____

Fôlha de reinscrição n.º _____ de _____ de _____ a _____

A renvoyer au chef de gare à _____
par l'intermédiaire de la gare d _____
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 _____

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour le Pays-Bas:

W. Doude von Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Checo-Eslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour le Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission du Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

ANEXO V
(Artigo 21.º)

Modificações no Contrato de Transporte

Pede-se à estação de _____ do Caminho de ferro de _____
para fazer no contrato de transporte da expedição abaixo designada:

Marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Pêso em quilogramas

entregue ao transporte com a declaração de expedição de ^{grande} velocidade de _____
de 19__ à consignação do Sr. _____ em _____

as modificações seguintes (*):

- 1.º devolvê-la à estação expedidora ao Sr. _____;
- 2.º detê-la em trânsito aguardando instruções ulteriores;
- 3.º sustar a entrega aguardando instruções ulteriores;
- 4.º entregá-la ao Sr. _____ em _____
estação do Caminho de ferro de _____;
- 5.º não a entregar sem receber reembolso de _____;
(Por extenso)
- 6.º não a entregar contra reembolso designado na declaração de expedição mas contra reembolso
de _____;
(Por extenso)
- 7.º entregá-la sem cobrar o reembolso;
- 8.º entregá-la franco de porte _____.

Em _____, _____ de _____ de 19__
(Assinatura).

(*) Tracejar as indicações que não forem aplicáveis.

À estação de _____ do Caminho de ferro de _____
são transmitidas as ordens acima expressas do expedidor para lhes dar seguimento nas condições previstas no
primeiro parágrafo do artigo 22.º da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias em Cami-
nhos de ferro. Foram averbadas no duplicado da declaração de expedição, que foi apresentada pelo expedidor.
O documento entregue ao expedidor referente ao reembolso foi ^{rectificado} retirado. Esta declaração confirma o nosso tele-
grama de _____ n.º _____

Em _____, _____ de _____ de 19__

O Chefe da Estação,

ANNEXE V

(Article 21)

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 la lettre de voiture $\frac{\text{à grande}}{\text{à petite}}$ 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 $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. La présente déclaration se réfère à notre télégramme du _____ n° _____

A _____, le _____ 19____

Le Chef de Gare,

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Fait à Berné, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

H. Allizé.

Maurice Sibille.

C. Colson.

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Tchecoslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire de Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchecoslovaquie:

Dr. Lankaš.

ANEXO VI

(Artigo 57.º)

Regulamento da Repartição Central dos transportes internacionais em Caminhos de ferro

ARTIGO 1.º

§ 1.º A Repartição Central dos transportes internacionais em Caminhos de ferro tem sede em Berne. A sua organização em conformidade com as disposições do artigo 57.º da Convenção, assim como a fiscalização dos seus serviços, são confiadas ao Conselho federal suíço.

§ 2.º As despesas da Repartição Central são suportadas pelos Estados contratantes, proporcionalmente à extensão das linhas de Caminhos de ferro ou às dos percursos realizados pelas demais empresas admitidas a participar nos transportes efectuados nas condições fixadas pela Convenção Internacional. No entanto, as carreiras de navegação participam das despesas proporcionalmente a metade somente dos seus percursos. Para cada Estado a contribuição é de 1,40 francos no máximo por quilómetro. O montante do crédito anual referente ao quilómetro de linha férrea será fixado, para cada exercício, pelo Conselho federal suíço, ouvida a Repartição Central e tendo em vista as circunstâncias e necessidades de ocasião. Será sempre pago na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido a totalidade do crédito calculado conforme esta base, o saldo reverterá a favor do fundo de reformas e pensões, cujo rendimento deve servir para concessão de socorros ou pensões aos funcionários e empregados da Repartição Central, nos casos em que, em consequência de avançada idade, acidentes ou doença, estejam definitivamente incapazes de continuar a exercer as suas funções.

Na ocasião da entrega aos Estados contratantes do relatório de administração e de prestação de contas anuais, a Repartição Central pedir-lhes há a satisfação do pagamento da sua cota parte das despesas do exercício findo. O Estado que na data de 1 de Outubro não tiver satisfeito o pagamento será novamente convidado a satisfazê-lo. Se esta recordatória não tiver sido atendida, a Repartição Central renová-la há no começo do ano seguinte, por ocasião da remessa do relatório do seguinte exercício findo. Se à data do 1.º de Julho seguinte não fôr dada satisfação, uma quarta instância será feita junto do Estado retardatário a fim de satisfazer as duas anuidades vencidas; no caso de insucesso, a Repartição Central dar-lhe há conhecimento, três me-

ANNEXE VI

(Article 57º)

Règlement relatif à l'Office Central des transports internationaux par Chemins de fer

ARTICLE 1^{er}

§ 1. L'Office Central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57º de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. Les frais de l'Office Central sont supportés par les États contractants, proportionnellement à la longueur des lignes des Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention Internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque État la contribution est de fr. 1,40 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office Central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office Central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pensions, dont des intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office Central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

À l'occasion de la remise aux États contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office Central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'État qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office Central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'État retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office Central l'aviserá, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué

ses depois, de que se não fôr efectuado o pagamento em atraso até o fim do ano será interpretada a sua abstenção como tácita manifestação do seu desejo de separar-se da Convenção. Não tendo seguimento esta última instância até 31 de Dezembro, a Repartição Central, consignando a resolução, tacitamente expressa pelo Estado em falta, de se separar da Convenção, procederá à irradiação das linhas desse Estado da relação das linhas admitidas no serviço dos transportes internacionais.

As quantias incobradas deverão, tanto quanto possível, ser cobertas pelos créditos ordinários disponíveis da Repartição Central e poderão ser distribuídas por quatro exercícios. A parte do *deficit* que não puder ser coberta por esta forma será, em conta especial, levada à conta dos outros Estados na proporção do número de quilómetros de linhas férreas compreendidas na Convenção ao tempo do estabelecimento da conta e para cada um na proporção em que, durante o período de dois anos findo ao tempo da separação do Estado em falta, com este fazia parte da Convenção. Um Estado, cujas linhas tenham sido irradiadas nas condições indicadas na alínea anterior, somente poderá obter a sua readmissão no serviço dos transportes internacionais pagando previamente as quantias em débito nos anos a considerar, com juro de 5 por cento, a contar do fim do sexto mês decorrido desde o dia em que a Repartição Central enviou pela primeira vez a conta da sua cota parte contributiva.

ARTIGO 2.º

§ 1.º A Repartição Central publica um boletim mensal contendo as informações necessárias à aplicação da Convenção, especialmente as comunicações referentes à relação das linhas de Caminhos de ferro e outras empresas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos em determinadas condições, bem como os assuntos de jurisprudência e estatística julgados de interesse.

§ 2.º O boletim é redigido em francês e alemão. É enviado gratuitamente um exemplar a cada Estado e às administrações interessadas. Os demais exemplares requisitados são pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 3.º

§ 1.º Os processos e contas de débitos em atraso de transportes internacionais podem ser enviados pela administração credora à Repartição Central a fim de esta facilitar as cobranças. Para este efeito a Repartição Central põe a empresa de transporte devedora em situação de liquidar a importância em débito ou de apresentar as razões justificativas da recusa de pagamento.

§ 2.º Se a Repartição Central entende que são suficientemente fundamentados os motivos de recusa alegados, encaminha os litigantes a prosseguimento perante o juiz competente.

§ 3.º Quando a Repartição Central entende que realmente é devida a totalidade ou uma parte da importância, pode, depois de consultar um perito, declarar que a empresa de transporte devedora tem obrigação de depositar na Repartição Central a totalidade ou parte do débito; a importância assim depositada deve ficar consignada até decisão do juiz competente.

§ 4.º No caso de uma empresa de transporte não obedecer dentro de quinze dias às determinações da Repartição Central, é-lhe dirigida nova instância, com indicação das consequências da sua recusa.

§ 5.º Dez dias depois desta nova instância, se esta não der resultado, a Repartição Central dirige ao Estado a que pertence a empresa de transporte uma nota fundamentada, convidando esse Estado a informar sobre as

jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office Central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'État défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet État de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office Central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres États dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'État défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un État dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont le dit État sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de 5 pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office Central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

ARTICLE 2º

§ 1. L'Office Central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque État et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office Central.

ARTICLE 3º

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'administration créancière à l'Office Central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office Central met l'entreprise de transports débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office Central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. Lorsque l'Office Central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office Central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office Central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office Central adresse à l'État duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet État à aviser aux mesures à

medidas a tomar e especialmente a examinar se deve manter na relação as linhas da empresa de transporte em débito.

§ 6. Si l'État duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office Central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

H. Allizé — Maurice Sibille — C. Colson.

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour la Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

D. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6.º Se o Estado a que pertence a empresa de transporte devedora declara que, apesar da recusa de pagamento, entende não dever fazer retirar da relação as linhas desta empresa, ou se deixa sem resposta durante seis semanas a comunicação da Repartição Central, fica considerado de pleno direito como aceitando a garantia de solvabilidade da dita empresa no que se refere aos débitos resultantes dos transportes internacionais.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

H. Allizé — Maurice Sibille — C. Colson.

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países-Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça;

Motta.

Pela Tchecoslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

ANEXO VII

(Artigo 60.º)

Regulamento da Comissão de peritos

ARTIGO 1.º

A Alemanha, a França e a Itália têm representação permanente na Comissão de peritos.

Todos os outros Estados contratantes podem, se o julgarem conveniente, fazer-se representar nas sessões da Comissão.

ARTIGO 2.º

Os Governos dos Estados contratantes comunicam os seus votos e as suas propostas justificadas, referentes ao Anexo I, à Repartição Central dos transportes internacionais em Caminhos de ferro, que imediatamente os leva ao conhecimento dos outros Estados contratantes. Nos casos em que se reconheça ser necessário, a Repartição Central convoca a reunião da Comissão. Todos os Estados contratantes serão avisados das sessões da Comissão com dois meses de antecedência. O aviso deve indicar com exactidão os assuntos da ordem do dia.

ARTIGO 3.º

A Comissão considera-se regularmente constituída quando estiverem representados três Estados contratantes.

ARTIGO 4.º

A Comissão designa para cada sessão o seu presidente e o seu vice-presidente.

ARTIGO 5.º

As decisões da Comissão são tomadas por maioria dos votos dos Estados representados. No caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

ARTIGO 6.º

Cada Estado tem a seu cargo as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 7.º

A Repartição Central encarrega-se do serviço de secretaria e da correspondência da Comissão.

ANNEXE VII

(Article 60º)

Règlement relatif à la Commission d'experts

ARTICLE 1^{er}

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

ARTICLE 2^o

Les Gouvernements des États contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office Central des transports internationaux par Chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres États contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office Central invitera la Commission à siéger. Tous les États contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit diniquer exactement les objets de l'ordre du jour.

ARTICLE 3^o

La Commission est valablement constituée lorsque trois États contractants sont représentés.

ARTICLE 4^o

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

ARTICLE 5^o

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des États représentés. En cas d'égalité, le président de la séance a voix prépondérante.

ARTICLE 6^o

Chaque État supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 7^o

L'Office Central assume le service du secrétariat et des correspondances de la Commission.

ARTIGO 8.º

O director ou, na sua falta, o vice-director da Repartição Central assiste às sessões da Comissão, tendo voto consultivo.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro.

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países Baixos:

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia:

J. Modzelewski.

ARTICLE 8.º

Le directeur ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office Central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne:

J. Modzelewski.

Por Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia:

N. P. Comnène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre:

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos:

M. Yovanovitch.

Pela Suécia:

Alströmer.

Pela Suíça:

Motta.

Pela Tchecoslováquia:

Dr. Lankaš.

Pour le Portugal:

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pour la Roumanie:

N. P. Comnène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre:

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

M. Yovanovitch.

Pour la Suède:

Alströmer.

Pour la Suisse:

Motta.

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. Lankaš.

PROTOCÓLO

Por ocasião de se proceder à assinatura da Convenção relativa ao transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, concluída na data deste dia, os Plenipotenciários abaixo assinados declararam e estipularam o seguinte:

I.—Ratificação e entrada em vigor

A Convenção será ratificada, os instrumentos de ratificação deverão ser depositados em Berne com a brevidade possível e, em todo o caso, antes do 1.º de Novembro de 1924; entrará em vigor entre os países que a tiverem ratificado logo que haja acôrdo a este respeito entre os Governos destes países.

II.—Disposições transitórias

Atendendo a que o valor respectivo das moedas correntes nos diferentes Estados está sujeito a variações bruscas, cada Estado poderá, dentro de um período que não poderá ir além de quatro anos a contar da entrada em vigor da Convenção, quer por disposições incluídas nas tarifas, quer por actos dos poderes públicos, derrogar as disposições dos artigos 17.º, 19.º, 21.º, 29.º e 36.º, resolvendo, para determinados tráfegos:

1.º a) Que as expedições à partida deste Estado não serão admitidas senão em porte pago até as suas fronteiras;

b) Que as expedições não serão, à entrada neste Estado, sobrecarregadas com quaisquer despesas ou que as expedições com destino a este Estado não poderão ser franqueadas à partida senão até as suas fronteiras;

c) Que o porte das expedições em trânsito por este Estado será pago, segundo acôrdo dos interessados, quer no país de partida, quer no país de chegada.

2.º Que os transportes que tomam linhas deste Estado não poderão ser sobrecarregados com reembolso algum e que não serão admitidos os desembolsos;

3.º Que não será permitido ao expedidor modificar o contrato de transporte no que se refere a franquias e reembolso;

PROTOCOLE

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 États est sujette à de brusques variations, chaque État 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^e, 19^e, 21^e, 29^e et 36^e de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

1^o a) Que les expéditions au départ de cet État ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;

b) Que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet État, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet État ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;

c) Que le port des expéditions en transit par cet État 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 État 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 os máximos de 50 francos e de 100 francos fixados nos artigos 27.º e 35.º serão respectivamente baixados a 25 francos e 50 francos.

O presente Protocolo, que será ratificado ao mesmo tempo que a Convenção concluída em data deste dia, será considerado como fazendo parte integrante e terá os mesmos valor e duração que esta Convenção.

Em fé do que, os Plenipotenciários e o Delegado da Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre assinaram este Protocolo.

Feito em Berne, aos vinte e três de Outubro de mil novecentos e vinte e quatro, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual um exemplar autêntico será entregue a cada uma das Potências signatárias:

Pela Alemanha:

Eduard Hoffmann.

Pela Áustria:

Dr. Leo Di Pauli.

Pela Bélgica:

Fernand Peltzer.

Pela Bulgária:

D. Mikoff.

Pela Dinamarca:

A. Oldenburg.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pela Espanha:

Emilio de Palacios.

Pela Estónia:

K. Menning.

Pela Finlândia:

Urho Toivola.

Pela França:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pela Grécia:

Vassili Dendramis.

Pela Hungria:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pela Itália:

Garbasso.

Pela Letónia:

Dr. O. Voit.

Pela Lituânia:

V. Sidzikauskas.

Pelo Luxemburgo:

Lefort.

4º Que les maxima de 50 francs et de 100 francs fixés par les articles 27 et 35 seront respectivement abaissés à 25 francs et 50 francs.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

Pour l'Allemagne:

Eduard Hoffmann.

Pour l'Autriche:

Dr. Leo Di Pauli.

Pour la Belgique:

Fernand Peltzer.

Pour la Bulgarie:

D. Mikoff.

Pour le Danemark:

A. Oldenburg.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

J. Modzelewski.

Pour l'Espagne:

Emilio de Palacios.

Pour l'Esthonie:

K. Menning.

Pour la Finlande:

Urho Toivola.

Pour la France:

*H. Allizé.
Maurice Sibille.
C. Colson.*

Pour la Grèce:

Vassili Dendramis.

Pour la Hongrie:

F. Parcher de Terjékfalva.

Pour l'Italie:

Garbasso.

Pour la Lettonie:

Dr. O. Voit.

Pour la Lithuanie:

V. Sidzikauskas.

Pour le Luxembourg:

Lefort.

Pela Noruega :

J. Irgens.

Pelos Países Baixos :

W. Doude van Troostwijk.

Pela Polónia :

J. Modzelewski.

Por Portugal :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pela Roménia :

N. P. Commène.

Pela Comissão do Governo do Território da Bacia do Sarre :

J. Morize.

Pelo Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos :

M. Yovanovitch.

Pela Suécia :

Alströmer.

Pela Suíça :

Motta.

Pela Tchecoslováquia :

Dr. Lankaš.

O abaixo assinado, Presidente da Conferência de assinatura, certifica que o presente exemplar da Convenção Internacional relativo ao transporte de mercadorias em Caminhos de ferro, com anexos e protocolo, é conforme ao original depositado nos Arquivos da Confederação Suíça.

Berne, um de Dezembro de mil novecentos e vinte e quatro.

Giuseppe Motta

Chefe do Departamento Político
Federal

Pour la Norvège :

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas :

W. Doude van Troostwijk.

Pour la Pologne :

J. Modzelewski.

Pour le Portugal :

A. M. Bartolomeu Ferreira.

Pour la Roumanie :

N. P. Commène.

Pour la Commission de Gouvernement de Territoire du Bassin de la Sarre :

J. Morize.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :

M. Yovanovitch.

Pour la Suède :

Alströmer.

Pour la Suisse :

Motta.

Pour la Tchecoslovaquie :

Dr. Lankaš.

Le soussigné, Président de la Conférence de signature, certifie que le présent exemplaire de la Convention Internationale concernent le transport des marchandises par Chemins de fer, avec annexes et protocole, est conforme à l'original déposé aux Archives de la Confédération Suisse.

Berne, le premier Décembre mil neuf cent vingt-quatre.

Giuseppe Motta

Chef du Département Politique
Fédéral

Visto e examinado e considerado quanto se contém na presente Convenção e respectivo Protocolo, aprovados pelo decreto com força de lei número catorze mil quatrocentos e oitenta e sete, são, pela presente Carta, a mesma Convenção e Protocolo confirmados e ratificados, assim no todo como em cada uma das suas cláusulas e estipulações, e dados por firmes e válidos para produzir os seus devidos efeitos e serem inviolavelmente cumpridos e observados.

Em testemunho do que a presente Carta vai por mim assinada e selada com o selo da República.

Dado nos Paços do Governo da República, aos trinta de Setembro de mil novecentos e vinte e oito.— ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António Maria de Bettencourt Rodrigues.*

(Este instrumento de ratificação foi depositado nos arquivos do Governo Federal em 1 de Dezembro de 1928.)

MINISTÉRIO DA MARINHA

Repartição do Gabinete

Rectificação ao decreto n.º 16:399

No artigo 3.º do referido decreto, 4.ª linha, onde se lê: «dependentes dos Ministérios», deve ler-se: «dependentes de Ministérios».

Repartição do Gabinete, 24 de Janeiro de 1929.— O Chefe do Gabinete, *Manuel José Possante*, capitão-tenente.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral dos Serviços Centrais

Repartição dos Correios e Telégrafos

Decreto n.º 16:415

A base xxx das bases orgânicas da administração colonial, aprovadas por decreto n.º 15:241, de 24 de Março de 1928, dispõe que nenhuma despesa será paga