Segunda-feira 18 de Dezembro de 1939 — I Série — Número 294

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 24$90

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

ASSINATURAS

As 3 séries	Ano 240$	Semestre	136$
A 1.ª série	» 90$	»	48$
A 2.ª série	» 80$	»	43$
A 3.ª série	» 80$	»	43$

Avulso: Número de duas páginas $30; de mais de duas páginas $30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Textos das Convenções Internacionais relativas ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (C. I. V.) e transporte de mercadorias por caminhos de ferro (C. I. M.), assinadas em Roma em 23 de Novembro de 1933 — Textos das actas da Conferência celebrada em Berna, em 17 de Novembro de 1937, com o fim de determinar a data da entrada em vigor das referidas Convenções.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Com referência ao aviso inserto no *Diário do Govêrno* n.º 171, 1.ª série, de 26 de Julho de 1938, pelo qual se tornou público que o Govêrno Português aderiu, em 12 de Abril de 1938, à Convenção Internacional sôbre o transporte de viajantes e de bagagens por caminhos de ferro (C. I. V.) e à Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (C. I. M.), assinadas em Roma em 23 de Novembro de 1933, e de ordem superior se publicam a seguir os textos das mesmas Convenções, assim como os textos das actas da Conferência celebrada em Berna, em 17 de Novembro de 1937, com o fim de determinar a data da entrada em vigor das referidas Convenções.

Lisboa, 11 de Dezembro de 1939. — Pelo Director Geral, *Francisco de Paula Brito Júnior*.

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chèmins de fer (C. I. V.)

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie, avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre; ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Berne le 23 octobre 1924, en conformité de l'article 60 de ladite Con-

Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminhos de ferro (C. I. V.)

A Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Cidade Livre de Dantzig, a Espanha, a Estónia, a Finlândia, a França, a Grécia, a Hungria, a Itália, a Letónia, o Liechtenstein, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, a Polónia, a Roménia, a Suécia, a Suíça, a Checo-Eslováquia, a Turquia, a Jugo-Eslavia, com a participação de delegados da comissão de govêrno do território da bacia do Sarre, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção relativa ao transporte de passageiros e bagagens assinada em Berne em 23 de Outubro de 1924, em conformidade com o artigo 60.º da dita Convenção, resolveram

vention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE I

Objet et portée de la Convention

ARTICLE 1er

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux 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 58 de la présente Convention.

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

1. Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées 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.

2. Les transports entre stations de deux États limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces États, et qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

§ 3. Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports combinés

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

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

estabelecer uma nova Convenção para êsse efeito e concordaram nos artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e delimitação da Convenção

ARTIGO 1.º

Caminhos de ferro e transportes a que é aplicada a Convenção

§ 1.º A presente Convenção diz respeito a todos os transportes de passageiros e de bagagens sob o título de transportes internacionais em percursos abrangendo territórios de, pelo menos, dois dos Estados contratantes e efectuando-se exclusivamente nas linhas inscritas na relação estabelecida nos termos do artigo 58.º da presente Convenção.

§ 2.º São exceptuados da aplicação da presente Convenção:

1.º Os transportes cujas estações de partida e chegada estão situadas no território de um mesmo Estado, passando ùnicamente em trânsito pelo território de outro Estado:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito são exploradas por um caminho de ferro do Estado da partida;

b) Mesmo quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito não são exploradas por um caminho de ferro do Estado da partida, se os caminhos de ferro interessados tiverem estabelecido contratos particulares em virtude dos quais êsses transportes não sejam considerados como internacionais.

2.º Os transportes entre estações de dois Estados limítrofes quando efectuados em todo o percurso em caminhos de ferro de um dêsses Estados, com consentimento de ambos.

§ 3.º As tarifas fixam as condições da concessão de bilhetes e senhas de bagagem internacionais.

ARTIGO 2.º

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1.º Podem ser inscritas na relação prevista no artigo 1.º, além das linhas de caminhos de ferro, carreiras regulares de serviços automóveis ou de navegação em complemento de percursos por via férrea e efectuando transportes internacionais sob a responsabilidade de um Estado contratante ou de qualquer dos caminhos de ferro inscritos na relação.

§ 2.º As emprêsas destas carreiras ficam sujeitas a todas as obrigações impostas e ficam investidas de todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, com reserva das modificações resultantes das modalidades diferentes da forma de transporte. Estas modificações não podem, no entanto, sair das normas de responsabilidade estabelecidas na presente Convenção.

§ 3.º O Estado que pretenda fazer inscrever na relação qualquer das carreiras de que trata o § 1.º deve providenciar no sentido de que as modificações previstas no § 2.º sejam publicadas da mesma forma que as tarifas.

§ 4.º Para os transportes internacionais que abranjam ao mesmo tempo linhas de caminhos de ferro e serviços de transporte diferentes dos que estão definidos no § 1.º acima, os caminhos de ferro podem estabelecer, de acôrdo com as emprêsas de transporte interessadas, disposições tarifárias aplicando um regime diferente do da presente Convenção, com o fim de ter em vista cada uma das modalidades do transporte. Podem, neste caso, prever o emprêgo de um título de transporte diferente do que está previsto pela presente Convenção.

ARTICLE 3

Soudure

§ 1. La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même État inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. Les chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres chemins de fer intéressés.

ARTIGO 3.º

Enlaces

§ 1.º A Convenção é igualmente aplicável aos transportes de bagagens e de passageiros efectuados desde uma estação de partida não inscrita numa tarifa internacional para uma estação de enlace do mesmo Estado inscrita nesta tarifa e desta estação para outra também abrangida, munidos, quer de um bilhete e senha de bagagem internacional, em que as taxas de percurso directo e de ligação são adicionadas, quer de dois bilhetes ligáveis. Se forem estabelecidos dois bilhetes, o segundo deve mencionar a estação de partida da origem.

§ 2.º Os caminhos de ferro determinam em que número e condições estes transportes de enlace podem ser pedidos por determinadas estações de partida. Estas estações são designadas numa relação que é comunicada aos outros caminhos de ferro interessados.

ARTICLE 4

Obligation pour le chemin de fer de transporter

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que:

a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;
b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
c) Le transport ne soit pas interdit dans un des États intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;
d) 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.

ARTIGO 4.º

Obrigação para o caminho de ferro de efectuar o transporte

Estando em vigor uma tarifa internacional ou previsto um transporte de enlace em conformidade com o artigo 3.º, subsiste a obrigação de efectuar o transporte desde que:
a) O passageiro se conforme com as prescrições da presente Convenção;
b) O transporte seja possível com os meios ordinários de transporte;
c) O transporte não esteja interdito em algum dos Estados interessados em conseqüência de disposições legais ou por motivo de ordem pública;
d) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o caminho de ferro não pode evitar e por si remediar.

TITRE II

Du contrat de transport

CHAPITRE I

Transport des voyageurs

ARTICLE 5

Droit au transport

§ 1. Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

TÍTULO II

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Transporte de passageiros.

ARTIGO 5.º

Direito ao transporte

§ 1.º O passageiro deve munir-se de um bilhete no início da sua viagem. As tarifas podem prever excepções a êste respeito.

§ 2.º O passageiro é obrigado a conservar o seu bilhete durante todo o percurso. Deve apresentá-lo aos agentes encarregados da revisão sempre que lhe seja pedido e entregá-lo no fim da viagem.

ARTICLE 6

Billets

§ 1. Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe ₵.

§ 2. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) L'indication des stations de départ et de destination;
b) L'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
c) La catégorie de train et la classe de voiture;
d) Le prix de transport;
e) Le jour où commence la validité;

ARTIGO 6.º

Bilhetes

§ 1.º Os bilhetes fornecidos para um transporte internacional regulado pela presente Convenção devem levar a marca ₵.

§ 2.º Devem mencionar obrigatòriamente:

a) As estações de partida e destino;

b) O itinerário; no caso de serem facultativos diferentes percursos ou meios de transporte, devem estes ser indicados;
c) A categoria do combóio e a classe;
d) O preço do transporte;
e) O dia do começo de validade;

f) La durée de validité.

§ 3. Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets), ainsi que les billets à coupons combinés des administrations de chemins de fer, constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'État intéressé ou à la présente Convention.

§ 5. Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque État, aux lois et règlements de cet État.

ARTICLE 7

Réduction de prix pour les enfants

§ 1. Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billets lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits, qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

ARTICLE 8

Durée de validité des billets

§ 1. La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples: par fraction indivisible de 100 km, 1 jour. (La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours).

Billets d'aller et retour: par fraction indivisible de 50 km, 1 jour. (La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours).

§ 3. Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

ARTICLE 9

Attribution et location des places

§ 1. Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attri-

f) O prazo de validade;

§ 3.º As tarifas ou os acordos entre as emprêsas fixam a língua em que devem ser impressos e preenchidos, bem como a sua forma e texto.

§ 4.º Os bilhetes formados por um livrete contendo fôlhas de revisão (bilhetes-caderneta), bem como os bilhetes com cupões combinados das administrações de caminhos de ferro, constituem um título único de transporte no espírito da presente Convenção.

Os bilhetes fornecidos sob uma cartonagem pelas agências de viagens oficiais ou particulares constituem cada um um título de transporte distinto, submetido, conforme o caso, à regulamentação interna do Estado interessado ou à presente Convenção.

§ 5.º Cada bilhete sòmente é transmissível, salvo excepção prevista na tarifa, no caso de não ser nominal e antes de principiada a viagem.

A corretagem e a revenda dos bilhetes por preço diferente do da tarifa são sujeitas, em cada Estado, às leis e regulamentos dêsse Estado.

ARTIGO 7.º

Redução de preço para as crianças

§ 1.º As crianças de menos de quatro anos completos são transportadas gratuitamente, não tendo direito a ocupar lugar.

§ 2.º As crianças de mais de quatro anos até dez anos completos e as crianças menores de quatro anos para as quais seja reclamado lugar são transportadas por preços reduzidos, que não podem exceder metade dos bilhetes dos adultos, sem prejuízo do arredondamento das somas, segundo as regras seguidas pela administração emissora do bilhete.

Esta redução não é obrigatòriamente aplicável quando os bilhetes sejam a preços reduzidos em relação ao preço normal do bilhete simples.

ARTIGO 8.º

Prazo de validade dos bilhetes

§ 1.º O prazo de validade dos bilhetes deve ser fixado pelas tarifas.

§ 2.º Êste prazo deve ser no mínimo seguinte:

Bilhetes simples: por fracção indivisível de 100 quilómetros, um dia. (A validade dos bilhetes não pode, no entanto, ser inferior a dois dias).

Bilhetes de ida e volta: por fracção indivisível de 50 quilómetros, um dia. (A validade dos bilhetes não pode, no entanto, ser inferior a quatro dias.

§ 3.º Os bilhetes especiais a preços reduzidos podem ter um prazo de validade diferente.

§ 4.º O primeiro dia de validade do bilhete está incluído no prazo de validade como dia completo. O passageiro pode principiar a sua viagem em qualquer dos dias compreendidos no prazo de validade do seu bilhete; salvo excepções previstas pelas tarifas, deve terminá-la o mais tardar num combóio que, segundo o horário, deva chegar à estação de destino até às vinte e quatro horas do último dia de validade.

ARTIGO 9.º

Distribuïção e marcação dos lugares

§ 1.º O passageiro pode, ao tomar o combóio, marcar um lugar ainda disponível, tanto para si como para as pessoas que viajem com êle e das quais possua os bilhetes. O passageiro que abandone o seu lugar sem o marcar de uma maneira visível perde o direito a ocupá-lo. Nos demais casos a distribuïção dos lugares

bution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

§ 2. Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

ARTICLE 10

Arrêts aux stations intermédiaires

§ 1. Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

§ 2. L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux stations intermédiaires n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable par un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interrompt son voyage en cours de route, ne peut reprendre celui-ci que, soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la durée de validité du billet.

ARTICLE 11

Changement de classe ou de train

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

ARTICLE 12

Voyageur sans billet valable

§ 1. Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le payement de la surtaxe a été exigé. A défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal aux prix du voyage pour le parcours effectué.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une station autre que la station destinataire.

ARTICLE 13

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement

§ 1. Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

é regulada segundo as prescrições em vigor em cada caminho de ferro.

§ 2.° As tarifas ou os cartazes-horários especificam se e em que condições podem ser marcados lugares em determinados combóios.

ARTIGO 10.°

Paragens nas estações intermédias

§ 1.° As tarifas especificam se e em que condições o passageiro tem direito a paragem nas estações intermédias durante a validade do seu bilhete.

§ 2.° O uso, por parte do passageiro, do direito de paragem nas estações intermédias não envolve nenhum aumento ao prazo de validade previsto pelas tarifas.

§ 3.° Quando o passageiro portador de um bilhete válido para um só itinerário interrompa a viagem, pode igualmente continuá-la partindo de uma estação da mesma linha e mais próxima da estação de destino.

§ 4.° O passageiro portador de um bilhete válido para diferentes itinerários facultativos que interrompa a sua viagem em trânsito não pode continuá-la senão na estação onde a interrompeu ou numa estação mais próxima da estação de destino e situada no itinerário previsto à partida.

§ 5.° O tempo de interrupção da viagem não tem outro limite além do que resulta do prazo de validade do bilhete.

ARTIGO 11.°

Mudança de classe ou de combóio

O passageiro pode ocupar um lugar de classe superior à indicada no seu bilhete ou passar para um combóio de categoria superior, nas condições fixadas pelas tarifas, mediante pagamento do suplemento previsto.

ARTIGO 12.°

Passageiros sem bilhete válido

§ 1.° O passageiro que não apresentar um bilhete que seja válido é obrigado a pagar uma sobretaxa além do preço da viagem no percurso efectuado, sem prejuízo das sanções penais; esta sobretaxa será aplicável pelo regulamento do caminho de ferro em que o facto se der; não havendo prescrições a êste respeito, o passageiro tem a pagar uma sobretaxa igual ao preço da viagem no percurso efectuado.

§ 2.° Os bilhetes em que tenham sido feitas modificações ilícitas serão considerados não válidos e apreendidos pelo pessoal de serviço.

§ 3.° O passageiro que se recuse a pagar imediatamente o preço da viagem ou da sobretaxa pode ser mandado sair do combóio. O passageiro mandado sair do combóio não pode exigir que as bagagens sejam postas à sua disposição numa estação diferente da estação de destino.

ARTIGO 13.°

Pessoas excluídas dos combóios ou admitidas condicionalmente

§ 1.° É proïbida a entrada nas carruagens ou podem ser obrigadas a sair das mesmas no decurso da viagem:

a) As pessoas em estado de embriaguez, as que se conduzirem de maneira inconveniente, ou que não observarem as prescrições das leis e regulamentos; estas pessoas não têm direito ao reembôlso do preço do bilhete e da taxa de transporte de bagagens;

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque État.

ARTICLE 14

Objets exclus des voitures

§ 1. Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

ARTICLE 15

Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures

§ 1. Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

§ 2. Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits animaux apprivoisés, enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les prescriptions de police des différents États ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

b) As pessoas que, por motivo de doença ou por outras causas, possam incomodar os outros passageiros, a não ser que viajem em compartimento por estas prèviamente alugado, no caso de poder ser pôsto à sua disposição ; as pessoas que adoecerem durante a viagem devem ser transportadas pelo menos até à primeira estação onde possam ser tratadas convenientemente. O preço do transporte e a taxa de bagagens ser-lhes-ão restituídos, deduzida a parte correspondente ao percurso efectuado, nas condições fixadas no artigo 26.º

§ 2.º O transporte das pessoas que sofram de doença contagiosa é regulado pelas convenções internacionais ou, na falta destas, pelas disposições em vigor em cada Estado.

ARTIGO 14.º

Objectos que não podem ser transportados nas carruagens

§ 1.º Não podem ser transportados nas carruagens objectos perigosos, especialmente armas carregadas, matérias explosivas, fàcilmente inflamáveis ou corrosivas, ou objectos que possam embaraçar ou incomodar os passageiros.

Todavia, os passageiros que no exercício de um serviço público levarem armas de fogo, bem como os atiradores e caçadores, são autorizados a transportar consigo munições sem excederem os limites de pêso fixados pelos regulamentos em vigor nos territórios atravessados. É permitido aos guardas acompanhando presos e viajando com estes em carruagens ou compartimentos especiais serem portadores de armas de fogo carregadas.

§ 2.º Os empregados do caminho de ferro têm direito de se assegurar, na presença do passageiro, da natureza dos objectos que transportam nas carruagens, quando haja motivos sérios de suspeita de contravenção às disposições do § 1.º

§ 3.º O contraventor é responsável por todos os prejuízos resultantes das infracções às disposições do § 1.º, incorrendo, além disso, nas penas previstas pelas leis e regulamentos.

ARTIGO 15.º

Transporte de volumes de mão e de animais nas carruagens

§ 1.º Os passageiros são autorizados a levar consigo gratuitamente nas carruagens objectos de fácil transporte (volumes de mão), quando não haja oposição às prescrições da alfândega, de barreiras, fiscais ou de polícia ou de outras autoridades administrativas e êsses objectos não possam danificar o material. Cada passageiro, para os seus volumes de mão, sòmente pode dispor do espaço para o efeito reservado por baixo e por cima do lugar que ocupa ; as tarifas podem prever outras restrições.

§ 2.º Os animais vivos não podem ser admitidos nas carruagens. Os animais pequenos domesticados, encerrados em gaiolas, caixas, cêstos ou outras embalagens apropriadas e os cães pequenos mesmo sem qualquer das embalagens citadas podem ser admitidos, se as prescrições policiais dos diferentes Estados a isso se não opuserem e se não houver objecções da parte dos outros passageiros, com a condição de serem transportados sôbre os joelhos ou colocados no local destinado aos volumes de mão.

As tarifas ou cartazes-horários podem proïbir ou autorizar a admissão de animais em determinadas categorias de carruagens ou de combóios.

As tarifas estabelecem se e para que animais deve ser paga a taxa de transporte.

§ 3. La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

ARTICLE 16

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est toutefois en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II

Transport des bagages

ARTICLE 17

Définition des bagages. Objets exclus du transport

§ 1. Ne sont considérés comme bagages que les objets, affectés à l'usage du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. Sont, en outre, admis au transport comme bagages, même non pourvus d'emballage, sauf le cas prévu à la lettre *d*):

a) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos ;

b) Les voitures d'enfants ;

c) Les malles d'échantillons de marchandises ;

d) Les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;

e) Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main ;

g) Les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum ;

h) Les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence, à condition que la conduite d'essence au carburateur soit fermée et que celui-ci soit vidé par le fonctionnement du moteur.

Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés ci-dessus admis au transport comme bagages.

§ 3. D'autres objets non affectés à l'usage des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages si les tarifs l'autorisent.

§ 4. Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale

§ 3.° A guarda de volumes de mão e animais que o passageiro transportar consigo incumbe ao próprio passageiro.

ARTIGO 16.°

Atrasos. Perdas de enlace. Supressão de combóios

Quando, em conseqüência de atraso, um combóio perca o enlace com outro ou quando haja supressão de combóio em todo ou em parte do percurso e o passageiro queira continuar a viagem, o caminho de ferro é obrigado a fazê-lo seguir, com a sua bagagem, na medida do possível e sem pagamento de qualquer sobretaxa, por um combóio com o mesmo destino, pela mesma via ou por outra pertencente às administrações interessadas no transporte primitivo, de maneira que lhe permita chegar ao destino com o menor atraso. O chefe da estação deve, se houver necessidade, certificar no bilhete a perda de enlace ou a supressão do combóio, prolongar na medida do necessário o prazo de validade, e validá-lo para o novo percurso, para uma classe superior ou para um combóio de taxas mais elevadas. O caminho de ferro tem, no entanto, o direito de recusar a utilização de determinados combóios por motivo de tarifas ou horários.

CAPÍTULO II

Transporte de bagagens

ARTIGO 17.°

Definição de bagagens. Objectos excluídos de transporte

§ 1.° São considerados bagagens os objectos destinados ao uso do passageiro, contidos em malas, cêstos, malas de mão, sacos de viagem, caixas de chapéus e outras embalagens dêste género.

§ 2.° São também admitidos para serem transportados como bagagens, mesmo desprovidos de embalagem, à excepção dos previstos na alínea *d*):

a) As cadeiras portáteis ou com rodas, para doentes, as cadeiras com rodas movidas pelos próprios doentes com ou sem motor auxiliar, as cadeiras (camas) de repouso ;

b) Os carrinhos para criança ;

c) As malas de amostras de mercadorias ;

d) Os instrumentos de música portáteis em caixas, estojos ou outros involucros;

e) O material destinado a espectáculos de artistas, contanto que o seu acondicionamento, o seu volume e pêso permitam que se efectue ràpidamente o seu carregamento e arrumação nos furgões;

f) Os instrumentos de agrimensura até 4 metros de comprimento e as ferramentas manuais ;

g) Os *luges* portáteis e *luges* de desporto de um ou dois lugares, os *skis*, as velas para patinadores e, ainda, as embarcações de comprimento máximo de 3 metros ;

h) Os velocípedes, com ou sem motor, as motocicletas de um só lugar, com ou sem assento acessório, com a condição de não irem munidas de acessórios.

Os reservatórios dos veículos providos de motor podem conter essência desde que o tubo de abastecimento do carburador esteja fechado e êste esteja esvaziado pelo funcionamento do motor.

As tarifas podem limitar a quantidade, o volume e o pêso dos objectos acima designados aceites a transporte como bagagens.

§ 3.° Outros objectos não destinados ao uso dos passageiros, assim como animais encerrados em gaiolas, apresentando garantias suficientes, podem ser aceites como bagagem, quando as tarifas o autorizem.

§ 4.° São excluídos de serem transportados como bagagem os objectos que, nos termos da Convenção inter-

concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même Convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

Toutefois, les films emballés suivant les prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) sont admis au transport comme bagages.

ARTICLE 18

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

§ 1. Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'État où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

ARTICLE 19

Emballage et conditionnement des bagages

§ 1. Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que l'état des bagages a été reconnu par lui.

§ 2. Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

§ 3. Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

nacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.), são excluídos do transporte. As que são admitidas nos termos desta mesma Convenção em determinadas condições são igualmente excluídas do transporte como bagagem.

Contudo, as fitas cinematográficas embaladas segundo as prescrições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.) são aceites a transporte como bagagens.

ARTIGO 18.º

Responsabilidade do passageiro em relação à sua bagagem. Sobretaxas

§ 1.º O detentor da senha de bagagem é responsável pela observância das prescrições do artigo 17.º, sofrendo todas as conseqüências de qualquer infracção destas prescrições.

§ 2.º Os agentes do caminho de ferro, em caso de presunção de contravenção, têm o direito de verificar se o conteúdo das bagagens está de acôrdo com as prescrições. O detentor da senha é chamado para assistir à sua verificação; se não se apresentar ou não puder ser encontrado, e na falta de outras prescrições legais ou regulamentares em vigor no Estado onde tiver lugar a verificação, esta deve ser feita na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. Se a infracção fôr constatada, as despesas a que deu lugar a verificação devem ser pagas pelo detentor da senha das bagagens.

§ 3.º No caso de infracção das disposições do § 4.º do artigo 17.º, o detentor da senha de bagagens deve pagar uma sobretaxa, sem prejuízo do suplemento da taxa, e, se os houver, indemnização pelos prejuízos, ficando sujeito às sanções penais.

A sobretaxa a pagar por cada quilograma bruto será de 15 francos, com um mínimo de 30 francos; se forem objectos excluídos de transporte em virtude do § 4.º do artigo 3.º da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro ou compreendidas nas classes I e II do anexo I à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro é de 5 francos, com o mínimo de 10 francos nos outros casos.

Se as condições em vigor na tarifa interna da emprêsa em que a contravenção foi descoberta correspondem a uma sobretaxa total menos elevada, é esta última que será paga.

ARTIGO 19.º

Embalagem e acondicionamento das bagagens

§ 1.º Pode ser recusada pelo caminho de ferro a aceitação das bagagens cuja embalagem fôr insuficiente ou defeituoso o acondicionamento, ou ainda quando apresentem sinais manifestos de avaria. Se, todavia, forem aceites, o caminho de ferro tem direito a fazer reserva do seu estado na senha de bagagens. O facto de o passageiro aceitar a senha de bagagens contendo reserva considera-se como prova de que foi por êle reconhecido o estado das bagagens.

§ 2.º Os volumes devem ter, de maneira bem visível e segura, o nome e morada do passageiro e o da estação de destino. Pode ser recusada a aceitação dos volumes que não tenham estas indicações.

§ 3.º As etiquetas servidas, endereços ou outras indicações referentes a transportes anteriores devem ser retirados ou inutilizados pelo passageiro.

ARTICLE 20

Enregistrement et expédition des bagages. Bulletin de bagages

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs stations, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la station pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la station de départ jusqu'à la station de destination, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'annexe I à la présente Convention.

§ 5. Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages:

a) L'indication des stations de départ et de destination;

b) L'itinéraire;

c) Le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;

d) Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) Le nombre et le poids des colis;

f) Le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) S'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. Les tarifs ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour le transport des vélocipèdes et des engins de sport.

§ 8. Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps

ARTIGO 20.º

Despacho e expedição das bagagens. Senha de bagagens

§ 1.º O despacho de bagagens é efectuado sòmente em face de bilhetes válidos pelo menos até ao destino das bagagens e segundo o itinerário indicado nos bilhetes.

Se o bilhete fôr válido para diferentes itinerários, ou se o local de destino fôr servido por mais de uma estação, o passageiro deve indicar com clareza o itinerário a seguir ou a estação para a qual o despacho deve ser feito. O caminho de ferro não é responsável pelas conseqüências da inobservância desta prescrição por parte do passageiro.

As tarifas determinam se e em que condições as bagagens podem ser admitidas segundo um itinerário diferente do que está indicado no bilhete apresentado ou sem a apresentação de bilhetes. Quando as tarifas previrem que as bagagens podem ser admitidas a transporte sem a apresentação de bilhetes, as disposições la presente Convenção que regulam os direitos e as obrigações do passageiro que se faz acompanhar das suas bagagens são aplicáveis ao expedidor de bagagens despachadas sem a apresentação de bilhetes.

Se as tarifas o previrem, o passageiro pode, durante o período de validade do seu bilhete, despachar bagagens para o percurso total compreendido entre a estação de partida e a de destino, ou para quaisquer fracções dêsse percurso, desde que nenhuma fracção dêsse percurso seja utilizada mais do que uma vez.

§ 2.º No acto de despacho das bagagens é entregue uma senha ao passageiro. O passageiro é obrigado a verificar, no acto de recepção da senha, se esta está escriturada conforme as suas indicações. O preço do transporte das bagagens deve ser pago no acto do despacho.

§ 3.º No demais, as formalidades de despacho são determinadas pelos regulamentos em vigor na estação de partida.

§ 4.º As senhas de bagagens referentes aos transportes internacionais devem ser estabelecidas conforme o formulário que constitue o anexo I a esta Convenção.

§ 5.º Nas senhas de bagagens são obrigatórias as designações:

a) Das estações de partida e de chegada;

b) Do percurso;

c) Do dia da entrega e do combóio para o qual foi feito o despacho;

d) Do número dos bilhetes, salvo se as bagagens foram despachadas sem a apresentação do bilhete;

e) Do número e do pêso dos volumes;

f) Da totalidade do preço do transporte e dos outros direitos eventuais;

g) Se o houver, da totalidade, por extenso, da soma representativa do interêsse na entrega, declarado em conformidade com o artigo 35.º

§ 6.º As tarifas ou acordos entre emprêsas determinam a língua em que as senhas de bagagem devem ser impressas e preenchidas.

§ 7.º As tarifas podem prever prescrições especiais para o transporte de velocípedes e de objectos de desporto.

§ 8.º O passageiro pode indicar, segundo as condições em vigor na estação de partida, o combóio em que devem ser expedidas as suas bagagens. Se não utilizar esta faculdade, a expedição será feita no primeiro combóio apropriado.

Se as bagagens tiverem de ser mudadas de combóio numa estação de entroncamento, o transporte deve ser feito no combóio que estabelecer a ligação, no caso de êste fazer serviço de bagagens e de haver tempo para

nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

ARTICLE 21

Livraison

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition, ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. A défaut de présentation du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

ARTICLE 22

Trains. Horaires. Extraits de tarifs

§ 1. Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. Les chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

o transbôrdo. No caso contrário a expedição deve ser feita no combóio apropriado mais próximo.

A expedição de bagagens não poderá ser feita nas condições acima indicadas se a isso se opuserem as formalidades exigidas, à partida ou em trânsito, pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais, de polícia ou outras autoridades administrativas.

O caminho de ferro tem o direito de não admitir ou de limitar o transporte de bagagens em determinados combóios ou em determinadas categorias de combóios.

ARTIGO 21.º

Entrega

§ 1.º A entrega das bagagens é efectuada em troca da senha respectiva. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se o detentor da senha é idóneo para as receber.

§ 2.º O detentor da senha de bagagens tem o direito a reclamar no escritório da estação destinatária a entrega das bagagens decorrido que seja, depois da chegada do combóio pelo qual as bagagens deviam ter sido transportadas, o tempo necessário para serem postas à disposição do público e, se se der o caso, para as formalidades a efectuar pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais, de polícia e outras autoridades administrativas.

§ 3.º Na falta da apresentação da senha de bagagens, o caminho de ferro não é obrigado a entregá-las se o reclamante não justificar o seu direito à entrega; se julgar a justificação insuficiente, o caminho de ferro pode exigir uma caução.

§ 4.º As bagagens são entregues na estação para que foram despachadas. Todavia, a pedido feito oportunamente pelo detentor da senha, se as circunstâncias o permitem e se as prescrições aduaneiras, de barreira, fiscais, de polícia e de outras autoridades administrativas se não opõem, podem as bagagens ser entregues na estação de partida ou noutra estação intermédia em troca da respectiva senha e, além disto, se a tarifa o exigir, mediante a apresentação do bilhete.

§ 5.º O detentor da senha de bagagens ao qual esta não é entregue mas condições indicadas no § 2.º acima referido pode exigir que seja feita reserva na senha do dia e hora em que reclamou a entrega.

§ 6.º No mais, a entrega está sujeita às condições em vigor na emprêsa encarregada da entrega.

CAPÍTULO III

Disposições comuns ao transporte dos passageiros e das bagagens

ARTIGO 22.º

Combóios. Horários. Extractos de tarifas

§ 1.º São destinados ao transporte os combóios regulares previstos nos horários e combóios suplementares conforme as necessidades.

§ 2.º Os caminhos de ferro são obrigados a afixar nas estações, em tempo oportuno, os horários dos combóios das suas linhas próprias. Estes devem indicar a categoria dos combóios, as classes de carruagens e as horas de partida dos combóios; nas estações de trânsito de certa importância e nas estações *terminus* devem também indicar as horas de chegada e as principais correspondências de combóios.

Os horários que deixaram de vigorar devem ser retirados sem demora.

§ 3. Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

ARTICLE 23

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs

§ 1. Les prix de transport 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.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les États dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

§ 2. Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

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.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

ARTICLE 24

Interdiction de traités particuliers

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le 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, d'éducation et d'instruction.

ARTICLE 25

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

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

§ 3.° Em cada estação aberta ao tráfego internacional o passageiro deve poder tomar conhecimento das tarifas ou de extractos de tarifas indicando os preços dos bilhetes internacionais que nestas estão à venda e as correspondentes taxas de transporte de bagagens.

ARTIGO 23.°

Bases para o cálculo dos preços de transportes. Tarifas

§ 1.° Os preços de transporte são calculados em conformidade com as tarifas legalmente 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 em que se deverão ter em vista as variações cambiais.

No entanto, a publicação de tarifas internacionais não é obrigatória senão nos países cujos caminhos de ferro participem nessas tarifas como linhas de partida ou de chegada.

§ 2.° As tarifas devem conter esclarecimentos acêrca das condições especiais referentes aos transportes.

As tarifas devem ser aplicadas a todos os interessados de uma maneira uniforme; as suas condições são aplicáveis não sendo contrárias à presente Convenção; caso contrário, são consideradas írritas e nulas.

As tarifas directas internacionais e as suas alterações entram em vigor na data indicada na respectiva publicação; no caso de aumento destas tarifas, a publicação deverá preceder, pelo menos de oito dias, a data de entrada em vigor.

Se forem passados bilhetes ou senhas de bagagens internacionais, dando-se o caso de não haver tarifa directa, se um dos caminhos de ferro fizer qualquer alteração na sua tarifa, a aplicação desta alteração sòmente pode ser exigida dos outros caminhos de ferro decorridos pelo menos oito dias após a recepção por estes de aviso nesse sentido.

As tarifas estabelecidas ùnicamente a título temporário deixam de vigorar no fim do prazo fixado para a sua validade.

ARTIGO 24.°

Proïbição de contratos particulares

É expressamente proïbido e nulo de pleno direito qualquer contrato particular concedendo a um ou mais passageiros redução de preço das tarifas.

Todavia, são autorizadas as reduções de preço devidamente anunciadas e que sejam aplicáveis a todos nas mesmas condições, bem como as que são concedidas para o serviço do caminho de ferro, para o serviço das administrações públicas, ou em benefício de obras de beneficência, de educação e de instrução.

ARTIGO 25.°

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

O passageiro é obrigado a conformar-se com as prescrições determinadas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais, de polícia e outras autoridades administrativas tanto pelo que diz respeito à sua pessoa como pelo que se refere à verificação das suas bagagens e seus volumes de mão. Deve assistir a esta verificação, salvas as excepções admitidas pelos regulamentos. O caminho de ferro não assume qualquer responsabilidade no caso em que não cumpra estas obrigações.

ARTICLE 26

Restitutions

§ 1. Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 pour cent, avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la supression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que le chemin de fer puisse faire les déductions prévues au § 4.

§ 6. Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix du transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts, sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. Toute demande de restitution fondée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 du présent article, ainsi que de l'article 13, est éteinte si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages à partir du jour de leur émission.

§ 11. 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.

§ 12. Les différences en plus constatées par le chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

ARTIGO 26.º

Reembolsos

§ 1.º Quando um bilhete não seja utilizado, pode ser pedido o reembôlso do seu custo, salvas as deduções mencionadas nos §§ 3.º e 4.º abaixo indicados.

§ 2.º Quando um bilhete só é utilizado parcialmente, em conseqüência do falecimento, de doença ou de acidente que sobrevenha ao passageiro ou de outras causas imperiosas de natureza análoga, é-lhe restituída, salvas as deduções mencionadas nos §§ 3.º e 4.º, a diferença entre a totalidade do preço pago e a taxa pelo percurso efectuado, calculada pela tarifa geral.

§ 3.º São excluídos do reembôlso os impostos, os suplementos pagos pela reserva de lugares, o custo da confecção dos livretes de bilhetes e as comissões de venda de bilhetes.

§ 4.º São deduzidos da quantia a restituir, uma percentagem de 10 por cento, com o mínimo de 0,50 francos e máximo de 3 francos por bilhete, assim como, se houver lugar, o custo do envio.

Não se efectua esta dedução se o bilhete que não fôr utilizado fôr restituído no mesmo dia da emissão no escritório que o vendeu.

§ 5.º Quando o passageiro fôr impedido de continuar a sua viagem, em conformidade com o horário, em conseqüência de perda de enlace motivado por atraso de combóio, supressão de combóio ou interrupção de serviço, tem direito à aplicação das disposições do § 2.º, sem as deduções previstas no § 4.º

§ 6.º Pelo que respeita a bilhetes a preço reduzido, o reembôlso só se efectua nos casos e com as restrições previstas no § 5.º; os bilhetes a preços reduzidos para crianças estabelecidos nos termos do § 2.º do artigo 7.º não são considerados como bilhetes a preços reduzidos no sentido dêste parágrafo.

§ 7.º Nenhum reembôlso é efectuado no caso de bilhetes perdidos.

§ 8.º Se forem retiradas as bagagens antes de saírem da estação expedidora, pode ser pedido o reembôlso do preço de transporte.

Se as bagagens são retiradas numa estação intermédia, só é efectuado o reembôlso nos casos e segundo as disposições dos §§ 2.º e 5.º acima expressos.

Em ambos os casos são deduzidos uma percentagem de 0,50 francos por cada senha e os impostos, se os houver.

§ 9.º As tarifas podem conter disposições diferentes, contanto que não envolvam desvantagem para os passageiros.

§ 10.º Qualquer pedido de reembôlso baseado nas disposições dos §§ 1.º, 2.º, 5.º, 6.º e 8.º, bem como do artigo 13.º, não pode ser atendido se não fôr apresentado ao caminho de ferro no prazo de seis meses, contado, para os bilhetes, do fim do seu prazo de validade e, para as bagagens, da data indicada na senha de bagagem.

§ 11.º No caso de errada aplicação da tarifa ou de êrro de taxas de transporte e de despesas acessórias, deverá ser reembolsada a quantia cobrada a mais ou a menos.

§ 12.º As diferenças para mais constatadas pelo caminho de ferro devem de ofício, se fôr possível, ser notificadas ao interessado se forem superiores a 0,50 francos por cada bilhete ou por cada senha de bagagens e devem ser satisfeitas no mais curto prazo possível.

§ 13.º Em todos os casos não previstos neste artigo e na falta de convénios particulares entre emprêsas são aplicáveis os regulamentos internos.

ARTICLE 27

Contestations

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III

Responsabilité des chemins de fer. Actions

CHAPITRE I

Responsabilité

ARTICLE 28

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux

§ 1. La responsabilité du chemin de fer pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'État où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu du § 3 de l'article 15, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

ARTICLE 29

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international 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 des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions du § 2 de l'article 42, concernant le chemin de fer destinataire.

ARTICLE 30

Étendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages, ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

ARTIGO 27.º

Contestações

As contestações entre passageiros ou entre estes e os agentes são provisòriamente resolvidas nas estações pelo chefe de serviço e em trânsito pelo condutor.

TÍTULO III

Responsabilidade das emprêsas. Acções

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 28.º

Responsabilidade no transporte de passageiros, volumes de mão e animais

§ 1.º A responsabilidade da emprêsa pela morte de passageiro ou pelos ferimentos resultantes de acidente do combóio, bem como pelos prejuízos causados pelo atraso ou supressão de combóio ou perda de enlace, fica sujeita às leis e regulamentos do Estado em que se deu a ocorrência. Os artigos a seguir, do presente título, não são aplicáveis a estes casos.

§ 2.º O caminho de ferro, no que se refere aos volumes de mão e aos animais cuja vigilância incumbe ao passageiro, nos termos do § 3.º do artigo 15.º, é responsável sòmente pelos prejuízos causados por sua culpa.

§ 3.º Não há, nesta matéria, responsabilidade colectiva.

ARTIGO 29.º

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro pelas bagagens

§ 1.º O caminho de ferro que recebeu bagagens para transporte entregando uma senha de bagagens internacional fica responsável pela execução do transporte no percurso total até à entrega.

§ 2.º Cada emprêsa subseqüente, pelo simples facto de tomar o encargo das bagagens, participa do contrato de transporte e aceita as obrigações do mesmo resultantes, sem prejuízo do disposto no § 2.º do artigo 42.º concernente ao caminho de ferro destinatário.

ARTIGO 30.º

Amplitude da responsabilidade

§ 1.º O caminho de ferro é responsável, nas condições do presente capítulo, pelo atraso na entrega, pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial das bagagens, bem como pelas avarias que elas sofrerem, desde a sua aceitação para transporte até à sua entrega.

§ 2.º Fica isento desta responsabilidade, em caso de perda total ou parcial ou de avaria das bagagens, se provar que o prejuízo foi devido a culpa do passageiro, vício próprio das bagagens ou a caso de fôrça maior.

Não é responsável pelo prejuízo resultante da natureza particular das bagagens, de defeito de embalagem ou do facto de terem sido expedidos objectos cujo transporte seja proïbido.

Quando, atendendo às circunstâncias de facto, o prejuízo possa ter resultado de um risco inerente, quer à natureza particular da bagagem, quer do facto de ela conter objectos cujo transporte como bagagem seja proïbido, há presunção de que resulta realmente de uma destas causas, salvo prova em contrário feita pelo interessado.

§ 3. Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que ce 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 31

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé:

a) Si le montant du dommage est prouvé:

Une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) Si le montant du dommage n'est pas prouvé:

Une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en outre, remboursés le prix du transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer, conformément à l'article 36.

ARTICLE 32

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

§ 1. Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix de transport depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement du prix du transport qui aurait été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

§ 4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'État dont il relève.

ARTICLE 33

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer, conformément à l'article 36.

§ 3.° Fica igualmente isento da responsabilidade pelo prejuízo resultante do atraso na entrega se provar que o atraso foi proveniente de circunstâncias que o caminho de ferro não podia evitar e nem estava na sua dependência remediar.

ARTIGO 31.°

Quantitativo da indemnização em caso de perda total ou parcial de bagagens

Quando, em virtude das disposições da presente Convenção, ficar a cargo do caminho de ferro uma indemnização por perda total ou parcial de bagagens, pode ser reclamada:

a) Se o quantitativo da perda fôr provado:

Uma soma igual a êsse quantitativo, não podendo exceder 40 francos por quilograma de pêso bruto que faltar;

b) Se o quantitativo da perda não fôr provado:

Uma importância calculada por estimativa à razão de 20 francos por quilograma de pêso bruto que faltar.

São, além disto, reembolsados os preços do transporte, os direitos alfandegários e outras quantias desembolsadas com o transporte da bagagem perdida, sem mais perdas e danos.

Não pode ser reclamada maior indemnização senão no caso de declaração de interêsse na chegada, nos termos do § 4.° do artigo 35.° e no caso de dolo ou falta grave do caminho de ferro, nos termos do artigo 36.°

ARTIGO 32.°

Presunção da perda de bagagens. Casos em que são encontradas

§ 1.° Um volume que faltar é considerado perdido a partir do fim do 14.° dia seguinte ao do pedido da entrega.

§ 2.° Se um volume considerado perdido fôr encontrado dentro de um ano da data do pedido de entrega o caminho de ferro é obrigado a avisar o passageiro, quando o seu domicílio fôr conhecido ou possa ser encontrado.

§ 3.° No prazo de trinta dias depois da recepção dêste aviso o passageiro pode exigir que o volume lhe seja entregue numa das estações do percurso, contra pagamento exclusivo do preço do transporte da estação de expedição à de entrega, restituindo a indemnização que recebeu, deduzida eventualmente do preço do transporte que tenha sido incluído nessa indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização pelo atraso previsto no artigo 34.° e, se houver lugar, no § 3.° do artigo 35.°

§ 4.° Se o volume encontrado não fôr reclamado dentro do prazo de trinta dias previsto no § 3.° dêste artigo, ou se o volume fôr encontrado depois de mais de um ano passado sôbre o pedido da entrega, o caminho de ferro dispõe do volume, nos termos das leis e regulamentos do Estado a que pertence.

ARTIGO 33.°

Quantitativo da indemnização no caso de avaria das bagagens

Em caso de avaria o caminho de ferro deve pagar o valor da depreciação sofrida pelas bagagens, sem mais perdas e danos. Não pode ser reclamada uma indemnização mais elevada senão no caso de haver sido declarado interêsse à chegada, nos termos do § 4.° do artigo 35.°; ou em caso de dolo ou falta grave do caminho de ferro, em conformidade com o artigo 36.°

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

ARTICLE 34

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

§ 1. En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à 20 centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 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 quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

§ 3. Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

ARTICLE 35

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. Tout transport de bagages peut faire l'objeet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'État de départ.

§ 2. Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes 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 soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

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 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*) du présent paragraphe.

§ 4. En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) Les indemnités prévues aux articles 31 et 33 et en outre:

b) Le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Todavia, a indemnização não pode exceder:

a) Se a totalidade da expedição é depreciada pela avaria, o quantitativo que teria atingido no caso de perda total;

b) Se sòmente uma parte das bagagens fôr depreciada pela avaria, a cifra que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

ARTIGO 34.º

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega das bagagens

§ 1.º No caso de atraso na entrega, se o passageiro não provar que houve prejuízo resultante dêste atraso o caminho de ferro fica obrigado a pagar uma indemnização fixada em 20 centimos por quilograma de pêso bruto das bagagens demoradas na entrega e por período indivisível de vinte e quatro horas, a contar do pedido de entrega, com o máximo de catorze dias.

§ 2.º Se fôr feita prova de que o prejuízo é resultante do atraso é paga por êste prejuízo uma indemnização que não pode exceder o quádruplo da indemnização por estimativa determinada no § 1.º dêste artigo.

§ 3.º As indemnizações previstas nos dois parágrafos precedentes não podem acrescer às devidas por perda total das bagagens.

Em caso de perda parcial são pagas, quando devidas, pela parte não perdida.

Em caso de avaria acrescem, quando devidas, à indemnização prevista no artigo 33.º

A soma das indemnizações previstas nos §§ 1.º e 2.º com as previstas nos artigos 31.º e 33.º não pode, em caso algum, ser superior à que resultaria no caso de perda total das bagagens.

ARTIGO 35.º

Declaração de interêsse na entrega

§ 1.º Qualquer transporte de bagagens pode ser objecto de uma declaração de interêsse na entrega designada na senha de bagagens.

Não havendo indicação em contrário nas tarifas o quantitativo do interêsse declarado deve ser indicado na moeda do Estado da partida.

§ 2.º Neste caso paga-se uma sobretaxa de um décimo por mil da quantia declarada por fracção indivisível de 10 quilómetros.

As tarifas podem reduzir estas taxas e fixar o mínimo a pagar.

§ 3.º Se houver declaração de interêsse na entrega pode ser reclamado no caso de atraso:

a) Se não está provado que houve prejuízo resultante desta demora e dentro dos limites do interêsse declarado, 0,40 francos por quilograma de pêso bruto das bagagens entregues com atraso e por fracção indivisível de vinte e quatro horas a contar do pedido de entrega, com o máximo de catorze dias;

b) Se foi feita prova de prejuízo resultante do atraso, uma indemnização podendo elevar-se até ao quantitativo do interêsse declarado.

Quando o quantitativo do interêsse declarado é inferior às indemnizações previstas no artigo 34.º podem ser reclamadas estas em lugar das previstas nas alíneas *a*) e *b*) dêste parágrafo.

§ 4.º No caso de perda total ou parcial ou de avaria das bagagens que foram objecto da declaração de interêsse na entrega podem ser reclamadas:

a) As indemnizações previstas nos artigos 31.º e 33.º e mais:

b) O reembôlso do prejuízo suplementar provado, até ao montante do interêsse declarado.

§ 5. S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 *b*) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

ARTICLE 36

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

ARTICLE 37

Intérêts de l'indemnité

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de 6 pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse 10 francs.

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

ARTICLE 38

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

ARTICLE 39

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

CHAPITRE II

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

ARTICLE 40

Réclamations administratives

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

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

§ 3. Les billets, bulletins de bagages et 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 restitution des billets ou bulletins de bagages.

§ 5.º Se houver simultâneamente avaria ou perda parcial das bagagens e atraso na chegada as indemnizações devidas em virtude dos §§ 3.º e 4.º, alínea *b*), só serão pagas até ao montante da importância da declaração de interêssse à chegada.

ARTIGO 36.º

Indemnização no caso de dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro

Em todos os casos em que a perda total ou parcial, a avaria ou o atraso das bagagens fôr causada por dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro o passageiro deve ser completamente indemnizado pelo prejuízo provado até uma importância igual ao dôbro dos máximos previstos nos artigos 31.º, 33.º, 34.º e 35.º

ARTIGO 37.º

Juros de indemnização

O passageiro pode pedir juros à razão de 6 por cento da indemnização fixada referente a uma senha de bagagens quando a indemnização fôr superior a 10 francos.

Estes juros começam a contar-se da data da reclamação administrativa prevista no artigo 40.º ou, não tendo havido reclamação administrativa, da data da apresentação da respectiva acção em juízo.

ARTIGO 38.º

Restituïção das indemnizações

Deve ser restituída qualquer indemnização recebida indevidamente.

Em caso de fraude o caminho de ferro tem direito a receber, além disto, uma quantia igual à que foi paga indevidamente, sem prejuízo das sanções penais.

ARTIGO 39.º

Responsabilidade do caminho de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes dos seus serviços e pelos estranhos que encarregar da execução de transportes a seu cargo.

Todavia, se, a pedido dos passageiros, os agentes do caminho de ferro lhes prestam serviços que não incumbem ao caminho de ferro, são considerados como agindo por conta do passageiro a quem prestam serviço.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas. Acções, processos e prescrição em caso de litígios originados no contrato de transporte

ARTIGO 40.º

Reclamações administrativas

§ 1.º As reclamações administrativas com fundamento 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 direito a demandar o caminho de ferro em virtude do artigo 41.º

§ 3.º Os bilhetes, senhas de bagagens e outros documentos que o reclamante julgue de interêsse juntar à sua reclamação devem ser apresentados ou em originais ou por cópias, estas devidamente autenticadas se o caminho de ferro assim o exigir.

No decurso da apreciação da reclamação o caminho de ferro poderá exigir a restituïção dos bilhetes ou senhas de bagagens.

ARTICLE 41

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

L'action contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

ARTIGO 41.º

Pessoas que podem exercer o direito de acção contra o caminho de ferro

A acção contra o caminho de ferro derivada do contrato de transportes só pode ser intentada pela pessoa apresentante do bilhete ou senha de bagagens, segundo o caso, ou que, na falta dêstes, justifique o seu direito.

ARTICLE 42

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

§ 1. L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

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

Dans les cas où le chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. 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.

§ 4. L'action peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionelle ou comme exception, dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

ARTIGO 42.º

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

§ 1.º A acção de restituïção de uma quantia paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada quer contra o caminho de ferro que a recebeu, quer contra o caminho de ferro em benefício do qual essa quantia foi cobrada a mais.

§ 2.º As outras acções originadas do contrato de transportes só podem ser intentadas contra o caminho de ferro da partida, contra o caminho de ferro destinatário ou contra aquele em que se deu o facto que deu lugar à acção.

O caminho de ferro destinatário pode ser demandado mesmo que não tenha recebido as bagagens.

O autor pode optar por qualquer dos ditos caminhos de ferro; intentada que seja a acção, cessa o direito de opção.

§ 3.º A acção só pode ser intentada perante o juiz competente do Estado a que pertence o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado o contrário nos acordos entre Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma emprêsa explora rêdes autónomas em diferentes Estados cada uma destas rêdes é considerada como um caminho de ferro distinto para os efeitos da aplicação do presente parágrafo.

§ 4.º A acção pode ser intentada contra um caminho de ferro diferente dos designados nos §§ 1.º e 2.º acima ditos quando seja apresentada como pedido em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal fundamentada no mesmo contrato de transporte.

§ 5.º As disposições do presente artigo não são aplicáveis aos recursos dos caminhos de ferro entre si, regulados no capítulo III do presente título.

ARTICLE 43

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai, et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages 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 gratuitement au voyageur sur sa demande.

§ 2. Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'État où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

ARTIGO 43.º

Verificação de perda parcial ou de avaria de bagagens

§ 1.º Quando fôr descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo passageiro uma avaria ou perda parcial o caminho de ferro deve sem demora levantar auto de notícia em presença, se fôr possível, do passageiro, constatando o estado e o pêso das bagagens e, quanto possível, a importância do prejuízo, a sua causa e a ocasião em que se produziu.

Uma cópia dêste auto deve ser entregue ao passageiro, se a pedir.

§ 2.º Quando o passageiro não se conforme com as constatações do auto pode pedir a verificação judicial do estado e do pêso das bagagens, bem como das causas e da importância do prejuízo, em conformidade com as leis e regulamentos do Estado onde a constatação judicial teve lugar.

§ 3.º No caso de perda de volumes o passageiro tem o dever, para facilitar as investigações do caminho de ferro, de dar os sinais, tam exactos quanto possível, dos volumes perdidos.

ARTICLE 44

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages

§ 1. La réception des bagages éteint, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

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

1° Si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par le § 2 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours, non compris celui de la réception;

3° En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) Si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

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

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition:

a) Que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le chemin de fer au voyageur;

b) Que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

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

5° Lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

§ 3. Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 4. Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

ARTICLE 45

Prescription de l'action née du contrat de transport

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

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. La prescription court:

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

Du jour où la livraison a eu lieu;

ARTIGO 44.°

Extinção da acção contra o caminho de ferro originada no contrato de transporte de bagagens

§ 1.° A recepção das bagagens faz cessar qualquer acção contra o caminho de ferro derivada do contrato de transporte.

§ 2.° No entanto a acção mantém-se:

1.° Se o passageiro fizer a prova de que o prejuízo é causado por dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro;

2.° No caso de reclamação por atraso, quando é feita a um dos caminhos de ferro designados no § 2.° do artigo 42.° num prazo que não ultrapasse vinte e um dias, não contando com o da recepção;

3.° No caso de reclamação por perda parcial ou por avaria:

a) Se a avaria ou a perda foi constatada pelo passageiro antes da recepção das bagagens, nos termos do artigo 43.°;

b) Se a constatação, que devia ter sido feita nos termos do artigo 43.°, o não foi por culpa do caminho de ferro;

4.° No caso de reclamação por prejuízos não aparentes, cuja existência é constatada depois da recepção, com a condição de:

a) A verificação das bagagens na estação de chegada não ter sido proposta ao passageiro pelo caminho de ferro;

b) O pedido de constatação, nos termos do artigo 43.°, ser feito imediatamente a seguir à descoberta do prejuízo e o mais tardar dentro dos três dias seguintes ao da recepção;

c) O passageiro provar que o prejuízo se produziu no intervalo decorrido entre a recepção e a entrega.

5.° Quando a acção tem por objectivo a restituïção de importâncias pagas.

§ 3.° O passageiro pode recusar a recepção das bagagens emquanto não se tiver procedido às verificações reclamadas por êste com o fim de constatar o prejuízo alegado.

As reservas que fizer, no caso de retirar as bagagens, não têm nenhum efeito, salvo em caso de aceitação expressa pelo caminho de ferro.

§ 4.° Se faltar uma parte dos volumes mencionados na senha de bagagens na ocasião da entrega, pode o passageiro exigir, antes de retirar os apresentados, que o caminho de ferro lhe passe um atestado do facto.

§ 5.° Cessa a responsabilidade por perda total se, decorridos seis meses após a chegada do combóio por que deviam ser transportadas, as bagagens não forem reclamadas na estação destinatária, sem prejuízo do aviso que em qualquer tempo deve ser mandado ao passageiro, se o volume fôr encontrado e tiver as indicações necessárias para descobrir a sua morada.

ARTIGO 45.°

Prescrição da acção originada no contrato de transporte

§ 1.° A acção originada no contrato de transporte prescreve decorrido um ano, quando a importância devida não tiver sido fixada por meio de reconhecimento, transacção ou sentença.

Todavia a prescrição é de três anos, se se tratar de acção fundada em prejuízo causado por dolo ou falta grave, ou no caso de fraude, de que trata o artigo 38.°

§ 2.° A prescrição conta-se:

a) Para as reclamações no caso de perda parcial, de avaria ou atraso na entrega:

Do dia em que a entrega se efectuou;

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

Du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) Pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, 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 où le paiement aurait dû être effectué;

d) Pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane:

Du jour de la réclamation de la douane;

e) Pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs:

Du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

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

Les réclamations ultérieures ayant le même objet 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 46

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions du § 10 de l'article 26 et des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III

Règlement des comptes et recours des chemins de fer entre eux

ARTICLE 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer est tenu de payer aux autres chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

ARTICLE 48

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 de bagages, 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) Para as reclamações em caso de perda total:

Do dia em que devia ter sido efectuada a entrega;

c) Para as reclamações de pagamento ou reembôlso de taxa, de despesas acessórias ou sobretaxas, ou para as reclamações de rectificação de taxas, no caso de indevida aplicação de tarifa ou êrro de cálculo:

Do dia de pagamento da taxa, das despesas acessórias ou da sobretaxa, ou, se não se efectuou pagamento, do dia em que o pagamento devia ter sido efectuado;

d) Para as reclamações de pagamento de suplementos de direitos exigidos pela alfândega:

Do dia da reclamação da alfândega;

e) Para as reclamações referentes ao transporte de passageiros:

Do dia em que cessa a validade do bilhete.

O dia indicado como origem da contagem não está compreendido nos prazos.

§ 3.° No caso de reclamação administrativa dirigida por escrito ao caminho de ferro, nos termos do artigo 40.°, fica suspenso o prazo da prescrição. A prescrição continua decorrendo desde o dia em que o caminho de ferro conteste a reclamação por escrito e restitua os documentos que tinham sido juntos. A prova de recepção da reclamação ou da resposta e a de restituïção dos documentos ficam a cargo de quem invoca êste facto.

As reclamações ulteriores não têm efeito suspensivo da prescrição.

§ 4.° Com reserva das disposições precedentes, a suspensão e intervenção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado em que é intentada a acção.

ARTIGO 46.°

Inadmissibilidade do prosseguimento da acção finda ou prescrita

A acção finda ou prescrita em conformidade com as disposições do § 10.° do artigo 26.° e dos artigos 44.° e 45.° não pode prosseguir nem sob a forma de reconvenção nem por excepção.

CAPITULO III

Regularização das contas e recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 47.°

Regularização das contas entre caminhos de ferro

Cada caminho de ferro é obrigado a pagar aos outros caminhos de ferro interessados a parte que lhes pertence do preço do transporte que recebeu ou deveria ter recebido.

ARTIGO 48.°

Recurso no caso de indemnização por perda total ou parcial ou por avaria

§ 1.° O caminho de ferro que pagou uma indemnização por perda total ou parcial ou por avaria das bagagens, em virtude das disposições da presente Convenção tem o direito de recorrer contra os caminhos de ferro participantes no transporte, nos termos das disposições seguintes:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se deu a avaria é o único responsável por esta;

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 distintion est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre *c*);

c) S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

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

ARTICLE 49

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause 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.

ARTICLE 50

Procédure de recours

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

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

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

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

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

ARTICLE 51

Compétence pour les recours

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

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

ARTICLE 52

Conventions particulières au sujet des recours

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

b) Quando a avaria é causada por mais de um caminho de ferro, cada qual responde pela avaria que causou. Se a distinção é impossível em espécie, o encargo da indemnização é repartido entre êles, nos termos enunciados na alínea *c*);

c) Se não puder ser feita prova de que o prejuízo foi causado por um ou mais caminhos de ferro, a indemnização devida é repartida por todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção dos que provarem que os prejuízos não se deram nas linhas a seu cargo. A divisão é feita proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2.° No caso de insolvabilidade de um dos caminhos de ferro, a parte a seu cargo e não paga é repartida entre todos os outros caminhos de ferro participantes no transporte na proporção do número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 49.°

Recurso no caso de indemnização por atraso na entrega

As regras enunciadas no artigo 48.° são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso. Se o atraso teve por causas irregularidades constatadas em diferentes caminhos de ferro, o encargo da indemnização é repartido por estes caminhos de ferro proporcionalmente ao tempo do atraso nas suas respectivas rêdes.

ARTIGO 50.°

Processo de recurso

§ 1.° O caminho de ferro contra o qual foi estabelecido um dos recursos previstos nos artigos 48.° e 49.° acima ditos não é idóneo para contestar a legitimidade do pagamento efectuado pelo caminho de ferro recorrente, quando a indemnização foi 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 da notificação e da intervenção.

§ 2.° 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 transigiu, sob pena de perder o seu recurso contra os que não citou.

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

§ 4.° Dessa decisão não cabe outro recurso.

§ 5.° É proïbida a interposição de recurso em caução na instância relativa ao pedido principal de indemnização.

ARTIGO 51.°

Competência nos recursos

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

§ 2.° Quando a acção deva ser intentada contra vários caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juízes competentes, em virtude do parágrafo precedente, o juiz que lhe convenha.

ARTIGO 52.°

Convenções particulares relativas aos recursos

Ficam reservadas as convenções particulares que podem interferir entre os caminhos de ferro, quer estabelecidas prèviamente para os diferentes recursos de uns contra outros, quer para casos especiais.

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 53

Application du droit national

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

ARTICLE 54

Règles générales de procédures

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

ARTICLE 55

Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres 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 chemin 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

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 considerées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0.900.

§ 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 sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées 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).

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 53.º

Aplicação do direito nacional

Na falta de disposições na presente Convenção são aplicáveis as leis e regulamentos nacionais relativos ao transporte de cada Estado.

ARTIGO 54.º

Regras gerais de procedimento

Para todos os litígios a que dão lugar os transportes submetidos à presente Convenção, o procedimento a seguir é o do juiz competente, salvas as disposições em contrário insertas na Convenção.

ARTIGO 55.º

Execução das sentenças. Arrestos e cauções

§ 1.º Quando as sentenças proferidas contraditòriamente ou de ofício pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tornarem executórias, conforme as leis aplicadas por êsse juiz, tornam-se executórias em cada um dos outros Estados contratantes logo após o cumprimento das formalidades prescritas nesse Estado. Não é admitida a revisão do fundo da acção.

Esta disposição não se aplica às sentenças que só são executórias provisòriamente, e bem assim às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, sôbre custas, contra o litigante por improcedência da sua causa.

§ 2.º Os créditos ocasionados por transporte internacional, de um caminho de ferro sôbre outro que não pertença ao mesmo Estado, só podem ser cobrados por meio de decisão da autoridade judiciária do Estado a que pertença o caminho de ferro titular dêsses créditos.

§ 3.º O material circulante de um caminho de ferro, assim como os objectos mobiliários que lhe pertençam e contidos neste material, não podem ser objectos de arresto, em território diferente do do Estado a que pertence o caminho de ferro proprietário, a não ser por sentença dada pela autoridade judicial dêste Estado.

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

ARTIGO 56.º

Unidade monetária.
Câmbio de conversão ou de aceitação das moedas estrangeiras

§ 1.º As importâncias designadas em francos na presente Convenção ou nos seus anexos são consideradas como referidas ao franco ouro, com o pêso de 10/31 do grama e com o toque de 0,900.

§ 2.º O caminho de ferro é obrigado a publicar, por meio de avisos ao público nas bilheteiras ou por qualquer outra forma apropriada, os câmbios de conversão das quantias expressas em unidades monetárias estrangeiras a pagar em moeda do país (tabelas de câmbio).

§ 3.º Da mesma forma o caminho de ferro que aceita em pagamento moedas estrangeiras é obrigado a publicar os câmbios aos quais as aceita (câmbios de aceitação).

ARTICLE 57

Institution d'un 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 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, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'annexe II 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

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. L'office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des 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.

§ 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

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. A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux États au moins n'aient 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.

ARTIGO 57.º

Instituïção de uma 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 dos 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 as transmitir aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) De recolher, coordenar e publicar as informações de toda a espécie que interessem aos serviços dos transportes internacionais;

c) De pronunciar, a pedido das partes, sentenças sôbre litígios que possam suscitar-se entre os caminhos de ferro;

d) De facilitar, entre os diferentes caminhos de ferro, as relações financeiras necessárias aos transportes internacionais e as cobranças das importâncias em atraso de pagamento e de assegurar, debaixo dêste ponto de vista, as relações dos caminhos de ferro entre si;

e) De informar os pedidos de modificações da presente Convenção e de propor a reünião das conferências previstas no artigo 60.º, quando houver motivos.

§ 2.º Um regulamento especial, constituindo o anexo II à presente Convenção, determina a sede, a composição e a organização desta repartição, bem como os seus meios de acção. Êste regulamento e as modificações neste introduzidas por acordos entre todos os Estados contratantes têm o mesmo valor e duração da Convenção.

ARTIGO 58.º

Relação das linhas aderentes à Convenção

§ 1.º A repartição central prevista no artigo 57.º é encarregada de estabelecer e ter em dia a relação das linhas aderentes à presente Convenção. Para êste efeito recebe as modificações dos Estados contratantes referentes à inscrição nesta relação ou à irradiação das linhas de um caminho de ferro ou de uma das emprêsas mencionadas no artigo 2.º

§ 2.º A entrada de nova linha no serviço dos transportes internacionais tem lugar sòmente a um mês da data da carta da repartição central participando a inscrição aos outros Estados.

§ 3.º A irradiação de uma linha é efectuada pela repartição central logo que o Estado que pediu a inscrição nesta relação lhe comunique que não se encontra em situação de satisfazer às obrigações impostas pela Convenção.

§ 4.º A simples recepção do aviso emanado da repartição central dá imediatamente a cada caminho de ferro o direito de cessar, com a linha irradiada, todas as relações de transporte internacional, salvo o referente aos transportes em curso, que devem ser continuados até destino.

ARTIGO 59.º

Admissão de novos Estados

§ 1.º Qualquer Estado não signatário que pretenda aderir à presente Convenção dirige o seu pedido ao Govêrno Suíço, que o transmite a todos os Estados participantes com uma nota da repartição central sôbre a situação dos caminhos de ferro do Estado peticionário sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2.º Se, no prazo de seis meses contados da data do envio dêste aviso, ao menos dois Estados não notificarem a sua oposição ao Govêrno Suíço, o pedido considera-se deferido de pleno direito e o Govêrno Suíço assim o comunica ao Estado peticionário e a todos os Estados participantes.

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

Révision de la Convention

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

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

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

ARTICLE 61

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

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 intentation au moins un an avant cette date au Gouvernement Suisse, qui en informera tous les États participants.

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

§ 2. Les nouveaux 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

Ratifications

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement Suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze États, le Gouvernement Suisse pourra se mettre en rap-

No caso contrário, o Govêrno Suíço participa a todos os Estados e ao Estado peticionário o adiamento do pedido.

§ 3.° Toda a admissão produz os seus efeitos um mês depois da data do aviso enviado pelo Govêrno Suíço.

ARTIGO 60.°

Revisão da Convenção

§ 1.° Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, por convocação do Govêrno Suíço, o mais tardar cinco anos depois da entrada em vigor das modificações adoptadas na última Conferência.

Será convocada uma Conferência antes dêste período se fôr pedida ao menos pela têrça parte dos Estados contratantes.

§ 2.° A entrada em vigor da nova Convenção resultante de uma conferência de revisão impõe a revogação da Convenção anterior, mesmo relativamente às partes contratantes que não ratificarem a nova Convenção.

ARTIGO 61.°

Disposições complementares

§ 1.° As disposições complementares que quaisquer Estados contratantes ou caminhos de ferro participantes julguem conveniente publicar para execução da Convenção são comunicadas à Repartição Central.

§ 2.° Os acordos concluídos para a adopção destas disposições podem ser postos em vigor, nos caminhos de ferro que os tenham aceitado, nas formas previstas pelas leis e regulamentos de cada Estado, sem implicar modificação na Convenção internacional.

A sua entrada em vigor é comunicada pela repartição central.

ARTIGO 62.°

Duração do compromisso resultante da adesão à Convenção

§ 1.° A duração da presente Convenção é ilimitada. Entretanto, cada Estado participante pode separar-se, nas seguintes condições:

O primeiro compromisso é válido até 31 de Dezembro do quinto ano seguinte à entrada em vigor da presente Convenção. Qualquer Estado que queira separar-se no fim dêste período deverá notificar a sua intenção pelo menos um ano antes desta data ao Govêrno Suíço, que disso informará todos os Estados participantes.

Na falta de notificação no prazo indicado, o compromisso será prolongado de pleno direito por um período de três anos, e assim sucessivamente de três anos em três anos; na falta de denúncia um ano pelo menos antes de 31 de Dezembro do último ano de um dos períodos trienais.

§ 2.° Os novos Estados admitidos a fazer parte da Convenção no decurso do período qüinqüenal ou de um dos períodos trienais ficam obrigados até ao fim dêste período, depois até ao fim de cada um dos períodos seguintes, desde que não tenham denunciado o seu compromisso pelo menos um ano antes de findar cada um.

ARTIGO 63.°

Ratificações

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados com a brevidade possível junto do Govêrno Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados, o Govêrno Suíço poderá dirigir-se ao gover-

port avec les Gouvernements intéressées à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 64

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

Au texte français sont joints un text 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 des États susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement Italien au Gouvernement Suisse pour être deposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement Italien à tous les États représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement Portugais.

Pour l'Allemagne:

Ulrich von Hassel.
Heinrich Niemack.
Johannes Koffka.

Pour l'Autriche:

Dr Ant. Rintelen.

Pour la Belgique:

P. Albert de Ligne.

Pour la Bulgarie:

Général Ivan Volkoff.

Pour le Danemark:

J. C. W. Krusse.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

Alfred Wysocki.

Pour l'Espagne:

G. de Ojeda.

Pour l'Estonie:

A. Schmidt.

Pour la Finlande:

Pontus Artti.

Pour la France:

Charles de Chambrun.

Pour la Grèce:

M. C. Mélas.

Pour la Hongrie:

Frédéric Villani.

nos interessados com o fim de ser examinada a possibilidade de se pôr em vigor a Convenção.

ARTIGO 64.º

Textos da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi conclusa e assinada em língua francesa, conforme o uso diplomático estabelecido.

Ao texto francês estão juntos um texto em língua alemã e outro em língua italiana, que têm valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência faz fé o texto francês.

Em fé de que os Plenipotenciários dos Estados acima indicados e os delegados da Comissão do Território do Sarre assinaram a presente Convenção.

Feito em Roma, em duplicado, em 23 de Novembro de 1933, ficando um dos originais depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino de Itália e o outro enviado pelo Govêrno Italiano ao Govêrno Suíço, para ser depositado nos Arquivos do referido Govêrno. O Govêrno Italiano enviará uma cópia autenticada da presente Convenção a todos os Estados representados na Conferência, assim como ao Govêrno Português.

Pela Alemanha:

Ulrich von Hassel.
Heinrich Niemack.
Johannes Koffka.

Pela Áustria:

Dr. Ant. Rintelen.

Pela Bélgica:

P. Albert de Ligne.

Pela Bulgária:

General Ivan Volkoff.

Pela Dinamarca:

J. C. W. Krusse.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

Alfred Wysocki.

Pela Espanha:

G. de Ojeda.

Pela Estónia:

A. Schmidt.

Pela Finlândia:

Pontus Artti.

Pela França:

Charles de Chambrun.

Pela Grécia:

M. C. Mélas.

Pela Hungria:

Frédéric Villani.

Pour l'Italie:

Lodovico Luciolli.
A. Giannini.
Luigi Maccallini.
Ludovico Belmonte.
Massimo Chiesa.
P. Quaroni.
A. Landra.
Salvatore Maltese.
La Valle.
Luca Pietromarchi.
A. Filoni.
S. Scoccianti.

Pour la Lettonie:

Dr A. Spekke.

Pour le Liechtenstein:

Hunziker.

Pour le Luxembourg:

Dumont.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

J. Patijn.

Pour la Pologne:

Alfred Wysocki.

Pour la Roumanie:

J. Lugosianu.

Pour la Suède:

Erik Sjoborg.

Pour la Suisse:

Hunziker.

Pour la Tchécoslovaquie:

F. Chvalkovsky.

Pour la Turquie:

Zeki Nebil.

Pour la Yougoslavie:

Y. Doutchitch.

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

L. d'Ehrnrooth.

Pela Itália:

Lodovico Luciolli.
A. Giannini.
Luigi Maccallini.
Ludovico Belmonte.
Massimo Chiesa.
P. Quaroni.
A. Landra.
Salvatore Maltese.
La Valle.
Luca Pietromarchi.
A. Filoni.
S. Scoccianti.

Pela Letónia:

Dr. A. Spekke.

Pelo Liechtenstein:

Hunziker.

Pelo Luxemburgo:

Dumont.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pelos Países Baixos:

J. Patijn.

Pela Polónia:

Alfred Wysocki.

Pela Roménia:

J. Lugosianu.

Pela Suécia:

Erik Sjoborg.

Pela Suíça:

Hunziker.

Pela Checo-Eslováquia:

F. Chvalkovsky.

Pela Turquia:

Zeki Nebil.

Pela Jugo-Eslávia:

Y. Doutchitch.

Pela Comissão de Govêrno do Território da Bacia do Sarre:

L. d'Ehrnrooth.

ANNEXE I

Formulaire du bulletin de bagages (Article 20)

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1ère feuille

110 mm.

N° _____

Transport international de bagages

¢

_____

(Nom de l'administration du Chemin de fer)

Souche du bulletin de bagages

de _____ à _____

via _____

_____

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
_____ 19____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg { avec franchise de bagages pour ____ kg / sans franchise de bagages pour ____ kg	____ ____
				_____	____ ____
Train N.°				*) _____	____ ____
_____				▒▒▒ _____ Intérêt à la livraison	____ ____
_____				Frais accessoires	____ ____
				Total de taxe	____ ____

150 mm.

2e feuille

N° _____

Transport international de bagages

¢

_____

(Nom de l'administration du Chemin de fer)

Feuille de route

de _____ à _____

via _____

_____

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
_____ 19____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg { avec franchise de bagages pour ____ kg / sans franchise de bagages pour ____ kg	____ ____
				_____	____ ____
Train N.°				*) _____	____ ____
_____				▒▒▒ _____ Intérêt à la livraison	____ ____
_____				Frais accessoires	____ ____
				Total de taxe	____ ____

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

ANEXO I

Formulário da senha de bagagens (Artigo 20)

O formulário compõe-se de três fôlhas com o texto seguinte. As administrações de caminhos de ferro determinão se todas as três fôlhas ou ùnicamente as fôlhas 1 e 3 são cheias por decalque.

1.ª fôlha

N.º _____

Transporte internacional de bagagens

¢

_____

(Nome da administração do Caminho de ferro)

Talão da senha de bagagens

de _____ para _____

via _____

_____

110 mm.

Data	Número dos documentos de transporte	Número dos volumes-bagagens	Pêso real — Kg.	Preço do transporte das bagagens		
_____ 19____				Cálculo da taxa por unidade de 10 Kg. { sem franquia de bagagens para ____ kg. / com franquia de bagagens para ____ kg.	____	____
				_____	____	____
Combóio				(*) _____	____	____
n.º ____	[redacted] ____ Interêsse na entrega				____	____
	Despesas acessórias				____	____
	Total da taxa				____	____

150 mm.

2.ª fôlha

N.º _____

Transporte internacional de bagagens

¢

_____

(Nome da administração do Caminho de ferro)

Fôlha de trânsito

de _____ para _____

via _____

_____

Data	Número dos documentos de transporte	Número dos volumes-bagagens	Pêso real — Kg.	Preço do transporte das bagagens		
_____ 19____				Cálculo da taxa por unidade de 10 Kg. { sem franquia de bagagens para ____ kg. / com franquia de bagagens para ____ kg.	____	____
				_____	____	____
Combóio				(*) _____	____	____
n.º ____	[redacted] ____ Interêsse na entrega				____	____
	Despesas acessórias				____	____
	Total da taxa				____	____

(*) Os caminhos de ferro podem completar esta rubrica como julgarem conveniente.

3ª feuille, recto

N.º _____

Transport international de bagages

¢

_____

(Nom de l'administration du Chemin de fer)

Bulletin de bagages

de _____ à _____

via _____

_____

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages		
_____ 19____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg { avec franchise de bagages pour ____ kg / sans franchise de bagages pour ____ kg	____	____
				_____	____	____
Train N.º				*) _____	____	____
				[redacted] ____ Intérêt à la livraison	____	____
				Frais accessoires	____	____
				Total de taxe	____	____

VOIR AU VERSO

3ª feuille, verso

Le transport est effectué aux conditions de la Convention international concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et d'autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

3.ª fôlha, anverso

N.º _____

Transporte internacional de bagagens

¢

_____

(Nome da administração do Caminho de Ferro)

Senha de bagagens

de _____ para _____

via _____

_____

Data	Número dos documentos de transporte	Número dos volumes-bagagens	Pêso real — Kg.	Preço de transporte das bagagens		
_____ 19____				Cálculo da taxa por unidade de 10 kg. { sem franquia de bagagens para ____ kg. / com franquia de bagagens para ____ kg.		
				_____		
				_____		
Combóio				[redacted] _____ Interêsse na entrega		
n.º _____				Despesas acessórias		
				Total da taxa		

3.ª fôlha, verso

O transporte efectua-se nas condições da Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e de bagagens, assim como nas das tarifas aplicáveis à presente remessa.

_____

O passageiro é obrigado a assistir às formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais, de polícia e outras autoridades administrativas, salvo excepções admitidas pelas administrações competentes.

_____

As bagagens designadas no anverso são entregues em troca desta senha.

ANNEXE II

(Article 57)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer

ARTICLE 1er

§ 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 57 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 de 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 0 fr. 80 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 pension, dont les 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.

A l'occasion de la remise aux États contractants du rapport de gestion et du relevé de 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 1er 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 1er 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'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué 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

ANEXO II

(Artigo 57.º)

Regulamento relativo à 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 dos percursos realizados pelas demais emprêsas admitidas a participar nos transportes efectuados nas condições fixadas pela Convenção internacional. No entanto, as carreiras de navegação participam das despesas proporcionalmente a metade sòmente dos seus percursos. Para cada Estado a contribuïção 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 conseqüência 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-á 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-á no começo do ano seguinte, por ocasião da remessa do relatório do seguinte exercício findo. Se à data de 1 de Julho seguinte não fôr dada satisfação, uma quarta instância será feita junto do Estado retardatário, a fim de satisfazer as duas anuïdades vencidas; no caso de insucesso, a Repartição Central dar-lhe-á conhecimento, três meses depois, de que, se não fôr efectuado o pagamento em atraso até ao 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, tàcitamente expressa pelo Estado em falta, de se separar da Convenção, procederá à irradiação das linhas dêsse 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,

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 ledit État sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq 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 2

§ 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 3

§ 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 transport 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 para 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 prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 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 les lignes de 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.

com êste fazia parte da Convenção. Um Estado cujas linhas tenham sido irradiadas nas condições indicadas na alínea anterior sòmente poderá obter a sua readmissão no serviço dos transportes internacionais pagando prèviamente 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 contribuïtiva.

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 doutras emprêsas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos em determinadas condições, bem como os assuntos de jurisprudência e estatística julgados de interêsse.

§ 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 êste efeito a Repartição Central põe a emprêsa de transportes 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 emprêsa de transportes 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 emprêsa de transportes não obedecer dentro de quinze dias às determinações da Repartição Central, é-lhe dirigida nova instância, com indicação das conseqüências 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 emprêsa de transportes uma nota fundamentada, convidando êsse Estado a informar sôbre as medidas a tomar e especialmente a examinar se deve manter na relação as linhas da emprêsa de transportes em débito.

§ 6.º Se o Estado a que pertence a emprêsa de transportes devedora declara que, apesar da recusa de pagamento, entende não dever fazer retirar da relação as linhas desta emprêsa, 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 emprêsa no que se refere aos débitos resultantes dos transportes internacionais.

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

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie, avec la participation des délégués de la Commission de Gouvernement du territoire du bassin de la Sarre, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer signée à Berne le 23 Octobre 1924 en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE I

Objet et portée de la Convention

ARTICLE 1

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 58 de la présente Convention.

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

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même 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.

2° 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 e qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

ARTICLE 2

Dispositions relatives aux transports combinés

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

Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.)

A Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Cidade Livre de Dantzig, a Espanha, a Estónia, a Finlândia, a França, a Grécia, a Hungria, a Itália, a Letónia, o Liechtenstein, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, a Polónia, a Roménia, a Suécia, a Suíça, a Checo-Eslováquia, a Turquia, a Jugo-Eslávia, com a participação de delegados da comissão de govêrno do território da bacia do Sarre, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro, assinada em Berne em 23 de Outubro de 1924, em conformidade com o artigo 60.° da dita Convenção, resolveram estabelecer uma nova Convenção para êsse efeito e concordaram nos artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e amplitude da Convenção

ARTIGO 1.°

Caminhos de ferro e transportes aos quais se aplica a Convenção

§ 1.° A presente Convenção aplica-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 contratantes e que se efectuem exclusivamente por algumas das linhas inscritas na relação estabelecida em conformidade com o artigo 58.° da presente Convenção.

§ 2.° Exceptuam-se, contudo, da aplicação da presente Convenção:

1.° As remessas cuja origem e destino estão no território do mesmo Estado e que sòmente 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.° As remessas entre estações de dois Estados limítrofes, se os transportes forem efectuados 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 oposição dos referidos Estados, o regime do regulamento interno aplicável aos ditos caminhos de ferro.

ARTIGO 2.°

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1.° Podem inscrever-se na lista prevista no artigo 1.°, além dos caminhos de ferro, quaisquer carreiras regulares de serviço de automóveis ou de navegação que completem os percursos de via férrea e efectuem os transportes internacionais sob a responsabilidade de um Estado contratante ou de um caminho de ferro inscrito na relação.

§ 2.° As emprêsas 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 resul-

nécessairement des modalités différentes du transport. Ces 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.

§ 4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

ARTICLE 3

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:

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

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

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

4° Sauf exceptions indiquées dans l'annexe I à la présente Convention:

A. Les matières sujettes à explosion, savoir:

a) Explosifs de mines ou de tir;

b) Munitions;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice;

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

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

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée;

C. Les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

ARTICLE 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

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

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

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

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

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

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

3° Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin

tem absolutamente das modalidades diferentes do transporte. Entretanto estas modificações não podem derrogar as regras de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção.

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

§ 4.° Para os transportes internacionais que abranjam ao mesmo tempo linhas de caminhos de ferro e serviços de transporte diferentes dos que estão definidos no § 1.° acima, os caminhos de ferro podem estabelecer, de acôrdo com as emprêsas de transporte interessadas, disposições tarifárias aplicando um regime diferente do da presente Convenção, com o fim de ter em vista cada uma das modalidades do transporte. Podem, neste caso, prever o emprêgo de um título de transporte diferente do que está previsto na presente Convenção.

ARTIGO 3.°

Objectos excluídos do transporte

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

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

2.° Os objectos cujas dimensões, pêso 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.° Os objectos cujo transporte esteja proïbido por disposição legal ou por medida de ordem pública, ainda que isto se dê num único dos Estados a atravessar;

4.° Salvas as excepções indicadas no anexo I à presente Convenção:

A) As substâncias sujeitas a explosão, a saber:

a) Explosivos de mina ou de tiro;

b) Munições;

c) Inflamadores e peças de fogo de artifício;

d) Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão;

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

B) As substâncias sujeitas a inflamação espontânea;

C) As substâncias repugnantes ou susceptíveis de produzir infecções.

ARTIGO 4.°

Objectos admitidos ao transporte debaixo de certas condições

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

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

2.° 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 e 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 obrigatòriamente 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.° Os veículos de caminhos de ferro rolando sôbre as próprias rodas são admitidos desde que um caminho

de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

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

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

b) L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des États d'expédition, de destination et de transit.

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

§ 2. Deux ou plusieurs 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 que celles qui sont prévues par l'annexe I même.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission d'Experts les dispositions de l'accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

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

ARTICLE 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

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

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

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

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

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

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

de ferro verifique que o veículo está em condições de circular e o ateste por meio de inscrição sôbre o próprio veículo ou de certificado especial; as locomotivas, *tenders* e automotoras devem, além disso, ser acompanhados de um agente fornecido pelo expedidor, cuja função principal é assegurar a sua lubrificação;

4.° 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, cêstos, 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 polícia veterinária dos Estados de origem, trânsito e destino.

5.° 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.° Dois ou mais Estados contratantes podem estabelecer entre si acordos particulares dos quais resulte 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 do que as previstas no próprio anexo I.

Quando acordos dêste género admitam a transporte objectos excluídos segundo as prescrições do anexo I, êsses acordos devem ser comunicados à Repartição Central de Transportes Internacionais em Caminhos de Ferro, que faz incluir na ordem do dia da próxima sessão da comissão de peritos as disposições do acôrdo especial dizendo respeito a essa admissão, excepto se essas disposições tiverem sido já examinadas e rejeitadas pela comissão.

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

ARTIGO 5.°

Obrigação do caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1.° 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 caminho de ferro não é obrigado a aceitar os objectos cuja carga, transbôrdo ou descarga exija o emprêgo de meios especiais, salvo quando as estações em que tais operações hajam de realizar-se disponham dêsses meios.

§ 3.° 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 satisfaçam aquela condição.

§ 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 temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) Certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

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

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

TITRE II

Du contrat de transport

CHAPITRE I

Forme et conditions du contrat de transport

ARTICLE 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

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

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

§ 2. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'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. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand, ou en italien.

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

§ 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 mar-

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

§ 5.° Se o interêsse 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 temporàriamente excluídas ou admitidas sòmente em determinadas condições;

c) Determinadas expedições poderão beneficiar temporàriamente de prioridade no transporte.

Estas medidas devem ser tornadas públicas.

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

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

TÍTULO II

Do contrato de transportes

CAPÍTULO I

Forma e condições do contrato de transporte

ARTIGO 6.°

Teor e forma da declaração de expedição

§ 1.° O expedidor deve apresentar para cada expedição internacional regulada pela presente Convenção uma declaração de expedição conforme o modêlo que constitue o anexo II à Convenção.

O formato do modêlo da declaração de expedição pode, no entanto, ser reduzido por meio de disposições tarifárias para determinados tráfegos entre países limítrofes.

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

§ 2.° 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.

O caminho de ferro pode exigir que as indicações e declarações a fazer pelo expedidor na declaração de expedição e, havendo-os, nos anexos a esta sejam escritas em caracteres latinos.

§ 3.° As partes do modêlo 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.° A adopção do modêlo de declaração de expedição branco ou do modêlo com faixas vermelhas indica

chandise 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 ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

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

Les mentions suivantes sont obligatoires:

a) Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) La désignation du chemin de fer expéditeur;

c) La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) Le nom et l'adresse 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, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu d'indiquer: pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire; 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; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, 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 de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

f) L'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme déposées dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) La signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse, complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphi-

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.° Não se aceitam declarações de expedição raspadas, entrelinhadas ou em que sejam colados pedaços de papel. 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 pêso dos volumes.

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

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 destinatário e da estação destinatária, com todas as especificações necessárias para evitar qualquer possível confusão entre as estações de uma mesma localidade, ou entre localidades diversas mas designadas pelo mesmo nome ou por nomes análogos;

d) O nome e a direcção do destinatário. Como destinatário apenas deve ser indicada uma só pessoa, firma ou razão social. A não ser que a tarifa aplicável o permita expressamente, não é aceite como destinatário a indicação da estação de destino ou do chefe da estação de destino. Não são autorizadas as direcções que não indiquem o nome do destinatário, tais como «à ordem de . . .» ou «ao portador do duplicado da declaração de expedição»;

e) A designação da natureza da mercadoria, a indicação do pêso ou, na sua falta, uma indicação análoga conforme as prescrições do caminho de ferro expedidor. Quando as leis ou os regulamentos do país de partida autorizem o expedidor a expedir as suas remessas sem indicação de pêso ou indicação que o substitua, êsse pêso ou essa indicação são inscritos pelo caminho de ferro expedidor. Além disso, devem ser indicados: nas expedições de volumes em detalhe, o número, a descrição da embalagem, as marcas, números ou, na sua falta, a indicação de que os volumes levam a direcção do destinatário; nas remessas cuja carga seja de conta do expedidor, a série, o número e marca de propriedade 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 fôlhas das mesmas dimensões, cuidadosamente ligadas a esta e assinadas pelo expedidor. A declaração de expedição deve mencionar a existência dessas fôlhas. Se fôr indicado o pêso total da remessa, essa indicação deve ser feita na própria declaração de expedição.

f) A 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, repartição de alfândega ou de qualquer outra autoridade.

g) Nome ou razão social do expedidor, avalizado pela sua assinatura, bem como indicação do seu enderêço, completado, quando se julgue útil, pelo seu enderêço

que 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 doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les 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, § 2);

i) La demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus au § 10 de l'article 11 et à l'article 34;

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

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

m) Le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer, comme il est dit à l'article 19;

n) L'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

o) Les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'article 15.

§ 7. Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un État ou par les tarifs, 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 qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. 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 incombe à l'expéditeur 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 être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

§ 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

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 êste último modo de entrega seja aplicável na estação de destino (artigo 16.°, § 2.°);

i) O pedido das tarifas a aplicar, designadamente o das tarifas especiais ou excepcionais previstas no § 10.° do artigo 11.° e artigo 34.°;

k) O total da importância referente ao interêsse na entrega, declarado na conformidade do artigo 35.°;

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

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

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.°

§ 7.° Não é permitido inserir na declaração de expedição quaisquer outras declarações, salvo quando forem prescritas pelas leis e regulamentos de um Estado e não sejam contrárias à presente Convenção.

É proïbido 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 modêlo, destinado a ser conservado pelo caminho de ferro como prova do contrato de transporte.

§ 8.° 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.° 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.°, desde que se trate de objectos cujo carregamento comum com outras mercadorias seja proïbido.

§ 10.° 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 expedidor é autorizado a inscrever na parte inferior do verso da declaração de expedição, mas a

information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

«Envoi de N.»;
«Par ordre de N.»;
«A la disposition de N.»;
«Pour être réexpédié à N.»;
«Assuré auprès de N.»;
«Pour la ligne de navigation N. ou pour le navire N.»;
«Provenant de la ligne de navigation N. ou du navire N.»;
«Pour la ligne de service automobile N.»;
«Provenant de la ligne de service automobile N.»;
«Pour la ligne aérienne N.»;
«Provenant de la ligne aérienne N.»;
«Pour l'exportation à destination de N.».

ARTICLE 7

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 ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes on inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle 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. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane, d'octroi, d'autorités fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription dois également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. Les lois et règlements de chaque 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.

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de 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

título de simples informação para o destinatário, sem que disto resulte obrigação ou responsabilidade para o caminho de ferro, indicações que se relacionem com a expedição, como por exemplo:

«Remete N.»;
«Por ordem de N.»;
«A disposição de N.»;
«Para ser reexpedido para N.»;
«Segurado por N.»;
«Para a linha de navegação N. ou para o navio N.»;
«Proveniente da linha de navegação N. ou do navio N.»;
«Para a linha de serviço automóvel N.»;
«Proveniente do serviço automóvel N.»;
«Para a linha aérea N.»;
«Proveniente da linha aérea N.»;
«Para exportação com destino a N.».

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; se êsse espaço fôr insuficiente o expedidor fará nêle uma chamada indicando o sítio da declaração de expedição em que se encontra o complemento da indicação.

§ 2.º O caminho de ferro tem sempre o direito de verificar se a remessa corresponde às indicações da declaração de expedição e se foram observadas as medidas de segurança prescritas no anexo I.

Quando se trate da verificação do conteúdo da remessa deve ser convidado a assistir à verificação o expedidor ou consignatário, segundo ela seja feita na estação expedidora ou na estação destinatária. 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. O caminho de ferro não pode proceder à verificação do conteúdo em trânsito a não ser que essa operação seja imposta por necessidades da exploração, ou por regulamentos da alfândega, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia ou outras autoridades administrativas.

Se o resultado da verificação fôr diferente das indicações da declaração de expedição, deve ser-lhe inscrito êsse resultado. Se a verificação fôr efectuada na estação expedidora, a inscrição deve igualmente ser feita no duplicado da declaração de expedição, desde que êste esteja em poder do 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.

§ 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 pêso da mercadoria ou o número dos volumes, bem como a tara real dos vagões.

O caminho de ferro é obrigado a indicar na declaração de expedição o resultado das constatações feitas sôbre o pêso, o número de volumes, bem como a tara real dos vagões.

§ 4.º No caso de pesagem de carregamentos completos em báscula, o pêso é determinado deduzindo-se ao pêso

poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

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

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit:

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

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 . . .	15 francs.

Pour les marchandises dénommées à l'annexe I:

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

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieure 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 qui sont prévues sous la lettre *a*) du présent paragraphe, ou en général en cas de déclaration pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, 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.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

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

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

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir,

total do vagão carregado a tara no mesmo inscrita, a não ser que acuse tara diferente uma pesagem especial do vagão em vazio.

§ 5.° Em caso de indicação ou de declaração irregular, falsa ou incompleta de que possa resultar quer a aceitação de objectos excluídos de transporte, nos termos do n.° 4.° do artigo 3.°, quer beneficiar a remessa de um preço de transporte mais reduzido, quer a não observação das medidas de segurança prescritas no anexo I, quer o excesso de carga de um vagão carregado pelo expedidor, deve ser paga uma sobretaxa, sem prejuízo do pagamento da importância complementar do preço do transporte e, se houver lugar, do total da indemnização por dano eventual, assim como 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.° 4.° do artigo 3.° 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.° 4.° do artigo 3.°	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 pêso bruto do volume completo.

Se as prescrições em vigor referentes ao tráfego interno do caminho de ferro em que fôr descoberta a contravenção previrem 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, ou, em geral, em caso de declaração que possa por qualquer maneira fazer beneficiar a expedição de uma tarifa mais reduzida do que aquela que lhe é efectivamente aplicável, a sobretaxa é igual ao dôbro 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.

Quando uma remessa fôr constituída por mercadorias taxadas por diferentes preços e o pêso de cada uma delas possa ser determinado sem dificuldade a sobretaxa é calculada segundo a taxa aplicável a cada uma das mercadorias, se desta maneira de fazer o cálculo resultar uma sobretaxa mais reduzida.

c) No caso de indicação de pêso inferior ao real, a sobretaxa é igual ao dôbro da diferença entre o preço do transporte do pêso declarado e o pêso verificado, desde a estação de partida até à 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 destinatária, do pêso excedente sôbre o limite de carga. Dá-se a sobrecarga quando a carga de um vagão excede o limite de carga, definido da forma seguinte:

Quando um vagão tem sòmente uma inscrição relativa ao pêso da carga que pode receber, considera-se

celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale ; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorqu'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 ;

e) En cas d'indication inexacte du poids (sans qu'il y ait surcharge), lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 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 8

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

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

§ 2. L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposta como indicando a carga normal; o limite de carga é neste caso igual a esta carga normal aumentada de 5 por cento;

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

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

§ 6.º As sobretaxas a cobrar em conformidade com o § 5.º acima 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 pêso, 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 pêso 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 pêso sobrevindo no decurso do transporte, sem que haja sobrecarga, se o expedidor provar que o agravamento foi devido a circunstâncias atmosféricas;

e) No caso de indicação inexacta do pêso (sem que tenha havido sobrecarga do vagão), desde que a diferença entre o pêso indicado na declaração de expedição e o pêso constatado não ultrapasse dois por cento do pêso declarado.

§ 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 sôbre 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 dêste artigo, se houver lugar; no caso de descarga, a operação é paga em conformidade com a tarifa de despesas acessórias 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 8.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 sôbre 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

sition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

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

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

§ 5. Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, 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 connaissement.

ARTICLE 9

Tarifs. Interdiction de traités particuliers

§ 1. Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque État.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les États dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt après leur publication.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au 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 seul vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture de bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions du § 4 de l'article 6 et de l'article 11.

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

§ 3. 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.

deve ser feita na presença do expedidor, se êste assim o exigir.

§ 3.° Depois da aposição do carimbo, a declaração de expedição constitue prova do contrato de transporte.

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

§ 5.° 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.°

Tarifas. Proïbição de contratos particulares

§ 1.° Os preços de transporte e as despesas acessórias são calculadas em conformidade com as tarifas legais em vigor e devidamente publicadas em cada Estado.

A publicação de tarifas internacionais não é, todavia, obrigatória senão nos Estados cujos caminhos de ferro tomem parte dessas tarifas como rêdes de partida ou de chegada.

Os aumentos de tarifas internacionais ou outras disposições de que resulte tornarem-se mais rigorosas as condições de transporte previstas nas mesmas tarifas só entram em vigor quinze dias, pelo menos, depois da sua publicação.

As 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.° 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 do § 4.° do artigo 6.° e do artigo 11.°

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 írritas e nulas.

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

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

§ 4. Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus des prix de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, 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.

Le montant des surtaxes ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

ARTICLE 10

Calcul des taxes. Itinéraires

Pour le calcul des taxes et la détermination des itinéraires les règles suivantes doivent être observées:

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

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

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît 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 au § 2 de l'article 17, le chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix 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 direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre *a*) ou entre la gare expéditrice et celle qui est 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*),

§ 4.° Não é cobrada como receita dos caminhos de ferro, além das taxas de transporte e das despesas acessórias previstas nas tarifas, nenhuma importância além de despesas que tenham do 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.°

Deve ser mencionada na declaração de expedição a importância das sobretaxas, bem como o motivo da sua cobrança.

ARTIGO 10.°

Cálculo das taxas. Percursos

Para o cálculo das taxas e determinação dos percursos devem ser observadas as seguintes regras:

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

A indicação de estações onde se devam efectuar as formalidades exigidas pela alfândega, 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 sòmente 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 § 2.° do artigo 17.°, 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 transposte 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 expedidora 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 no 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 aplicável 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

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

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

2° Que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignés 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 lettres *b*), *c*) et *e*) le chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

i) Si le chemin de fer, en exécution des dispositions de la lettre *d*) et du deuxième alinéa de la lettre *e*) ci-dessus, a appliqué un tarif direct international comportant une taxe plus élevée que celle que l'on obtient, sur le même parcours, par la soudure d'autres tarifs et si les conditions d'application de ces derniers tarifs sont remplies, le chemin de fer est tenu de rembourser la différence en plus à la demande de l'ayant droit.

ARTICLE 11

Délais de livraison

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

a) Pour la grande vitesse:

1° Délai d'expédition	1 jour.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 300 kilomètres de distance d'application des tarifs	1 jour.

b) Pour la petite vitesse:

1° Délai d'expédition	1 jour.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application des tarifs	1 jour.

§ 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 raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents;
Soit une ligne secondaire;

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 § 5.° do artigo 5.° e no § 1.° do artigo 23.°, efectuar o transporte por uma via diferente do itinerário indicado pelo expedidor, a não ser sob a condição de:

1.° 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.° 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*) dêste parágrafo, o caminho de ferro sòmente é responsável por qualquer prejuízo resultante da escolha do itinerário ou das tarifas no caso de dolo ou falta grave;

i) Se o caminho de ferro, executando as disposições da letra *d*) e da alínea segunda da letra *e*) acima, aplicou uma tarifa directa internacional de que resulte uma taxa mais elevada do que a que se obtém, no mesmo percurso, pela ligação de outras tarifas e se as condições de aplicação dessas últimas tarifas tiverem sido cumpridas, é obrigado a reembolsar a diferença cobrada a mais perante o pedido de quem de direito.

ARTIGO 11.°

Prazos de entrega

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

a) Para a grande velocidade:

1.° Prazo de expedição	1 dia.
2.° Prazo de transporte, por fracção indivisível de 300 quilómetros de aplicação de tarifas	1 dia.

b) Para a pequena velocidade:

1.° Prazo de expedição	1 dia.
2.° Prazo de transporte, por fracção indivisível de 150 quilómetros de aplicação de tarifas	1 dia.

§ 2.° Quando a remessa percorre diferentes rêdes sem descontinuïdade de via férrea, o prazo de transporte é calculado pela distância total entre a estação expedidora e a destinatária; o prazo de expedição é contado sòmente uma vez, qualquer que seja o número de rêdes percorridas.

§ 3.° 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 transbordador ou barco;
Quer por via ordinária;
Quer por certos ramais, ligando duas linhas da mesma rêde ou de rêdes diferentes;
Quer por uma linha secundária;

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.

§ 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 au § 1 de l'article 8.

§ 6. Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivé 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 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

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

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

L'effet des interruptions des délais de livraison prévues par le présent article est subordonné à la condition que le chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée dans la lettre de voiture.

§ 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 exception-

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.

§ 4.° Os prazos suplementares motivados pelas circunstâncias mencionadas na alínea *a*) do § 3.° dêste artigo devem figurar nas tarifas.

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

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

§ 6.° O prazo é observado se antes do seu têrmo 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 têrmo, a remessa é posta à disposição do destinatário na estação destinatária.

§ 7.° Os prazos de entrega deixam de correr durante todo o tempo gasto no cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia ou outras autoridades administrativas, bem como durante qualquer interrupção do tráfego, impedindo temporàriamente 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.° e 3.° do artigo 7.° e durante o tempo de paragem motivado por modificação no contrato de transporte, determinada pelo expedidor em virtude do artigo 21.°

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

a) De estadia dêstes animais nas estações de data de água;
b) De paragens resultantes de medidas policiais;
c) De inspecção veterinária.

As interrupções dos prazos de entrega previstas no presente artigo só podem produzir efeito quando o caminho de ferro indique na declaração de expedição o motivo e a duração das mesmas.

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

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

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

§ 10.° Quando, em conformidade com leis e regulamentos de um dos Estados, sejam aprovadas tarifas

nels 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

État 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 défectueux de l'embalage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au chemin de fer.

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

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

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

§ 7. Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marespeciais ou excepcionais a preços reduzidos com alongamento de prazos, os caminhos de ferro dêsse Estado podem aplicar 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 de perda total ou parcial ou de avaria no decurso do transporte ou de poder causar prejuízo 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 conseqüências da falta de embalagem ou dos defeitos desta assim reconhecidos na declaração de expedição e da mesma forma dos defeitos não aparentes da embalagem. Todos os prejuízos resultantes ficam a cargo do expedidor, que fica obrigado a indemnizar o caminho de ferro no caso de prejuízo que êste tenha.

O expedidor é também responsável no caso de defeitos aparentes da embalagem que não tenham sido indicados na declaração de expedição, se pelo caminho de ferro fôr feita prova da existência dêsses 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 modêlo que constitue o 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 e 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 enderêço 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 sòmente 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 carvão, a cal, a cinza, as terras comuns, as terras corantes), a não ser que tais mercadorias sejam devidamente embaladas e atadas de

chandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

ARTICLE 13

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

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

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, 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, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 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.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais sont à la charge de la marchandise.

forma a não poderem quebrar-se, perder-se, sujar ou deteriorar os demais volumes.

ARTIGO 13.º

Documentos 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 dêste 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 dêstes documentos, salvo o caso de falta por parte do caminho de ferro.

O caminho de ferro é responsável, do mesmo modo que um comissário, pelas conseqüências da perda ou da errada utilização dos documentos mencionados na declaração de expedição e que a acompanhem ou lhe tenham sido confiados; a indemnização a pagar pelo caminho de ferro não deverá nunca exceder o que corresponderia pagar pela perda da mercadoria.

§ 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.

Se o expedidor não tiver acondicionado ou resguardado as mercadorias em conformidade com as prescrições alfandegárias, o caminho de ferro tem o direito de o fazer. A mercadoria responde pelas despesas feitas com estas operações.

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

ARTICLE 14

Remise au transport et chargement des marchandises

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

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

§ 3. Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent

CAPÍTULO II

Execução de contrato de transporte

ARTIGO 14.º

Expedição e carga das mercadorias

§ 1.º A expedição das mercadorias é regida pelas leis e regulamentos em vigor na estação expedidora.

§ 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 êste respeito. Não havendo tarifas directas internacionais, ou

pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

ARTICLE 15

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

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

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

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

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le chemin de fer la mention «franco de douane» inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

§ 2. Sous réserve de l'exception prévue au quatrième alinéa du § 1 du présent article, 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.

Le chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

ARTICLE 16

Livraison

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

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

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

não contendo disposições sôbre o caso, aplicam-se em todo o percurso as prescrições que vigorarem na estação expedidora.

ARTIGO 15.º

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

§ 1.º Em trânsito, as formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou de polícia e outras autoridades administrativas são desempenhadas pelo caminho de ferro. Êste tem a liberdade, sob a sua responsabilidade, de confiar êste serviço a um comissionário ou de o executar êle 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 êste motivo lhe assista o direito de se apropriar da mercadoria ou de efectuar as operações.

Se o expedidor designou para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais ou outras autoridades administrativas uma estação onde os regulamentos em vigor não permitam o cumprimento dessas formalidades, ou se prescreveu, para essas operações, uma forma de procedimento que não possa ser executada, o caminho de ferro executa as operações da forma que lhe pareça mais favorável ao interessado e dá conhecimento das medidas tomadas ao expedidor.

É considerado um pedido do cumprimento das formalidades aduaneiras pelo caminho de ferro a indicação «franco de alfândega» feita pelo expedidor na declaração de expedição. Neste caso o caminho de ferro pode à sua escolha efectuar esta operação em trânsito ou na estação de destino.

§ 2.º Sob reserva da excepção prevista na alínea 4) do § 1.º do presente artigo, quando na estação de destino exista uma repartição de alfândega, se a declaração de expedição indicar desembaraço aduaneiro à chegada ou se, na falta desta indicação, a mercadoria tiver chegado em regime aduaneiro, o destinatário tem o direito de executar na estação de destino as formalidades da alfândega. Se usar dêste direito, deve prèviamente pagar as despesas que onerem o transporte da remessa e relativas à declaração de expedição.

O caminho de ferro pode proceder nos termos do § 1.º se, no prazo previsto pelos regulamentos em vigor na estação de destino, o destinatário não tiver retirado a declaração de expedição.

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 do 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 obrigação 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

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 perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au § 1 de l'article 30, le destinataire est autorisé 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

Paiement des frais de transport

§ 1. Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport, et non comme frais accessoires, les frais accessoires qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul de la taxe.

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous la forme ci-après:

a) S'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le mot: «franco»;

b) S'il prend à sa charge des frais en sus de ceux qui sont compris en *a*) ci-dessus, il l'indique par les mots «franco y compris . . .» (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer);

c) S'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par les mots: «franco de tous frais»;

d) S'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots: «franco de port»;

e) S'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots: «franco de tous frais accessoires» ou «franco de tous frais survenant en cours de route» ou «franco de . . .» (désignation exacte des frais qu'il veut payer);

f) S'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complétée par les mots: «. . . jusqu'à x».

g) S'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots: «franco pour . . .» (indication de la somme en toutes lettres);

La mention «franco de douane» signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement.

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.

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 das mercadorias. 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 interêsse ou por interêsse de outrem, depois da expiração dêste 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 prèviamente as obrigações que êste contrato impõe.

ARTIGO 17.º

Pagamento das despesas de transporte

§ 1.º As despesas relativas ao transporte (preço do transporte, despesas acessórias e outras despesas ocorridas em trânsito) são pagas, quer pelo expedidor, quer pelo consignatário, conforme as disposições abaixo.

Para a aplicação destas disposições são consideradas como preço de transporte e não como despesas acessórias, as despesas acessórias que, segundo a tarifa aplicável, devem ser juntas aos preços das tabelas ou aos preços excepcionais quando se proceda ao cálculo da taxa.

§ 2.º O expedidor que tome a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas deve fazer essa indicação no local da declaração de expedição a isso destinado, da forma seguinte:

a) Se tomar a seu cargo a totalidade dos preços de transporte e de todas as despesas acessórias que, segundo os regulamentos e a tarifa, podem ser lançados pela estação expedidora, deve indicá-lo pela palavra: «franco»;

b) Se tomar a seu cargo as despesas além das compreendidas na alínea *a*) acima, deve indicá-lo pelas palavras: «franco e compreendido . . .» (designação exacta das demais despesas que quere pagar);

c) Se tomar a seu cargo as despesas de toda e qualquer natureza, deve indicar pelas palavras: «franco de todas as despesas»;

d) Se tomar a seu cargo apenas os preços de transporte, deve indicá-lo pelas palavras: «franco de porte»;

e) Se tomar a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas acessórias ou das despesas que sobrevenham em trânsito, deve indicá-lo pelas palavras: «franco de todas as despesas acessórias» ou «franco de todas as despesas que sobrevenham em trânsito» ou «franco de . . .» (designação exacta das despesas que quere pagar);

f) Se tomar a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas referentes ao transporte até a um ponto da fronteira ou uma estação de fronteira, deve indicá-lo por uma das indicações previstas acima, completando-a pelas palavras: «. . . até X»;

g) Se tomar a seu cargo uma importância determinada, deve indicá-lo pelas palavras: «franco por . . .» (indicação da importância por extenso).

A indicação «franco de alfândega» significa que o expedidor terá de pagar todas as importâncias que os serviços alfandegários recebam do caminho de ferro, assim como as despesas acessórias e outras a receber pelo caminho de ferro resultantes do desembaraço aduaneiro.

É permitido escrever seguidamente na declaração de expedição várias indicações, referentes ao pagamento de portes, que se completem entre si.

§ 3. Les frais afférents au transport 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.

§ 4. Le chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais afférents au transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais afférents au transport.

§ 5. Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge 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 sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard un mois après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre remise du reçu.

§ 6. Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

ARTICLE 18

Application irrégulière du tarif

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

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

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

§ 4. Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

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

ARTICLE 19

Remboursements et débours

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

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

§ 3. Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant

§ 3.° As despesas referentes ao transporte que o expedidor não tome a seu cargo são consideradas deixadas a cargo do destinatário.

§ 4.° O caminho de ferro expedidor pode exigir o pagamento adiantado do transporte quando se trate de 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.

§ 5.° Se a importância das despesas que o expedidor toma a seu cargo não puder ser fixada exactamente no momento da entrega ao transporte, o caminho de ferro pode exigir, a título de garantia, o depósito, contra recibo, de uma importância representando aproximadamente as despesas. Essas despesas são lançadas num boletim de franquia que servirá para regularização da conta com o expedidor, o mais tardar um mês depois de ter expirado o prazo de entrega. Das indicações do boletim de franquia será passada uma conta, que é entregue ao expedidor em troca de recibo.

§ 6.° Salvo o caso previsto no § 5.°, a estação expedidora deve especificar, tanto no duplicado como na declaração de expedição, as despesas arrecadadas em porte pago.

ARTIGO 18.°

Aplicação irregular da tarifa

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

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

§ 3.° 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.° As importâncias em débito referentes à declaração de expedição previstas no presente artigo vencem juro de 6 por cento quando excedam 10 francos.

Estes juros contam-se desde o dia da reclamação administrativa a que se refere o artigo 40.° ou, se não houver reclamação, desde o dia da demanda judicial.

ARTIGO 19.°

Reembolsos e desembolsos

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

§ 2.° O caminho de ferro não é obrigado a pagar o reembôlso ao expedidor emquanto não receber do consignatário a respectiva importância. Esta importância deve ser posta à disposição do expedidor no prazo de seis semanas dêste recebimento; no caso de atraso, são devidos juros de 6 por cento correndo desde o fim do prazo.

§ 3.° Se a mercadoria foi entregue ao destinatário sem prèviamente ter sido feita a cobrança do reembôlso, o caminho de ferro é obrigado a pagar ao expe-

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, § 1).

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

ARTICLE 20

Obligations du chemin de fer destinataire

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

CHAPITRE III

Modification du contrat de transport

ARTICLE 21

Droit de modifier le contrat de transport

§ 1. L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport:

a) En retirant la marchandise à la gare expéditrice;

b) En l'arrêtant en cours de route;

c) En ajournant sa livraison;

d) En la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au délà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne;

e) En ordonnant son retour à la gare expéditrice.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

f) A l'établissement d'un remboursement;

g) A l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) A l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres *a*) à *e*) inclus et *g*).

Dans les cas visés aux lettres *d*) et *e*), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

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 de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinéa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'annexe IV 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 destididor a totalidade do prejuízo até à concorrência da totalidade do reembôlso, salvo o seu recurso contra o destinatário.

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

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

ARTIGO 20.°

Obrigação 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.

CAPITULO III

Modificação do contrato de transporte

ARTIGO 21.°

Direito de modificar o contrato de transporte

§ 1.° Sòmente o expedidor tem o direito de modificar o contrato de transporte:

a) Retirando a mercadoria na estação expedidora;

b) Detendo-a em trânsito;

c) Adiando a sua entrega;

d) Mandando-a entregar, no ponto do destino ou qualquer outro situado aquém ou além, ao destinatário indicado na declaração de expedição, ou a outra pessoa;

e) Ordenando a sua devolução à estação expedidora;

No caso de as tarifas do caminho de ferro expedidor não conterem disposições em contrário, são aceites os pedidos da modificação do contrato de transporte com o fim:

f) De estabelecer um reembôlso;

g) De aumentar, deminuir ou retirar o reembôlso;

h) De estabelecer a franquia das despesas de transporte ou outras, segundo as modalidades previstas no § 2.° do artigo 17.°, letras *a*) a *e*) incluídas e *g*).

Nos casos indicados nas letras *d*) e *e*) o expedidor pode determinar que uma expedição feita em pequena velocidade seja reexpedida em grande velocidade, ou inversamente, com a condição de que a estação onde o transporte fôr detido faça os dois serviços. Pode igualmente indicar a tarifa a aplicar e a via a seguir.

Não são admitidas, em nenhum caso, outras modificações além das enumeradas acima.

As alterações ao contrato de transporte não podem nunca ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2.° As alterações do contrato acima mencionadas devem ser apresentadas por declaração escrita, assinada pelo expedidor e em conformidade com o formulário constituindo o anexo IV 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 êste último ao expedidor. Conformando-se o caminho de ferro com a determinação do expedidor sem exigir a êste a apresentação do duplicado, ficará responsável pelo prejuízo

nataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

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

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

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

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, 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 au § 3 de l'article 16. 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

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, 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 qui doit les exécuter;

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 jus-

causado ao destinatário ao qual o duplicado fôsse enviado pelo expedidor.

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

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

§ 3.° O caminho de ferro não dará seguimento às alterações no contrato determinadas pelo expedidor se não forem transmitidas por intermédio da estação expedidora.

A pedido do expedidor, a estação destinatária ou a estação de escala é avisada, à custa dêste, por telegrama ou aviso telefónico 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 de expedição, quer de entregar a mercadoria ao destinatário, quer, finalmente, de proceder à reexpedição da remessa até que receba a confirmação por escrito.

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

ARTIGO 22.°

Execução das modificações relativas ao contrato de transporte

§ 1.° O caminho de ferro não pode eximir-se à execução das determinações constantes do primeiro período do § 1.° do artigo 21.°, 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 a atravessar, 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 mudança de estação destinatária, não cobre, segundo manifestamente se preveja, todas as despesas de transporte de que esta mercadoria seja sobrecarregada até à chegada ao novo destino, a não ser que a importância dessas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

Nos casos acima 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 prèviamente estes impedimentos, o expedidor sofre todas as conseqüências do começo de execução dado às suas determinações.

§ 2.° Se o expedidor prescreveu que a mercadoria seja entregue numa estação intermédia, o porte é cobrado

qu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

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

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

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

ARTICLE 23

Empêchements au transport

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

§ 2. S'il n'y a pas d'autre voie de transporte ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, 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 au § 5 de l'article 5.

§ 3. L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. 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.

§ 5. 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.

§ 6. Il n'est pas donné suite aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 7. Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément

até esta estação, em conformidade com as tarifas aplicáveis entre a estação expedidora e a dita estação intermédia.

Se, todavia, a mercadoria tiver já ultrapassado a estação intermédia, o porte é calculado: 1.° até à estação em que a remessa foi detida, pelas tarifas aplicáveis entre esta estação e a estação expedidora; 2.° desde a estação em que a remessa fôr retida até à estação intermédia, pelas tarifas aplicáveis neste percurso.

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

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

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

ARTIGO 23.°

Impedimentos ao transporte

§ 1.° Quando um transporte fôr impedido ou interrompido compete ao caminho de ferro decidir se convém, no interêsse do expedidor, pedir-lhe instruções ou se é preferível fazer seguir de ofício a mercadoria alterando o itinerário. O caminho de ferro pode reclamar o preço de 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.° Se não houver outra via de transporte ou, se por outros motivos, a continuação do transporte não fôr possível, o caminho de ferro pede instruções ao expedidor; todavia, êste pedido não é obrigatório para o caminho de ferro no caso de impedimento temporário resultante das circunstâncias previstas no § 5.° do artigo 5.°

§ 3.° O expedidor pode dar instruções na declaração de expedição para o caso em que venha a dar-se um impedimento no transporte.

Se, depois de apreciadas pelo caminho de ferro, essas instruções não puderem ser executadas, o caminho de ferro pede novas instruções ao expedidor.

§ 4.° 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.

§ 5.° 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.

§ 6.° Não será dado seguimento às instruções do expedidor que não sejam dirigidas por intermédio da estação expedidora.

§ 7.° Se o expedidor, avisado do impedimento no transporte, não der, em prazo conveniente, instruções exeqüíveis, proceder-se-á, em conformidade com os re-

aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 8. 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 le plus bref délai possible.

§ 9. Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

ARTICLE 24

Empêchements à la livraison

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

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

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

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 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.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

CHAPITRE IV

Garantie des droits du chemin de fer

ARTICLE 25

Droit de gage du chemin de fer

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

gulamentos relativos aos impedimentos, à entrega em vigor no caminho de ferro onde a mercadoria ficou retida.

§ 8.° 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.

§ 9.° As disposições do artigo 22.° aplicam-se aos transportes efectuados nos termos do presente artigo.

ARTIGO 24.°

Impedimento à entrega

§ 1.° Quando se apresentam impedimentos à entrega da mercadoria, a estação destinatária deve prevenir disso sem demora o expedidor, pedindo-lhe instruções por intermédio da estação expedidora. Quando o pedido fôr feito na declaração de expedição, deve êste aviso ser transmitido imediatamente pelo telégrafo. O expedidor deve, no entanto, ser avisado directamente, quer por escrito quer pelo telégrafo, desde que o tenha pedido na declaração de expedição. As despesas dêste 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 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.

A não ser que as tarifas disponham o contrário, as instruções do expedidor devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

§ 2.° Para tudo o que não está previsto no § 1.° do presente artigo, salvo o disposto no artigo 43.°, 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.

Se a mercadoria fôr vendida, o produto da venda, deduzido das despesas que oneravam a mercadoria, deve ser pôsto à disposição do expedidor; todavia, se a declaração de expedição foi retirada, o produto líquido da venda deve ser pôsto à disposição do destinatário. Se êsse produto fôr inferior às despesas que oneravam a mercadoria, o expedidor, ou se a declaração de expedição foi retirada, o consignatário, é obrigado a pagar a diferença.

§ 3.° As disposições do artigo 22.° aplicam-se aos transportes efectuados nos termos do presente artigo.

CAPITULO IV

Garantia dos direitos do caminho de ferro

ARTIGO 25.°

Direito de penhor do caminho de ferro

§ 1.° O caminho de ferro tem sôbre a mercadoria os direitos de um credor penhorista, sôbre a totalidade dos créditos designados no artigo 20.° Estes direitos subsistem por todo o tempo que a mercadoria se encontre na posse do caminho de ferro ou de terceiro que por êste a retém.

§ 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 26

Responsabilité collective des chemins de fer

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

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

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

ARTICLE 27

Étendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable dans les conditions déterminées au présent chapitre du retard à la livraison, du dommage résultant 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.

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

§ 3. Il est également déchargé de la responsabilité pour le 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.

§ 4. Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même Convention et qu'elle est restée sous la surveillance du chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

ARTICLE 28

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

§ 1. Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou 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;

§ 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 à entrega.

§ 2.º Cada caminho de ferro subseqüente, 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 dêste 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 dêste 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 à 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 prejuízo teve por causa uma falta do interessado, uma ordem dêste não resultante de êrro do caminho de ferro, vício próprio da mercadoria (deterioração interna, quebra natural, derramamento ordinário, etc.), ou caso de fôrça 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.

§ 4.º Quando uma mercadoria expedida por vagão completo nas condições da presente Convenção fôr reexpedida, sem verificação de carga, nas condições da mesma Convenção e tenha ficado sob a vigilância do caminho de ferro, se se constatar haver perda parcial ou avaria presume-se que ela se deu no decorrer do último contrato de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre *a*) du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

ARTICLE 29

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

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

D'après le cours à la bourse.

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

A 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 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursés à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer, conformément à l'article 36.

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.

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 resultantes 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 sòmente 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 dêsses animais ou mercadorias deva ser acompanhado de guarda.

§ 2.° 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.

Esta presunção não é aplicável no caso previsto na letra *a*) do § 1.°, se se verificar falta anormal ou perda de volumes.

ARTIGO 29.°

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 bôlsa;

Na falta de cotação, conforme o preço corrente do mercado;

Na falta de uma e outra, 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 100 francos por quilograma de pêso bruto que faltar, com reserva dos limites previstos no artigo 34.°

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.

Não pode ser reclamada indemnização mais elevada a não ser no caso de ter sido declarado interêsse na chegada, nos termos do § 4.° do artigo 35.°, ou no caso de dolo ou falta grave do caminho de ferro, conforme o artigo 36.°

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.

ARTICLE 30

Présomption de la 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.

§ 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 de l'année qui suivra 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 à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

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

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

§ 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 do ano que se seguir ao pagamento da indemnização.

É-lhe dada confirmação por escrito dêste pedido.

§ 3.º No prazo de trinta dias depois da recepção dêste aviso o interessado pode exigir que a mercadoria lhe seja entregue gratuitamente na estação expedidora ou na estação destinatária contra restituïção da indemnização que recebeu e com reserva de todos os direitos a indemnização por atraso, prevista no artigo 33.º, e, se fôr 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, quer de instruções dadas dentro do prazo de trinta dias, previsto no § 3.º, ou ainda se a mercadoria só foi encontrada passado mais de um ano sôbre o pagamento da indemnização, o caminho de ferro dispõe desta em conformidade com as leis e regulamentos do Estado a que pertence.

ARTICLE 31

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du manquant qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide, ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse;
Bois de teinture râpés ou moulus;
Cornes et onglons;
Crins;
Cuirs;
Déchets de peaux;
Ecorces;
Feuilles de tabac fraîches;
Fourrures;
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 hâché;
Tendons d'animaux.

ARTIGO 31.º

Restrições da responsabilidade no caso de quebra no pêso

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

a) 2 por cento do pêso para as mercadorias líquidas ou entregues úmidas, assim como para as mercadorias seguintes, qualquer que seja o percurso efectuado:

Raiz de alcaçuz;
Paus de tinturaria raspados ou moídos;
Pontas de animais ou unhas;
Crinas;
Coiros;
Desperdícios de peles;
Cascas de árvore;
Fôlhas de tabaco frescas;
Peles de agasalho ou adôrno;
Frutas verdes;
Frutas sêcas ou preparadas;
Gorduras;
Lúpulo;
Lãs;
Legumes verdes;
Betume fresco;
Ossos inteiros ou moídos;
Peles não designadas;
Peixe sêco;
Raízes não designadas;
Sabões e óleos concretos;
Sal;
Sêdas de porco;
Tabaco picado;
Tendões de animais.

b) Un 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.

ARTICLE 32

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

En cas d'avarie, le chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

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

ARTICLE 33

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison

§ 1. En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du retard correspondant aux dixième du délai de livraison, toute fraction du retard inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 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 présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

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

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

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

ARTICLE 34

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs

Lorsque le chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs

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

§ 2.° A restrição de responsabilidades prevista no § 1.° 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.° No caso de serem transportados diferentes volumes com uma só declaração de expedição, a tolerância é calculada para cada volume quando o seu pêso à partida fôr indicado separadamente na declaração de expedição ou puder ser verificado de outra forma.

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

§ 5.° As prescrições do presente artigo em nada derrogam as do artigo 28.°

ARTIGO 32.°

Quantitativo da indemnização no caso de avaria da mercadoria

No caso de avaria o caminho de ferro deve, salva excepção prevista no artigo 34.°, pagar a importância da depreciação que sofrer a mercadoria, sem mais perdas e danos. Não pode ser reclamada indemnização mais elevada a não ser no caso de ter sido declarado interêsse na chegada, nos termos do § 4.° do artigo 35.°, ou em caso de dolo ou falta grave do caminho de ferro, em conformidade com o artigo 36.°

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 sòmente uma parte da remessa, a importância que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

ARTIGO 33.°

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega

§ 1.° No caso de ser excedido o prazo de entrega, se o interessado não provar que houve prejuízo resultante dêste atraso, o caminho de ferro é obrigado a pagar um décimo do preço do transporte por cada fracção de atraso correspondente a um décimo do prazo de entrega, sendo contadas por um décimo todas as fracções de atraso inferiores a um décimo do prazo de entrega. A metade do preço do transporte constitue o máximo de indemnização.

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

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

Em nenhum caso a acumulação das indemnizações previstas nos §§ 1.° e 2.° com as previstas nos artigos 29.° e 32.° pode dar lugar ao pagamento de uma indemnização total superior à que resultaria no caso de perda total da mercadoria.

ARTIGO 34.°

Limite da indemnização mediante determinadas tarifas

Quando o caminho de ferro oferece ao público condições especiais de transporte (tarifas especiais ou excepcionais), comportando redução sôbre o preço nas condições ordinárias (tarifa geral), pode estabelecer um

généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

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

ARTICLE 35

Déclaration d'intérêt à la livraison

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

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'État 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 dixième 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 — le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt declaré;

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

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

§ 4. En cas de perte totale ou partielle, ou d'avarie de la marchandise, ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) Les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre,

b) Le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. S'il existe simultanément avarie ou perte partielle de la marchandise et dépassement du délai de livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4–*b*) ne sont payées que jusqu'à concorrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

ARTICLE 36

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

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

ARTICLE 37

Intérêts de l'indemnité

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

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

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 sòmente em parte do percurso, êste só pode ser invocado se o facto que deu origem à indemnização fôr relativo a esta parte do percurso.

ARTIGO 35.º

Declaração de interêsse na entrega

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

A importância do interêsse 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 interêsse na entrega, pode ser reclamado no caso de atraso:

a) Se não fôr provado que resultou prejuízo dêste atraso — o dôbro das somas fixadas pelo § 1.º do artigo 33.º até ao limite da importância do interêsse declarado;

b) Se fôr fornecida prova de que resultou prejuízo do atraso — uma indemnização que pode elevar-se até ao montante da importância do interêsse declarado.

Quando a importância do interêsse 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 No caso de perda total ou parcial, ou de avaria da mercadoria, da qual tenha sido declarado interêsse na chegada, podem ser reclamadas:

a) As indemnizações previstas nos artigos 29.º e 32.º, ou, se houver lugar, no artigo 34.º, e mais,

b) O reembôlso do prejuízo suplementar provado, até ao montante do interêsse declarado.

§ 5.º Se houver simultâneamente avarias ou perda parcial da mercadoria e fôr ultrapassado o prazo de entrega, as indemnizações devidas em virtude dos §§ 3.º e 4.º–*b*) só serão pagas até à importância declarada como interêsse na chegada.

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 provierem de dolo ou de falta grave imputável ao caminho de ferro, o interessado deve ser completamente indemnizado até uma importância igual ao dôbro 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 sôbre a indemnização estabelecida sôbre 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.

ARTICLE 38

Restitution des indemnités

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

ARTICLE 39

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

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

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

CHAPITRE II

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

ARTICLE 40

Réclamations administratives

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

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

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

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

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

ARTICLE 41

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

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

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

§ 3. Les autres actions contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

A l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21;

Au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits

ARTIGO 38.º

Restituïção das indemnizações

Qualquer indemnização indevidamente recebida deve ser restituída.

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

ARTIGO 39.º

Responsabilidade 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 êsses serviços.

CAPITULO 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, êle deve juntar o duplicado da declaração de expedição. Quando apresentada pelo destinatário, deve êste 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 interêsse juntar à sua reclamação devem ser apresentados ou em original ou por cópia, sendo esta devidamente legalizada, 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 reembôlso, com o fim de sôbre êles fazer a verificação regulamentar.

ARTIGO 41.º

Pessoas que podem exercer o direito de acção contra o caminho de ferro

§ 1.º A acção de restituïção 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 êste tenha o direito de modificar o contrato de transporte, como se diz no artigo 21.º;

Pelo destinatário, a partir do momento em que êle tenha recebido a declaração de expedição ou

qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

ARTICLE 42

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

§ 1. L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

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

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

Dans le cas où le chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'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 présente titre.

ARTICLE 43

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

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et au besoin 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 gratuitement 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 constatation judiciaire a lieu.

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 dêste documento não pode demandar o caminho de ferro senão no caso de o destinatário o ter a isso autorizado ou se êle 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 sôbre restituïção de uma importância paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada, quer contra o caminho de ferro que recebeu essa importância, quer contra o caminho de ferro em proveito do qual essa importância foi recebida a mais.

§ 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 êste 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 emprêsa explora rêdes autónomas em diversos Estados, cada uma destas rêdes 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 sôbre 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 dêste interessado, um auto donde conste o estado e pêso da mercadoria e tanto quanto possível a importância do prejuízo, a sua causa e o momento em que se produziu.

Uma cópia dêste auto deve ser entregue gratuitamente ao interessado, quando êste a pedir.

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

ARTICLE 44

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

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

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

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

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

3° En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

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

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

c) Si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 45

Prescription de l'action née du contrat de transport

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

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

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

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 trinta 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;

c) Se a mercadoria expedida por vagão completo nas condições da presente Convenção fôr reexpedida em conformidade com o § 4.º do artigo 27.º e fôr constatada perda parcial ou avaria no acto da entrega ao último destinatário.

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 estação destinatária 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 restituïção de importâncias pagas ou o reembôlso 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, emquanto 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 não tenha sido fixada por uma verificação, acôrdo ou julgamento.

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

a) De acção intentada pelo expedidor para recebimento de um reembôlso recebido do destinatário pelo caminho de ferro;

b) De l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

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

§ 2. La prescription court:

a) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison — du jour où la livraison a eu lieu;

b) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale — du trentième jour après 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 taxes, 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 l'acceptation de la marchandise au transport; pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement — du jour du règlement du compte avec l'expéditeur; pour les demandes du chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit — du jour de la restitution de cette somme;

d) Pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19 — du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison;

e) Pour les actions en paiement d'un reliquat de vente — du jour de la vente;

f) Pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane — du jour de la réclamation de la douane.

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

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

Les réclamations ultérieures ayant le même objet 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 46

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite

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

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

ARTICLE 47

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres

b) De acção intentada pelo expedidor para recebimento do saldo de uma venda feita pelo caminho de ferro;

c) De uma acção baseada num prejuízo causado por dolo;

d) De uma acção baseada no caso de fraude previsto no artigo 38.º

§ 2.º A prescrição conta-se:

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

b) Para o pedido de indemnização em caso de perda total — do trigésimo dia, contado da data em que expirou o prazo de entrega;

c) Para os pedidos de pagamento ou de restituïção de taxas, despesas acessórias ou sobretaxas, ou para pedidos de rectificação de taxas, no caso de aplicação irregular de tarifas ou êrro de cálculo — do dia de pagamento da taxa, das despesas acessórias ou da sobretaxa, ou, se não tiver havido pagamento — do dia em que foi aceite a mercadoria a transporte; para os pedidos referentes a importâncias franquiadas por meio de boletim de franquia — do dia da regularização de contas com o expedidor; para os pedidos de reembôlso pelo caminho de ferro de uma importância paga pelo destinatário em vez do expedidor ou *vice versa* e que o caminho de ferro seja obrigado a restituir ao interessado — do dia da restituïção desta importância;

d) Para os pedidos referentes aos reembolsos previstos no artigo 19.º — o quadragésimo dia depois da data em que expirou o prazo de entrega;

e) Para as acções intentadas pelo pagamento de um saldo de venda — do dia da venda;

f) Para os pedidos de pagamento de um suplemento de direitos reclamado pela alfândega — do dia de 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 restituíu os documentos que a ela estavam juntos. A prova de recepção da reclamação ou da resposta e da restituïção dos documentos constituem encargos da parte que invoque êsse 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

créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

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

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

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

ARTICLE 48

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

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

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

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

1° Entre deux chemins de fer voisins:

a) Le délai d'expédition est partagé également;

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.° A entrega da mercadoria por um caminho de ferro ao caminho de ferro subseqüente dá ao primeiro o direito de debitar o segundo pelo valor das importâncias de transporte e outras que incidam sôbre 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.° do presente artigo.

§ 3.° 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 a sua conta em virtude da declaração de expedição.

§ 4.° 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 sôbre o destinatário.

ARTIGO 48.°

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

§ 1.° 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 êste;

b) Quando o prejuízo ocorreu em vários caminhos de ferro, cada um dêles é responsável pelos prejuízos que causou. Se a divisão desta responsabilidade é impossível, o encargo da indemnização é dividido entre êles, 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 repartida 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.° No caso de insolvência de um dos caminhos de ferro, a parte que lhe corresponde e por êste 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.°

Recurso em caso de indemnização por demora na entrega

§ 1.° As regras enunciadas no artigo 48.° 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 êsses caminhos de ferro proporcionalmente à duração da demora nas suas respectivas linhas.

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

1.° Entre caminhos de ferro contíguos:

a) O prazo de expedição é dividido igualmente;

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

2° Entre trois chemins de fer ou plus:

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 50

Procédure de recours

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

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

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

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

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

ARTICLE 51

Compétence pour les recours

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

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

ARTICLE 52

Conventions particulières au sujet des recours

Sont réservés 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.

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.° Entre três ou mais caminhos de ferro:

a) Atribue-se primeiro sôbre o prazo de expedição, ao primeiro caminho de ferro e ao último, seis horas para a grande velocidade e doze para a pequena;

b) O resto do prazo de expedição e um têrço 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 dêstes caminhos de ferro.

§ 3.° Os prazos suplementares a que um caminho de ferro tenha direito são atribuídos a êste caminho de ferro.

§ 4.° 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 dêste caminho de ferro.

§ 5.° 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.°

Processo de recurso

§ 1.° O caminho de ferro contra o qual é exercido um dos recursos previstos nos artigos 48.° e 49.° 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 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 juiz deve julgar por uma única decisão todos os recursos submetidos à sua apreciação.

§ 4.° Dessa decisão não cabe outro recurso.

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

ARTIGO 51.°

Competência nos recursos

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

§ 2.° Quando a acção tenha de ser intentada contra vários caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher, entre os juízes competentes, nos termos do parágrafo precedente, o juiz que lhe convenha.

ARTIGO 52.°

Convenções particulares sôbre recursos

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

TITRE IV

Dispositions diverses

ARTICLE 53

Application du droit national

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

ARTICLE 54

Règles générales de procédure

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

ARTICLE 55

Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliqués 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 chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même État que le premier, ne peuvent être saisis 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

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 considerées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 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).

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.

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 contraditòriamente ou de ofício pelo juiz competente, nos termos da presente Convenção, se tornam executórias segundo as leis aplicáveis por êste 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 provisòriamente executórias nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas sôbre 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 de um caminho de ferro, assim como os artigos de mobiliário que lhe são pertencentes e contidos nesse material, só podem ser objecto de arresto sôbre território diferente daquele de que depende o caminho de ferro proprietário, em virtude de sentença proferida pela autoridade judicial dêsse 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 designadas em francos na presente Convenção ou nos seus anexos são consideradas como referidas ao franco-ouro, com o pêso de 10/31 do franco e com o toque 0,900.

§ 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 efectua a conversão das despesas de transporte, reembolsos, despesas acessórias 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).

ARTICLE 57

Office central des transports internationaux par chemins de fer

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

a) De recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres États et chemins de fer;

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

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

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

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

§ 2. Un règlement spécial constituant l'annexe v 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

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. L'office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. À 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.

§ 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 sont 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

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. À moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux États au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la de-

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 as notificar aos outros Estados e caminhos de ferro;

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 êste 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 reünião das conferências previstas no artigo 60.º quando para tal houver motivos.

§ 2.º Um regulamento especial, que constitue o anexo v da presente Convenção, fixa a sede, composição e organização desta Repartição, assim como os seus meios de acção. Êste regulamento e as modificações que lhe sejam introduzidas por acordos 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 Govêrno Suíço, que o comunicará a todos os Estados participantes com uma nota da Repartição Central sôbre 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 oposição ao Govêrno Suíço, o pedido é

mande 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.

admitido de pleno direito e o Govêrno Suíço fará disso comunicação ao Estado impetrante e a todos os Estados participantes.

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

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

ARTICLE 60

Révision de la Convention

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

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

§ 2. La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. 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 VI 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 à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. 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.

ARTIGO 60.°

Revisão da Convenção

§ 1.° Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, mediante convocação do Govêrno Suíço, cinco anos, no máximo, após a entrada em vigor das modificações adoptadas na última conferência.

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

§ 2.° A entrada em vigor da nova Convenção resultante de uma conferência de revisão impõe a revogação da Convenção anterior mesmo relativamente às partes contratantes que não ratificarem a nova Convenção.

§ 3.° 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 constitue o anexo VI 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, contados 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 êsse dia quando fizer a comunicação das decisões.

ARTICLE 61

Dispositions spéciales pour certains transports. Dispositions complémentaires

§ 1. Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'annexe VIII.

§ 3. Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs États contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'annexe II à la présente Convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants:

1° Transports avec document de transport négociable;

2° Transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;

3° Transports de journaux;

4° Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;

5° Transports de cadres vides ou chargés;

6° Transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemins de fer.

ARTIGO 61.°

Disposições especiais para determinados transportes. Disposições complementares

§ 1.° Para o transporte de vagões particulares devem ser aplicadas as disposições do anexo VII.

§ 2.° Para o transporte de volumes expressos, os caminhos de ferro podem, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, concordar determinadas disposições especiais conformes com o anexo VIII.

§ 3.° Para os transportes enumerados adiante, dois ou mais Estados contratantes, por meio de acordos especiais, ou os caminhos de ferro, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, podem concordar determinadas condições adaptadas a estes transportes e derrogando a presente Convenção; especialmente pode ser previsto o uso de um documento de transporte diferente do formulário que constitue o anexo II à presente Convenção.

Os transportes citados são os seguintes:

1.° Transportes com documentos de transporte negociável;

2.° Transportes para serem entregues contra reenvio do duplicado da declaração de expedição;

3.° Transportes de jornais;

4.° Transportes de mercadorias destinadas a feiras ou exposições;

5.° Transportes de *cadres* vazios ou carregados;

6.° Transportes de utensílios de carga e de dispositivos de protecção contra o calor e o frio para as mercadorias transportadas em caminho de ferro.

§ 4. Les dispositions complémentaires que certains État 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.

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

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.

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

§ 2. Les nouveaux 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

Ratifications

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze États, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

ARTICLE 64

Textes de la Convention. Traductions officielles

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

TITRE V

Dispositions transitoires

ARTICLE 65

Étant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents États est sujette à des brusques variations et que, d'autre part, pour des raisons d'ordre économique ou financier, certains États peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du cha-

§ 4.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 êles à Repartição Central.

§ 5.º Os acordos concluídos para a adopção destas disposições podem ser postos em vigor nos caminhos de ferro que os tenham aceitado 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 ao 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 dêste período deverá comunicar a sua intenção, com um ano de antecedência pelo menos antes dessa data, ao Govêrno 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 trienais.

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

ARTIGO 63.º

Ratificações

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados com a brevidade possível junto do Govêrno Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados, o Govêrno Suíço poderá dirigir-se aos Governos interessados com o fim de ser examinada a possibilidade de pôr em vigor a Convenção.

ARTIGO 64.º

Textos da Convenção. Traduções oficiais

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

Ao texto francês ficam juntos um texto em língua alemã e outro texto em língua italiana, que têm valor de traduções oficiais.

No caso de divergência faz fé o texto francês.

TÍTULO V

Disposições transitórias

ARTIGO 65.º

Tendo em vista que o valor respectivo das moedas usadas nos diferentes Estados está sujeito a variações bruscas e que, por outro lado, por razões de ordem económica ou financeira, diversos Estados podem ser levados a tomar medidas de natureza que levantem dificuldades na aplicação das disposições do capítulo III do

pitre III du Titre III de la Convention, chaque État pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières données aux Administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

1° *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° 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° Qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement.

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres États. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des États susindiqués et les délégués de la Commission de Gouvernement du territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 Novembre 1933, en double original, dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les États représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne:

Ulrich von Hassel.
Heinrich Niemack.
Johannes Koffka.

Pour l'Autriche:

Dr Ant. Rintelen.

Pour la Belgique:

P. Albert de Ligne.

Pour la Bulgarie:

Général Ivan Volkoff.

Pour le Danemark:

J. C. W. Krusse.

título III da Convenção, cada Estado poderá, quer por disposições insertas nas tarifas, quer por actos de poder público, tais como autorizações gerais ou particulares dadas às administrações de caminhos de ferro, derrogar as disposições da Convenção, decidindo, para determinados tráfegos:

1.° *a*) Que as expedições a partir dêsse Estado não serão admitidas senão em portes pagos até às suas fronteiras;

b) Que as expedições não poderão ser, à entrada dêsse Estado, oneradas de nenhuma despesa ou que as expedições destinadas a êsse Estado não poderão ser franquiadas à partida senão até às suas fronteiras;

c) Que os portes das reexpedições em trânsito por êsse Estado serão pagos, segundo acôrdo dos interessados, quer no país de partida, quer no país de chegada;

2.° Que os transportes que utilizem as linhas dêsse Estado não poderão ser onerados por nenhum reembôlso e que não serão admitidos desembolsos;

3.° Que não será permitido ao expedidor modificar o contrato de transporte na parte referente a franquias e reembolsos.

As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo serão comunicadas à Repartição Central de Berne. Estas medidas entrarão em vigor o mais tardar terminado o prazo de oito dias depois das notificações feitas pela Repartição Central aos outros Estados. As remessas em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

Em fé do que os plenipotenciários dos Estados acima indicados e os delegados da comissão do govêrno do território do Sarre assinaram a presente Convenção.

Feito em Roma, em duplicado, em 23 de Novembro de 1933, ficando um dos originais depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino de Itália e o outro enviado pelo Govêrno Italiano ao Govêrno Suíço, para ser depositado nos arquivos do referido Govêrno. O Govêrno Italiano enviará uma cópia autenticada da presente Convenção a todos os Estados representados na conferência, assim como ao Govêrno Português.

Pela Alemanha:

Ulrich von Hassel.
Heinrich Niemack.
Johannes Koffka.

Pela Austria:

Dr. Ant. Rintelen.

Pela Bélgica:

P. Albert de Ligne.

Pela Bulgária:

General Ivan Volkoff.

Pela Dinamarca:

J. C. W. Krusse.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

Alfred Wysocki.

Pela Cidade Livre de Dantzig·

Alfred Wysocki.

Pour l'Espagne:

G. de Ojeda.

Pela Espanha:

G. de Ojeda.

Pour l'Estonie:

A. Schmidt.

Pela Estónia:

A. Schmidt.

Pour la Finlande:

Pontus Artti.

Pela Finlândia:

Pontus Artti.

Pour la France:

Charles de Chambrun.

Pela França:

Charles de Chambrun.

Pour la Grèce:

M. C. Mélas.

Pela Grécia:

M. C. Mélas.

Pour la Hongrie:

Frédéric Villani.

Pela Hungria:

Frédéric Villani.

Pour l'Italie:

Lodovico Luciolli.
A. Giannini.
Luigi Maccallini.
Ludovico Belmonte.
Massimo Chiesa.
P. Quaroni.
A. Landra.
Salvatore Maltese.
La Valle.
Luca Pietromarchi.
A. Filoni.
S. Scoccianti.

Pela Itália:

Lodovico Luciolli.
A. Giannini.
Luigi Maccallini.
Ludovico Belmonte.
Massimo Chiesa.
P. Quaroni.
A. Landra.
Salvatore Maltese.
La Valle.
Luca Pietromarchi.
A. Filoni.
S. Scoccianti.

Pour la Lettonie:

Dr A. Spekke.

Pela Letónia:

Dr. A. Spekke.

Pour le Liechtenstein:

Hunziker.

Pelo Liechtenstein:

Hunziker.

Pour le Luxembourg:

Dumont.

Pelo Luxemburgo:

Dumont.

Pour la Norvège:

J. Irgens.

Pela Noruega:

J. Irgens.

Pour les Pays-Bas:

J. Patijn.

Pelos Países Baixos:

J. Patijn.

Pour la Pologne:

Alfred Wysocki.

Pela Polónia:

Alfred Wysocki.

Pour la Roumanie:

J. Lugosianu.

Pela Roménia:

J. Lugosianu.

Pour la Suède:

Erik Sjoborg.

Pela Suécia:

Erik Sjoborg.

Pour la Suisse:

Hunziker.

Pela Suíça:

Hunziker.

Pour la Tchécoslovaquie:

F. Chvalkovsky.

Pela Checo-Eslováquia:

F. Chvalkovsky.

Pour la Turquie:

Zeki Nebil.

Pela Turquia:

Zeki Nebil.

Pour la Yougoslavie:

Y. Doutchitch.

Pela Jugo-Eslávia:

Y. Doutchitch.

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

L. d'Ehrnrooth.

Pela Comissão de Govêrno do Território da Bacia do Sarre:

L. d'Ehrnrooth.

ANNEXE I

(Article 4)

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions

(Texte issu des délibérations d'octobre 1932 de la Comission d'experts de l'annex I)

Observation préliminaire

1 Les marchandises inscrites dans l'annexe I doivent être désignées dans la lettre de voiture sous la dénomination admise dans l'annexe. Cette dénomination doit être soulignée en rouge.

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

3 Les matières énumérées dans l'annexe I peuvent être emballées en commun :

a) Avec des objets qui ne sont pas mentionnés dans l'annexe I, à la condition que ladite annexe l'autorise;

b) Avec d'autres matières énumérées dans l'annexe I, à la condition que pour chacune de ces matières, emballées en commun, ledit emballage en commun soit expressément autorisé par les conditions de transport respectives.

3-a Les matières énumérées dans l'annexe I peuvent être chargées dans un même wagon ensemble ou avec d'autres objets, à moins que l'annexe I ne l'interdise.

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

5 En tant que les prescriptions ci-après prévoient l'apposition d'une étiquette conforme aux modèles prévus par l'annexe I (voir à la fin), la fixation, par l'expéditeur, de ces étiquettes sur les colis se fera de préférence en les collant ou en les fixant d'une autre manière appropriée ; ce n'est qu'au cas où la nature des colis ne le permettrait pas qu'elles seraient collées sur des cartons ou tablettes solidement attachés aux colis. Aux lieu et place des étiquettes, les expéditeurs peuvent apposer sur les colis des signes indélébiles qui correspondent exactement aux modèles prescrits.

6 Pour les envois de marchandises qui doivent être munis d'étiquettes ou de signes conformes aux modèles nos 1, 1-*a*, 2, 2-*a*, 3, 4, 5 et 10, des étiquettes du même modèle doivent être apposées, avant le commencement du chargement, sur les deux côtés des wagons.

Les colis faisant partie de chargements complets de marchandises sujettes à l'apposition d'étiquettes conformes aux modèles nos 4, 5 et 10 sont exempts de cette règle à condition que l'on appose des étiquettes du même modèle sur les deux côtés du wagon.

7 En tant que l'annexe I prescrit des inscriptions sur les emballages, celles-ci doivent être rédigées en une des langues officielles du pays expéditeur. En outre, l'expéditeur devra joindre à l'inscription une traduction française, allemande ou italienne, à moins que les tarifs internationaux ou les accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires ne contiennent une disposition contraire.

ANEXO I

(Artigo 4.º)

Prescrições relativas aos objectos admitidos a transporte sob determinadas condições

(Texto do anexo I resultante das deliberações da Comissão de peritos de Outubro de 1932)

Observações preliminares

1 As mercadorias inscritas no anexo I devem ser designadas na declaração de expedição segundo as denominações admitidas no anexo. Esta denominação deve ser sublinhada a vermelho.

2 Os objectos que, estando incluídos na definição das classes I, II e VI, nelas não estejam designados, são excluídos do transporte. Os objectos que, estando incluídos na definição das classes III, IV e V, nelas não estejam designados, são admitidos a transporte sem condições.

3 As matérias enumeradas no anexo I podem ser embaladas em comum:

a) Com os objectos que não estão mencionados no anexo I, com a condição de o referido anexo o autorizar;

b) Com outras substâncias enumeradas no anexo I, com a condição de para cada uma dessas substâncias embaladas em comum a referida embalagem em comum estar expressamente autorizada para as condições de transporte respectivas.

3-a As substâncias enumeradas no anexo I podem ser carregadas num mesmo vagão com outros objectos, desde que o anexo I o não proíba.

4 Desde que o anexo I não contenha disposições em contrário, a aceitação para transporte em grande velocidade dos objectos enumerados no anexo I não está sujeita a qualquer restrição.

5 Desde que as prescrições a seguir prevejam a aposição de uma etiqueta em conformidade com os modelos previstos no anexo I (ver no final), a fixação dessas etiquetas pelo expedidor deve ser feita de preferência colando-as ou fixando-as de maneira apropriada; ùnicamente no caso de a natureza dos volumes o não permitir, poderão ser coladas em cartões ou tabuletas sòlidamente ligados aos volumes. Em lugar das etiquetas os expedidores podem marcar os volumes com sinais indeléveis que correspondam exactamente aos modelos prescritos.

6 As remessas de mercadorias em que devem ser colocadas etiquetas ou sinais iguais aos modelos n.os 1, 1-*a*, 2, 2-*a*, 3, 4, 5 e 10, antes de principiar o carregamento, devem ser colocadas etiquetas do mesmo modêlo nos dois lados dos vagões.

Os volumes que façam parte de carregamentos completos de mercadorias sujeitos à aposição de etiquetas iguais aos modelos n.os 4, 5 e 10 são isentos desta regra desde que sejam colocadas etiquetas do mesmo modêlo nos dois lados do vagão.

7 Desde que o anexo I prescreva inscrições nas embalagens, estas devem ser redigidas numa das línguas oficiais do país expedidor. Além disso, o expedidor deverá juntar à inscrição uma tradução francesa, alemã ou italiana, a não ser que as tarifas internacionais ou os acordos especiais estabelecidos entre as administrações ferroviárias contenham disposições em contrário.

CLASSE I

Matières sujettes à l'explosion

1-a. Explosifs de mine ou de tir[1]

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

A. Explosifs[2]

1er GROUPE

Explosifs pouvant être transportés comme expéditions partielles

8 1° La *nitrocellulose* (fulmi-coton, coton nitré pour collodion), à savoir:

a) Sous forme d'ouate et *non comprimée:*

α) Contenant au moins 25 pour cent d'eau (75 parties de matières sèches et 25 parties d'eau) ou au moins 25 pour cent d'alcool (alcool éthylique, propylique, butylique, amylique) ou d'alcool et d'eau ou d'un mélange desdits alcools et de camphre (75 parties de matières sèches et 25 parties d'alcool, d'alcool et d'eau, ou d'un mélange d'alcool et de camphre);

β) Avec jusqu'à 12 pour cent d'azote dans une proportion de 75 parties de nitrocellulose sèche pour au moins 25 parties de xylol.

b) Comprimée, contenant au moins 15 pour 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° C ne doit pas dégager plus de 3 centimètres cubes d'oxyde d'azote pour 1 gramme de nitrocellulose; la température d'inflammation doit être supérieure à 180° C.

9 2° Les *corps nitrés organiques,* à savoir:

a) Le *trinitrotoluol,* le *hexanitrodiphénylamine* et l'*acide picrique*;

b) En quantités isolées n'excédant pas 500 grammes et d'un poids net total de 5 kilogrammes correspondant à un poids brut de 15 kilogrammes au plus:

Les *corps nitrés* qui ne sont pas plus dangereux que l'acide picrique, comme préparations pour des buts scientifiques et pharmaceutiques.

10 3° *Explosifs à base de nitrate d'ammoniaque,* à savoir:

Explosifs à base de nitrate d'ammoniaque non gélatineux et *explosifs à base de nitrate d'ammoniaque gélatineux* (gélatinés avec de la dinitrochlorhydrine ou du dinitroglycol);

A la condition toutefois qu'ils puissent être entreposés pendant 48 heures à une température de 75° C sans dégager d'oxyde d'azote et ne soient pas plus dangereux au choc, au frottement ou à l'inflammation

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

En ce qui concerne l'expédition d'une de ces substances, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «Cette matière satisfait aux conditions de l'annotation 1 de la classe 1-*a* de l'annexe 1 à la C. I. M.».

[2] Dans les explosifs, la nitroglycérine peut être remplacée en tout ou en partie par du nitroglycol ou de la dinitrochlorhydrine ou par un mélange nitré de glycérine et sorbite ou par un mélange nitré de glycol ou chlorhydrine et sorbite ou par un mélange nitré de glycérine, sorbite, glycol ou chlorhydrine, dans les trois derniers cas avec une addition de dyphénylamine.

CLASSE I

Substâncias sujeitas a explosão

1-a — Explosivos de mina ou de tiro[1]

São apenas admitidas a transporte as substâncias seguintes:

A. Explosivos[2]

1.° GRUPO

Explosivos que podem ser transportados como remessas de detalhe

8 1.° A *nitrocelulose* (algodão-pólvora, algodão nitrado por colódio), a saber:

a) Sob a forma de algodão em rama em pasta não comprimida:

α) Contendo, pelo menos, 25 por cento de água (75 partes de matérias sêcas e 25 partes de água), ou, pelo menos, 25 por cento de alcool (alcool etílico, profílico, butílico ou amílico), ou alcool e água, ou de uma mistura dos ditos alcoóis e de cânfora (75 partes de matérias sêcas e 25 partes de alcool, alcool e água, ou de uma mistura de alcool e de cânfora);

β) Contendo até 12 por cento de azoto numa proporção de 75 partes de nitrocelulose sêca para, pelo menos, 25 partes de xilol.

b) Comprimida contendo, pelo menos, 15 por cento de água (85 partes de matéria sêca e 15 partes de água).

A nitrocelulose deve satisfazer às condições de estabilidade seguintes:

A nitrocelulose aquecida durante duas horas a uma temperatura de 132° C. não deve libertar mais de 3 centímetros cúbicos de óxido de azoto por 1 grama de nitrocelulose; a temperatura de inflamação deve ser superior a 180° C.

9 2.° *Os corpos nitrados orgânicos,* a saber:

a) O *trinitrotoluol,* a *hexanitrodifenilamina* e o *ácido pícrico;*

b) Em porções isoladas não excedendo 500 gramas e com o pêso líquido total de 5 quilogramas correspondendo a um pêso bruto de 15 quilogramas ou mais:

Os *corpos nitrados* que não sejam mais perigosos que o ácido pícrico, como preparações para fins científicos ou farmacêuticos.

10 3.° *Explosivos à base de nitrato de amoníaco,* a saber:

Explosivos à base de nitrato de amoníaco não gelatinosos e *explosivos à base de nitrato de amoníaco gelatinosos* (gelatinados com a dinitrocloridrina ou o dinitroglicol);

Sob a condição, no entanto, de que possam ser submetidos durante quarenta e oito horas a uma temperatura de 75° C. sem libertar óxido de azoto e de não serem mais perigosos ao choque, à fricção ou à infla-

[1] As substâncias não utilizadas para o tiro ou para provocar explosões, que o contacto de uma chama não possa fazer detonar e que não sejam mais sensíveis ao choque ou à fricção do que o dinitrobenzol, não são incluídas na classe de explosivos, segundo o espírito das presentes disposições.

Na expedição referente a uma destas substâncias, o expedidor deve certificar na declaração de expedição: «Esta substância satisfaz às condições da nota 1 da classe 1-*a* do anexo 1 à C. I. M.».

[2] Nos explosivos a nitroglicerina pode ser substituída, no todo ou em parte, pelo nitroglicol ou pela dinitrocloridrina, ou por uma mistura nitrada de glicerina e sorbite, ou por uma mistura nitrada de glicol ou cloridrina e sorbite, ou por uma mistura nitrada de glicerina, sorbite, glicol ou cloridrina, nos três últimos casos com uma adição de difenilamina.

avant ou après l'emmagasinage que l'explosif de comparaison de la composition suivante: 80 pour cent de nitrate d'ammoniaque, 12 pour cent de trinitrotoluol, 4 pour cent de farine de bois et 4 pour cent de nitroglycérine. Ces explosifs doivent, d'après les prescriptions du pays expéditeur, pouvoir être expédiés aux conditions les moins rigoureuses pour les explosifs.

11 4° Les *poudres de mine lentes analogues à la poudre noire* et de la composition suivante:

Mélange de 70 à 75 pour cent de nitrate de soude, dont jusqu'à 20 pour cent de la totalité de l'explosif peuvent être remplacés par du nitrate de potasse, 9 à 11 pour cent de soufre et 10 à 15 pour cent de houille ou de lignite, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, elles puissent être expédiées aux conditions les moins rigoureuses pour les explosifs.

mação, antes ou depois da embalagem, que o explosivo de comparação da composição seguinte: 80 por cento de nitrato de amoníaco, 12 por cento de trinitrotoluol, 4 por cento de farinha de madeira e 4 por cento de nitroglicerina. Estes explosivos devem, segundo as prescrições do país expedidor, poder ser expedidos nas condições exigidas para os explosivos.

4.° As *pólvoras de mina lentas análogas à pólvora negra* e da composição seguinte: 11

Mistura de 70 a 75 por cento de nitrato de sódio, dos quais até 20 por cento da totalidade do explosivo podem ser substituídos pelo nitrato de potassa, 9 a 11 por cento de enxôfre e 10 a 15 por cento de hulha ou lignite, com a condição de, segundo as prescrições do país expedidor, poderem ser expedidos nas condições menos rigorosas exigidas para os explosivos.

11-a **2e GROUPE**

Explosifs qui ne peuvent être transportés qu'en wagons complets

a) Les *corps nitrés organiques* qui, emmagasinés pendant 48 heures à une température de 75° C, n'offrent aucune variation de poids, et qui, soumis au choc, au frottement ou à l'inflammation, ne sont pas plus dangereux:

Insolubles dans l'eau — que la tétranitrométhylaniline [1].

Solubles dans l'eau — que la trinitrorésorcine.

b) Les *explosifs chloratés* et *perchloratés* (mélanges de chlorates ou de perchlorates, alcalins ou alcalino-terreux, avec des combinaisons riches en carbone, telles que charbon, hydrocarbures, résines, huiles, hydrocarbures aromatiques nitrés, farines végétales, sels inorganiques et autres semblables), à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, ils soient admis au transport par chemin de fer.

Les *mélanges chloratés* ne doivent renfermer aucun sel ammoniacal. Les explosifs, lorsqu'ils sont soumis au choc, au frottement ou à l'inflammation, ne doivent pas être plus dangereux qu'un explosif chloraté contenant les éléments suivants: 80 pour cent de chlorate de potasse, 10 pour cent de dinitrotoluol, 5 pour cent de trinitrotoluol, 4 pour cent d'huile de ricin et 1 pour cent de farine de bois.

c) Le *tétranitrate de pentaerythrite* (nitropentaerythrite) finement cristallisé et uniformément humecté avec 30 pour cent d'eau.

d) La *poudre noire* (mélange de nitrate de potasse ou de nitrate de soude, de soufre et de charbon de bois) sous forme de poudre en grains, de poudre comprimée ou de pulvérin, qui n'est pas plus dangereuse au choc, au frottement ou à l'inflammation que la poudre de chasse moulue la plus fine de la composition suivante: 75 pour cent de nitrate de potasse, 10 pour cent de soufre et 15 pour cent de charbon de bourdaine, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, elle soit admise au transport par chemin de fer.

e) Les *dynamites* et *explosifs analogues à la dynamite*, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, ils soient admis au transport par chemin de fer. Ces dynamites ne doivent pas être plus dangereuses que la gélatine explosive avec 93 pour cent de nitroglycérine.

[1] La tétranitrométhylaniline peut être transportée en expéditions partielles par quantités n'excédant pas 200 kilogrammes, emballée dans des caisses contenant tout au plus 25 kilogrammes chacune.

2.° GRUPO 11-a

Explosivos que não podem ser transportados senão em vagões completos

a) Os corpos nitrados orgânicos que, armazenados durante quarenta e oito horas à temperatura de 75° C., não sofram alteração de pêso, e que, submetidos ao choque, à fricção ou à inflamação, não sejam mais perigosos:

Insolúveis na água — que a tetranitrometilanilina [1].

Solúveis na água — que a trinitroresorcina.

b) Os *explosivos cloratados* ou *percloratados* (misturas de cloratos ou percloratos, alcalinos ou alcalino-terrosos, com combinações ricas em carbono, tais como carvão, hidrocarbonatos, resinas, hulhas, hidrocarbonatos aromáticos nitrados, serraduras vegetais, sais inorgânicos e outros similares), com a condição de, segundo as prescrições do país expedidor, serem admitidos a transporte em caminho de ferro.

As *misturas cloratadas* não devem conter nenhum sal amoniacal. Os explosivos, quando submetidos ao choque, não devem ser mais perigosos do que um explosivo cloratado contendo os elementos seguintes: 80 por cento de clorato de potássio, 10 por cento de dinitrotoluol, 5 por cento de trinitrotoluol, 4 por cento de óleo de rícino e 1 por cento de farinha de madeira.

c) O *tetranitrato de pentaeritrite* (nitropentaeritrite) finamente cristalizada e uniformemente umedecida com 30 por cento de água.

d) A *pólvora preta* (mistura de nitrato de potássio ou sódio, de enxôfre e de carvão de madeira) sob a forma de pólvora em grãos, de pólvora comprimida ou pulverizada, que não seja mais perigosa ao choque, à fricção e à inflamação do que a pólvora de caça moída o mais fino possível com a composição seguinte: 75 por cento de nitrato de potassa, 10 por cento de enxôfre e 15 por cento de carvão de amieiro preto, com a condição de, segundo as prescrições do país expedidor, poder ser admitida a transporte em caminho de ferro.

e) As *dinamites* e *explosivos análogos à dinamite* com a condição de, segundo as prescrições do país expedidor, serem admitidas a transporte em caminho de ferro. Estas dinamites não devem ser mais perigosas do que a gelatina explosiva com 93 por cento de nitroglicerina.

[1] A tetranitrometilanilina pode ser transportada em remessas de detalhe em quantidades que não excedam 200 quilogramas, embalada em caixas contendo o máximo de 25 quilogramas cada uma.

B Poudres de tir

11-b

1er GROUPE

Poudres de tir susceptibles d'être transportées comme expéditions partielles

A savoir:

Poudres de nitrocellulose gélatinées et à faible fumée et poudres de nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine, à l'exclusion de poudres en poussier ou des poudres poreuses, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, elles puissent être expédiées aux conditions les moins rigoureuses pour les explosifs.

11-c

2e GROUPE

Poudres de tir qui ne peuvent être transportées qu'en wagons complets

A savoir:

a) Poudres de nitrocellulose gélatinées et à faible fumée ne répondant pas à toutes les conditions auxquelles doivent satisfaire les poudres du 1er groupe;

b) Poudres de nitrocellulose non gélatinées et à faible fumée (dites poudres mélangées);

c) Poudre noire (comprimée ou granulée) et poudres similaires utilisées pour le tir.

Les poudres de tir énumérées sous *a*) et *b*) doivent avoir la même stabilité que celle qui, d'après les prescriptions du pays expéditeur, est exigée pour les poudres de tir du 1er groupe.

Conditions de transport

A. Emballage

12 (1) La *nitrocellulose dénommée sous A, 1er groupe, 1°, a), et 1°, b)*, doit être renfermée dans des récipients en bois forts, étanches et bien fermés, imperméables à l'eau ou à l'alcool, ou dans des récipients en fer-blanc, en zinc ou en aluminium (caissettes), ou dans des tonneaux en carton résistants et imperméables ou dans des tonneaux en fer revêtus à l'intérieur d'une couche de zinc ou de plomb. Les caissettes et les tonneaux en fer doivent être étanches et munis d'une fermeture hermétique pouvant céder à une pression intérieure. Les caissettes doivent à leur tour être solidement emballées soit isolément, soit à plusieurs ensemble, dans de fortes caisses en bois, avec de la paille, du papier ou d'autres matières souples de ce genre remplissant bien tous les espaces vides. En ce qui concerne les récipients en bois et les tonneaux en carton, l'imperméabilité à l'eau et à l'alcool doit être assurée au moyen d'un revêtement intérieur suffisamment étanche, par exemple au moyen de feuilles de zinc ou d'une couche ininterrompue de papier paraffiné.

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

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

14 L'*acide picrique* et l'*hexanitrodiphénylamine* doivent être solidement emballés dans des récipients en

B. Pólvoras de tiro

11-b

1.° GRUPO

Pólvoras de tiro susceptíveis de serem transportadas como remessa de detalhe

A saber:

Pólvoras de nitrocelulose gelatinada e de pouco fumo e pólvoras de nitrocelulose contendo nitroglicerina, com exclusão das pólvoras em poeira ou pólvoras porosas, com a condição de, segundo as prescrições do país expedidor, poderem ser expedidas nas condições menos rigorosas exigidas para os explosivos.

11-c

2.° GRUPO

Pólvoras de tiro que não podem ser transportadas senão em vagões completos

A saber:

a) Pólvoras de nitrocelulose gelatinadas e de pouco fumo não satisfazendo a todas as condições a que devem satisfazer as pólvoras do 1.° grupo;

b) Pólvoras de nitrocelulose não gelatinadas e de pouco fumo (chamadas pólvoras misturadas);

c) Pólvora preta (comprimida ou granulada) e pólvoras similares utilizadas para tiro.

As pólvoras de tiro designadas em *a*) e *b*) devem ter a mesma estabilidade que a que fôr exigida para as pólvoras de tiro do 1.° grupo, segundo as prescrições do país expedidor.

Condições de transporte

A. Embalagem

12 (1) A *nitrocelulose designada em A, 1.° grupo, 1.°, a), e 1.°, b)*, deve ser encerrada em fortes recipientes de madeira, estanques e bem fechados, impermeáveis à água ou ao alcool, ou em recipientes de fôlha de zinco ou de alumínio (caixetas), ou em bidões de cartão resistentes e impermeáveis, ou em bidões de ferro revestidos interiormente por uma camada de zinco ou de chumbo. As caixetas metálicas ou os bidões de ferro devem ser estanques e providos de uma tampa hermèticamente fechada que possa ceder à pressão interior. As caixetas devem, por sua vez, ser sòlidamente embaladas, quer isoladamente, quer em conjunto, em fortes caixas de madeira, com palha, papel ou outra substância leve dêste género que encha completamente todos os espaços vazios. No que respeita às caixas de madeira e aos barris de cartão, a impermeabilidade à água e ao alcool deve ser assegurada por meio de um revestimento interno suficientemente estanque, por exemplo com fôlhas de zinco ou com uma camada ininterrupta de papel parafinado.

13 O *trinitrotoluol* deve ser sòlidamente embalado em recipientes fortes de madeira estanques e bem fechados. Em vez de recipientes fortes de madeira podem também empregar-se barricas de cartão resistentes e impermeáveis.

O trinitrotoluol chamado líquido pode ser embalado não só em recipientes fortes de madeira, estanques e bem fechados, mas também em recipientes de ferro; estes devem ter uma tampa hermèticamente fechada, que possa ceder, no caso de incêndio, à pressão dos gases que se desenvolvam no interior do recipiente.

14 O *ácido pícrico* e a *hexanitrodifenilamina* devem ser sòlidamente embalados em recipientes de madeira re-

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

15 Les *corps nitrés organiques dénommés sous A, 1er groupe, 2°, b)*, chiffre marginal 9, doivent être bien emballés dans des récipients en verre ou en grès, et ceux-ci doivent à leur tour être bien emballés dans des récipients en bois forts, étanches et fermant bien.

15-a Les *poudres de tir dénommés sous B, 1er groupe*, doivent être emballées comme suit:

Les *poudres à base de nitrocellulose contenant de la nitroglycérine* doivent être renfermées dans des boîtes en fer-blanc ou en carton ou dans des sachets, en tissu serré et paraffiné, bien fermés, rangés soit isolément, soit à plusieurs, et convenablement immobilisés dans une forte caisse en bois, bien fermée et parfaitement étanche de façon à éviter toute perte du contenu. S'il s'agit de poudres en bâtons, en fils, en bandes ou en petites plaques, le premier emballage dans les boîtes ou dans les sachets n'est pas nécessaire, mais alors la caisse doit être complètement revêtue à l'intérieur d'un tissu ou papier paraffiné ou huilé.

Au lieu des caisses en bois l'on peut aussi utiliser de forts tonneaux en carton résistants, imperméables et bien fermés. Dans ce cas, le premier emballage dans des boîtes ou dans des sachets, ainsi que le revêtement, en papier ou en tissu, à l'intérieur du récipient ne sont pas nécessaires.

Les *poudres à base de nitrocellulose gélatinée* doivent être renfermées dans des boîtes en carton ou en fer-blanc ou en fer zingué munies d'une fermeture hermétique pouvant toutefois céder à une pression intérieure.

Ces boîtes doivent être rangées, soit isolément, soit à plusieurs, dans une caisse en bois d'une façon analogue à ce qui a été prescrit pour les poudres à base de nitrocellulose contenant de la nitroglycérine.

15-b L'emballage des *explosifs au nitrate d'ammoniaque, des poudres de mine lentes analogues à la poudre noire, des corps nitrés organiques dénommés sous A, 2e groupe, a), des explosifs chloratés et perchloratés, du tétranitrate de penthaerythrite, de la poudre noire, des dynamites et des explosifs analogues à la dynamite, de même que des poudres de tir dénommés sous B, 2e groupe*, s'effectue conformément aux prescriptions du pays expéditeur.

16 (2) Le poids brut d'un colis contenant des *matières dénommées sous A, 1er groupe, 1° et 2°, a)*, et des *matières dénommées sous B, 1er groupe*, ne doit pas dépasser 120 kilogrammes s'il s'agit de caisses; lorsqu'il s'agit d'emballage dans des fûts susceptibles d'être roulés, le poids brut de 120 kilogrammes est admis pour l'*acide picrique* et pour l'*hexanitrodiphénylamine* et celui de 300 kilogrammes pour les *matières dénommées sous A, 1er groupe, 1°, et pour le trinitrotoluol.*

17 (3) Tout colis renfermant des *explosifs ou des poudres de tir du 1er groupe* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 1. Tout colis renfermant des *explosifs* ou des *poudres de tir du 2e groupe* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° *1-a*.

En outre, les colis contenant de l'*acide picrique* doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents «Acide picrique».

B. Remise au transport

18 Il est interdit de remettre au transport en grande vitesse: les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe.*

sistentes, estanques e bem fechados. Em vez de recipientes de madeira podem também empregar-se barris de cartão resistentes e impermeáveis. Não devem ser empregadas para embalagem do ácido pícrico substâncias contendo chumbo (misturas ou combinações).

15 Os *corpos nitrados orgânicos designados em A, 1.° grupo, 2.°, b)*, número marginal 9, devem ser bem embalados em recipientes de vidro ou de grés, e estes por sua vez devem ser bem embalados em recipientes de madeira, forte, estanque e fechando bem.

15-a As *pólvoras de tiro designadas em B, 1.° grupo*, devem ser embaladas como segue:

As *pólvoras à base de nitrocelulose contendo nitroglicerina* devem ser encerradas em caixas de fôlha ou de cartão ou em sacos de tecido tapado e parafinado, bem fechados, arrumados, quer isoladamente, quer em conjunto e convenientemente imobilizados, numa caixa de madeira, forte bem fechada e completamente estanque, de maneira a evitar qualquer perda do conteúdo. Se se tratar de pólvora em varetas, em fio, em tiras ou em placas pequenas, não é necessária a primeira embalagem nas caixas ou nos sacos, mas, nesse caso, a caixa exterior deve ser revestida completamente na parte interior por um tecido ou papel parafinado ou oleado.

Em vez de caixas de madeira podem ser utilizados bidões de cartão resistente, impermeáveis e bem fechados. Neste caso não são necessários as caixas e os sacos, assim como o revestimento interior do recipiente.

As *pólvoras à base de nitrocelulose gelatinada* devem ser encerradas em caixas de cartão, fôlha ou fôlha de ferro zincada, munidas de tampa hermèticamente fechada, que possa todavia ceder a uma pressão interna.

Estas caixas devem ser arrumadas, quer isoladamente, quer em conjunto, de maneira análoga à prescrita para as pólvoras à base de nitrocelulose contendo nitroglicerina.

15-b A embalagem de *explosivos de nitrato de amoníaco, pólvoras de minas lentas análogas à pólvora preta*, os *corpos nitrados designados em A, 2.° grupo, a)*, os *explosivos cloratados* e *percloratados*, o *tetranitrato de pentaeritrite*, a *pólvora preta*, as *dinamites* e *explosivos análogos à dinamite*, assim como as *pólvoras de tiro designadas em B, 2.° grupo*, deve efectuar-se em conformidade com as prescrições do país expedidor.

16 (2) O pêso bruto dos volumes que contenham *substâncias designadas em A, 1.° grupo, 1.° e 2.°, a)*, e *substâncias em B, 1.° grupo*, não deve exceder 120 quilogramas se se tratar de caixas; tratando-se de embalagens em recipientes susceptíveis de serem rolados pode admitir-se o pêso bruto de 120 quilogramas para o *ácido pícrico* e para a *hexanitrodifenilamina* e o de 300 quilogramas para as *substâncias designadas em A, 1.° grupo, 1.°, e para o trinitrotoluol.*

17 (3) Em cada volume contendo *explosivos* ou *pólvoras de tiro do 1.° grupo* deve ser aposta uma etiqueta igual ao modêlo n.° 1. Em cada volume contendo *explosivos* ou *pólvora de tiro do 2.° grupo* deve ser aposta uma etiqueta igual ao modêlo n.° 1-*a*.

Além dêstes, os volumes contendo *ácido pícrico* devem levar em letras vermelhas bem aparentes a inscrição «Ácido pícrico».

B. Expedição

18 É proïbido expedir em grande velocidade: os *explosivos e as pólvoras de tiro do 2.° grupo.*

Ne peuvent non plus être remis au transport comme expéditions partielles en grande vitesse les *autres explosifs de la classe I–a.*

Sont exceptés de cette interdiction:

1° *Les explosifs au nitrate d'ammoniaque* (A, 1er groupe, 3°);

2° Le *trinitrotoluol* [A, 1er groupe, 2°, *a*)];

3° Les *poudres de tir du 1er groupe* (B, 1er groupe).

Não podem também ser expedidos como remessas de detalhe em grande velocidade os *demais explosivos da classe I–a.*

São exceptuados desta interdição:

1.° Os *explosivos de nitrato de amoníaco* (A, 1.° grupo, 3.°);

2.° O *trinotrotoluol* [A, 1.° grupo, 2.°, *a*)];

3.° As *pólvoras de tiro do 1.° grupo* (B, 1.° grupo).

C. Lettres de voiture. Attestations

19 (1) La désignation de la marchandise doit être encadrée:

a) Une fois en rouge en ce qui concerne les *explosifs et les poudres de tir du 1er groupe;*

b) Deux fois en rouge en ce qui concerne les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe.*

(2) La lettre de voiture accompagnant des *explosifs et des poudres de tir du 1er groupe* doit porter une attestation d'un chimiste agréé par l'autorité compétente ou de l'autorité de monopole ainsi conçue: «Explosif du 1er groupe — Examiné», ou «Poudre de tir du 1er groupe — Examinée».

En outre, pour tous les envois de *matières dénommées sous A, 1er groupe, 1° et 2°, ou dénommées sous B, 1er groupe,* l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «L'emballage est conforme aux prescriptions de l'annexe I à la C. I. M.». Pour tous les envois de *matières dénommés sous A, 1er groupe, 3° et 4°,* l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «L'emballage est conforme aux prescriptions du pays expéditeur».

(3) Les règles suivantes doivent être observées pour les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe:*

a) Les lettres de voiture porteront, outre les marques et numéros, le nombre, l'espèce des récipients et l'indication du poids brut de chaque récipient;

b) L'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit: «La nature et l'emballage des explosifs répondent aux prescriptions du pays expéditeur». En outre, tout envoi de *cartouches de dynamite* doit être accompagné d'un certificat de provenance légalisé, établi par le fabricant, et d'une attestation d'un chimiste agréé par l'autorité compétente ou de l'autorité de monopole, certifiant que le conditionnement et l'emballage sont conformes aux prescriptions.

(4) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation dans la lettre de voiture est prescrite, l'attestation peut être omise, à condition que le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoie d'origine, ou que ses différentes parties proviennent de l'envoi d'origine, qui a été vérifié et pour lequel l'attestation a été délivrée, et que l'emballage d'origine n'a pas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

L'attestation à ce sujet dans la lettre de voiture doit être libellée comme suit: «Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine».

(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. Declarações de expedição. Atestados

(1) A designação da mercadoria deve ser circundada: 19

a) Por um traço vermelho relativamente aos *explosivos e às pólvoras de tiro do 1.° grupo;*

b) Por dois traços vermelhos relativamente aos *explosivos e às pólvoras de tiro do 2.° grupo.*

(2) A declaração de expedição que acompanha os *explosivos e as pólvoras de tiro do 1.° grupo* deve conter um atestado de um químico aprovado pela autoridade competente ou da autoridade do monopólio nos seguintes termos: «Explosivos do 1.° grupo — Examinado» ou «Pólvoras de tiro do 1.° grupo — Examinadas».

Além disto, em todas as remessas de *substâncias designadas em A, 1.° grupo, 1.° e 2.°, ou designadas em B, 1.° grupo,* o expedidor deve certificar na declaração de expedição: «Embalado conforme as prescrições do anexo I à C. I. M.». Em todas as remessas de *substâncias designadas em A, 1.° grupo, 3.° e 4.°,* o expedidor deve certificar: «Embalado conforme as prescrições do país expedidor».

(3) Devem ser observadas as seguintes regras para os *explosivos e pólvoras de tiro do 2.° grupo:*

a) As declarações de expedição conterão, além das marcas e números, o número, a espécie dos recipientes e a indicação do pêso bruto de cada recipiente;

b) O expedidor deve certificar na declaração de expedição o que segue: «A natureza e a embalagem dos explosivos satisfaz às prescrições do país expedidor». Além disso todas as remessas de *cartuchos de dinamite* devem ser acompanhadas de um certificado de origem legalizado passado pelo fabricante ou de um atestado de um químico aprovado pela autoridade competente ou da autoridade do monopólio, certificando que o acondicionamento e a embalagem estão conformes com as prescrições.

(4) Quando um expedidor diferente da fábrica de origem faça expedir ulteriormente uma remessa completa ou parte de uma remessa para a qual foi necessário atestado na declaração de expedição, pode ser dispensado o novo atestado, desde que o novo expedidor declare na declaração de expedição que a remessa é idêntica à remessa de origem, ou que as diferentes partes expedidas são provenientes da remessa de origem que foi verificada e para a qual foi passado atestado, e que a embalagem de origem não foi mudada. Pode ser exigida prova da veracidade da declaração feita nos termos expostos acima.

O atestado na declaração de expedição deve ser redigido como segue: «Conteúdo e embalagem idênticos à remessa de origem».

(5) Os demais certificados que possam ainda ser necessários são determinados pelas prescrições legais especiais dos Estados contratantes por cujo território deva ser encaminhado o transporte.

D. Matériel de transport

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

D. Material de transporte

(1) Os *explosivos de qualquer natureza* devem ser 20 transportados em vagões de mercadorias fechados.

(2) Les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe* sont soumis aux prescriptions suivantes:

a) On ne peut employer que des wagons pourvus d'appareils de choc et de traction à ressorts, à toiture forte et solide, ne présentant pas de fissures, munis de portes fermant bien et dépourvus, si possible, d'appareils de freinage;

b) Les wagons dans l'intérieur desquels se trouvent en saillie des clous en fer, des vis, écrous, etc., ne peuvent être employés;

c) Les portes et les fenêtres des wagons doivent bien fermer et doivent toujours être tenues fermées.

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

E. Chargement et autres prescriptions

21 (1) Les *explosifs* ne doivent pas être chargés ensemble dans le même wagon:

Avec les *pièces d'artifice pour signaux* (classe I–*b*, 3°);

Avec les *amorces détonantes* (classe I–*b*, 5°, A);

Avec les *capsules à sondage* (classe I–*b*, 5°, B);

Avec les *mèches détonantes instantanées* (classe I–*b*, 5°, C);

Avec les *munitions de la classe I–b dénommées sous 11°*.

Les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe* ne doivent pas être chargés ensemble dans le même wagon avec les *liquides combustibles* (classe III–*a*) du groupe *A, 1*.

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

(3) Le chargement des *explosifs et poudres de tir du 2e groupe* est encore soumis aux règles suivantes:

a) Les récipients doivent être placés dans les wagons de telle sorte qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute des couches supérieures du chargement. Les tonneaux, notamment, doivent être placés non pas debout, mais horizontalement, être rangés parallèlement à la longuer du wagon et être garantis contre tout mouvement roulant par des cales en bois placées sous des couvertures épaisses et souples;

b) Les agrès spéciaux de chargement (couvertures, etc.) doivent être fournis par l'expéditeur et sont remis au destinataire avec la marchandise.

1-b. Munitions

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

22 1° Les *mèches non amorcées:*

a) Les *mèches à combustion rapide* (mèches composées d'un boyau épais à âme de poudre noire de grande section ou à âme de filaments de coton nitré; en ce qui concerne les mèches à combustion lente, voir classe I–*c*, *1°*, *c*), chiffre marginal 46);

b) *Les cordeaux détonants:*

α) Tubes métalliques à parois minces de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que l'acide picrique pur;

β) Cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que le tétranitrate de pentaerythrite (nitropentaerythrite).

23 2° Les *amorces non détonantes* (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de détonateurs ni par d'autres moyens):

a) Les *capsules pour armes à feu et pour munitions;*

(2) Os *explosivos e as pólvoras de tiro do 2.° grupo* são sujeitos às prescrições seguintes:

a) Só podem ser utilizados vagões providos de aparelhos de choque e de tracção por molas, de teto forte e sólido que não tenha fendas, munidos de portas que fechem bem e, quando possível, desprovidos de freios;

b) Não podem ser empregados os vagões em cujo interior se encontrem, salientes, pregos de ferro, parafusos ou porcas, etc.;

c) As portas e janelas devem fechar bem e manter-se sempre fechadas.

(3) Os vagões de paredes ou teto forrados de chumbo não devem ser empregados no transporte de *ácido pícrico*.

E. Carregamento e outras prescrições

(1) Não devem ser carregados em conjunto, no 21
mesmo vagão, os *explosivos:*

Com *peças de fogo de artifício para sinais* (classe I–*b*, 3.°);

Com *escorvas detonantes* (classe I–*b*, 5.°, A);

Com *cápsulas de sondagem* (classe I–*b*, 5.°, B);

Com *rastilhos detonantes instantâneos* (classe I–*b*, 5.°, C);

Com *munições de classe I–b designadas em 11.°*

Os *explosivos e as pólvoras de tiro do 2.° grupo* não devem ser carregados no mesmo vagão conjuntamente com *líquidos combustíveis* (classe III–*a*) *do grupo A, 1.*

(2) É proïbido carregar substâncias contendo chumbo (misturas ou combinações) e ácido pícrico no mesmo vagão.

(3) O carregamento de *explosivos* e *pólvoras de tiro do 2.° grupo* fica ainda sujeito às seguintes regras:

a) Os recipientes devem ser colocados nos vagões de maneira que fiquem preservados de qualquer fricção, balanço, choque, tombo ou queda das camadas superiores do carregamento. Especialmente, os bidões não devem ser colocados ao alto, mas horizontalmente e impedidos de rolar por meio de tacos de madeira colocados debaixo de uma cobertura espêssa e leve;

b) Os instrumentos especiais de carregamento (coberturas, etc.) devem ser fornecidos pelo expedidor e são entregues ao destinatário com a mercadoria.

1-b — Munições

Só são admitidas a transporte as substâncias seguintes:

1.° As *mechas não escorvadas:* 22

a) As *mechas de combustão rápida* [mechas compostas de um núcleo espêsso com alma de pólvora negra de grande secção ou com a alma de filamentos de algodão-pólvora nitrado; no que diz respeito às mechas de combustão lenta, ver classe I–*c*, 1.°, *c*), número marginal 46];

b) Os *rastilhos:*

α) Tubos metálicos de paredes delgadas e pequena secção com a alma cheia de uma substância explosiva que não seja mais perigosa do que o ácido pícrico puro;

β) Cordões tecidos de pequena secção com a alma cheia de uma substância explosiva que não seja mais perigosa do que o tetranitrato de pentaeritrite (nitropentaeritrite).

2.° As *escorvas não detonantes* (escorvas que não 23
produzam explosão nem com o auxílio de detonadores nem por outros meios):

a) As *cápsulas para armas de fogo e para munições;*

b) Les *douilles vides* avec capsules pour armes à feu de tous calibres ;

c) Les *étoupilles, vis-amorces ou autres amorces analogues* contenant une faible charge de poudre noire, actionnées par friction, par percussion ou par l'électricité ;

Les *amorces non détonantes pour grenades à main* (même munies d'un manche), *les capsules à poudre pour grenades d'exercice à main munies d'un manche et pour autres munitions;*

Dans les deux cas à condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur ;

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

24 3° Les *pièces d'artifice pour signaux*, notamment les *gros coups de canon* contenant 200 grammes au plus de poudre noire en grains ou 70 grammes de poudre à faible fumée, et les *pétards de chemin de fer*, à condition qu'ils soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

En ce qui concerne les petits coups de canon, d'une contenance de 75 grammes au maximum de poudre en grains, utilisés pour les pièces d'artifice, voir classe I–*c*, *3°*, *b*), chiffre marginal 48.

25 4° 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 chargées, 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 à douille en carton et percussion centrale, chargées.* 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.*

26 5° A. Les *amorces détonantes:*

a) Les *détonateurs* (avec amorces à retardement ou non) ;

b) Les *détonateurs munis d'amorces électriques* (à retardement ou non) ;

c) Les *détonateurs reliés solidement à une mèche de poudre noire;*

d) Les *détonateurs à retardement et capsules* (cartouches de sondage par l'écho) ;

e) Les *détonateurs combinés avec une charge de transmission composée d'un explosif comprimé*, qui n'est pas plus dangereux que la tétranitrométhylaniline ;

f) Les *détonateurs dans les fusées de projectiles avec ou sans charge de transmission;*

g) Les *amorces détonantes pour grenades à main* (même munies d'un manche).

B. Les *capsules à sondage* (détonateurs avec capsules, renfermés dans des tubes en fer-blanc — bombes à sondage flottantes ou non).

C. Les *mèches détonantes instantanées* (cordeaux tissées de faible section à âme remplie d'une matière explosible offrant plus de danger que le tétranitrate de pentaerythrite), à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

b) Os *involucros vazios* com cápsulas para armas de fogo de todos os calibres;

c) Os *estopins, escorvas de parafuso e outras escorvas análogas* contendo uma pequena carga de pólvora negra, accionadas por fricção, por percussão ou por electricidade;

As *escorvas não detonantes para granadas de mão* (mesmo munidas de um cabo) ; as *cápsulas de pólvora para granadas de exercício à mão munidas de um cabo e para outras munições.*

Nestes dois casos, com a condição de estarem em conformidade com as prescrições do país expedidor;

d) As *espoletas de projécteis sem detonadores* ou *dispositivos que provoquem explosão*, as *escorvas para espoletas de projécteis.*

3.° As *peças de fogo de artifício para sinais*, especialmente as *bombas grandes de morteiro*, contendo 200 gramas ou mais de pólvora preta em grão ou 70 gramas de pólvora de pouco fumo, e os *petardos de caminho de ferro*, com a condição de estarem em conformidade com as prescrições do país expedidor. 24

Com respeito aos morteiros pequenos, contendo 75 gramas o máximo de pólvora em grão, utilizados para peças de fogo de artifício, ver a classe I–*c*, 3.°, *b*), número marginal 48.

4.° Os *cartuchos para armas de fogo portáteis:* 25

a) Os *cartuchos completos, cujos involucros são totalmente de metal.* Os projécteis devem ser adaptados ao involucro por forma que se não possam separar, nem permitir a saída de partículas de pólvora;

b) Os *cartuchos carregados, cujos involucros tenham uma parte metálica.* O total de carga de pólvora deve ficar contido na base metálica do cartucho e ser retida por uma rôlha ou bucha. O cartão deve ser suficientemente resistente para se não partir em trânsito;

c) Os *cartuchos de involucros de cartão e percussão central, carregados.* O cartão deve ser suficientemente resistente para se não partir 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.*

5.° A. As *escorvas detonantes:* 26

a) Os *detonadores* (com escorvas de retardamento ou não) ;

b) Os *detonadores providos de escorvas eléctricas* (de retardamento ou não);

c) Os *detonadores ligados sòlidamente a uma mecha de pólvora preta;*

d) Os *detonadores de retardamento e cápsulas* (cartuchos de sondagem pelo eco);

e) Os *detonadores combinados com uma carga de transmissão composta por um explosivo comprimido*, que não seja mais perigoso que a tetranitrometilanilina;

f) Os *detonadores nas espoletas de projécteis, com ou sem carga de transmissão;*

g) As *escorvas detonantes para granadas de mão* (mesmo munidas de cabo).

B. As *cápsulas de sondagem* (detonadores com cápsulas, encerradas em tubos de fôlha — bombas de sondagem flutuantes ou não).

C. As *mechas detonantes instantâneas* (cordões tecidos de pequena secção com a alma cheia de uma substância mais explosiva que o tetranitrato de pentaeritrite), com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor.

26-a 6° Les *munitions militaires*, non dénommées ailleurs (par exemple les cartouches, les projectiles chargés), toutes *sans* détonateurs, à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26-b 7° Les *grenades à main* et *les grenades pour fusils*, sans amorces, à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26-c 8° Les *charges d'éclatement brisantes pour projectiles, torpilles et mines*, ainsi que *pétards et engins semblables, douilles de tétryl*, le tout *non amorcé*, à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26-d 9° Les *matières éclairantes et matières pour signaux.*

Rentrent notamment dans cette catégorie:

Les cartouches éclairantes et pour signaux; Les obus éclairants; Les cartouches à balles traceuses ou à obus traceurs; Les signaux lumineux à main; Les projectiles de réglage dont l'éclatement émet une lueur ou de la poussière; Les douilles chargées pour tir en blanc.	La matière propulsive ou éclairante doit être comprimée à un point tel que les objets ne puissent plus faire explosion lorsqu'on y met le feu.

26-e 10° Les *engins fumigènes*, à la condition qu'ils soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26-f 11° Les *munitions dénommées sous 6° à 8°, munies de détonateurs ou de fusées* bien garanties, à la condition que ces munitions soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur et aient été remises au transport comme chargement complet.

L'explosion isolée d'un élément dans les conditions de son emballage ne doit cependant pas entraîner une explosion de tout le chargement complet.

Conditions de transport

A. Emballage

27 *En ce qui concerne le 1°:*

(1) Les *mèches dénommées sous 1°, a), et 1°, b), α)*, doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses ou tonneaux) solides, étanches, fermant bien et d'une façon étanche, de manière qu'aucune déperdition ou tamisage de la poudre ne puisse se produire. On peut employer, ou lieu de récipients en bois, des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Le poids brut d'un colis renfermant des mèches dénommées sous 1°, *a)*, ne doit pas dépasser 60 kilogrammes, et celui d'un colis renfermant des cordeaux dénommés sous 1°, *b)*, *α)*, ne doit pas dépasser 100 kilogrammes.

(2) Les *cordeaux dénommés sous 1°, b), β)*, doivent être enroulés à raison d'une longueur d'environ 100 mètres sur des rouleaux solides, difficilement inflammables, par exemple en bois ou en carton fort et solide. Ces rouleaux doivent être emballés dans des récipients en bois forts fermant bien et d'une façon étanche, de telle manière que les rouleaux ne puissent ni se toucher ni toucher les parois de la caisse. Ceci s'obtient par exemple en entourant à plusieurs reprises les rouleaux dans du papier fort et résistant et en empêchant le relâchement et la perméabilité de cet emballage à l'aide de colle ou de toute autre façon appropriée.

6.° As *munições militares* não designadas noutro lugar (por exemplo os cartuchos, os projécteis carregados), todos *sem* detonadores, com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor. 26-a

7.° As *granadas de mão e as granadas para espingarda, sem escorvas*, com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor. 26-b

8.° As *cargas explosivas para projécteis, torpedos e minas*, assim como os *petardos e engenhos semelhantes, involucros de trotil*, tudo não escorvado, com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor. 26-c

9.° As *substâncias iluminantes e substâncias para sinais.* 26-d

Incluídos especialmente na seguinte categoria:

Os cartuchos iluminantes para sinais; Os obuses iluminantes; Os cartuchos com balas sinalizadoras ou com obuses sinalizadores; Os sinais luminosos de mão; Os projécteis de regulação de tiro cuja explosão produz um clarão ou poeira; Os projécteis carregados para tiro de pólvora sêca.	A substância propulsora ou iluminante deve estar comprimida a um ponto tal que os objectos não possam explodir quando se lhes chega o fogo.

10.° Os *aparelhos fumígeros*, com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor. 26-e

11.° As *munições designadas nos n.os 6.° a 8.°, providas de detonadores ou de espoletas* bem protegidas, com a condição de estarem conformes com as prescrições do país expedidor e de serem expedidas como carregamento completo. 26-f

Pelas condições da sua embalagem, a explosão isolada de um elemento não deve provocar, entretanto, a explosão de toda a carga.

Condições de transporte

A. Embalagem

Pelo que se refere ao n.° 1.°: 27

(1) As *mechas designadas em 1.°, a), e 1.°, b), α)* devem ser embaladas em recipientes de madeira (caixas ou barris) sólidos, estanques, fechando bem e com tampa estanque, por forma a não poder haver qualquer desperdício ou saída de partículas de pólvora. Em vez de recipientes de madeira, podem ser empregados bidões de cartão resistentes e impermeáveis.

O pêso bruto de um volume contendo mechas designadas em *1.°, a)*, não deve ultrapassar 60 quilogramas, e o de um volume contendo rastilhos designados em *1.°, b), α)*, não deve ultrapassar 100 quilogramas.

(2) Os *rastilhos designados em 1.°, b), β)*, devem ser enrolados por extensões de cêrca de 100 metros sôbre sólidos rolos, difícilmente inflamáveis, por exemplo, de madeira ou cartão forte e sólido. Estes rolos devem ser embalados em recipientes de madeira fortes, fechando bem e estanques, de maneira que os rolos se não possam tocar entre si nem tocar as paredes da caixa. Êste isolamento pode obter-se, por exemplo, envolvendo várias vezes os rolos num papel forte e resistente, impedindo esta embalagem de se desfazer e a sua permeabilidade por meio de cola ou qualquer outra forma apropriada.

Chaque caisse ne doit pas contenir plus de 1:000 mètres de cordeaux. Le mode d'emballage doit être autorisé par l'autorité compétente du pays expéditeur.

(3) Il est permis de garantir la fermeture des caisses avec des mèches non amorcées à l'aide de bandes ou fils en acier tendus et enroulés autour de celles-ci.

28 *En ce qui concerne le 2°:*

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

Les fûts en bois, pour les amorces dénommées en *a*) ;

Les sacs, pour les douilles vides dénommées en *b*).

(2) Avant de placer dans les récipients extérieurs les amorces énumérées en *a*), les *capsules* dont la matière explosible est à *découvert* doivent être solidement emballées, au nombre de 1:000 au plus, et les *capsules* dont la matière explosible est *couverte*, au nombre de 5:000 au plus, dans des récipients en fer-blanc, des boîtes en carton rigides ou des caissettes en bois.

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

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

29 *En ce qui concerne le 3°:*

(1) Les gros *coups de canon* renfermés dans l'emballage d'origine où l'amorce doit être protégée de manière à empêcher toute déperdition de la matière, doivent être emballés dans des récipients en bois solides, étanches, fermant bien, ou bien dans des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Le poids brut d'un récipient ne doit pas dépasser 100 kilogrammes, et le poids total de poudre ne peut dépasser 25 ou 10 kilogrammes suivant qu'il s'agit de poudre en grains ou de poudre sans fumée.

(2) Les *pétards* doivent être emballés dans des caisses formées de planches d'au moins 20 millimètres d'épaisseur, bouvetées, bien jointives, assujetties par des vis à bois et renfermées dans une seconde caisse solide, à planches également bien jointives, contenant un bourrage approprié de paille, de papier ou de matières semblables entre les deux caisses.

En tout cas le poids brut de chaque colis ne doit pas dépasser 50 quilogrammes.

(3) 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.

30 *En ce qui concerne le 4°:*

(1) Les *cartouches pour armes à feu* doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, en bois ou en carton fort, 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 copeau de bois — le tout exempt d'humidité et de matière grasse — de manière à éviter tout ballottement.

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

Cada caixa não deve conter mais de 1:000 metros de cordão. A forma de embalagem deve ser aprovada pela autoridade competente do país expedidor.

(3) É permitido garantir o encerramento das caixas com mechas não escorvadas, com arcos de fios de aço fortemente aplicados e enrolados em volta destas.

Pelo que respeita ao n.° 2.°: 28

(1) As *escorvas não detonantes* devem ser embaladas em recipientes de madeira (caixas) sólidas, estanques e bem fechadas; são, além disso, admissíveis:

Os barris de madeira, para as escorvas designadas em *a*);

Os sacos, para os involucros vazios designados em *b*).

(2) Antes de serem colocadas nos recipientes exteriores as escorvas designadas em *a*), as *cápsulas* cuja substância explosiva esteja a *descoberto* devem ser sòlidamente embaladas, em número de 1:000 no máximo, e as *cápsulas* cuja matéria explosiva esteja *coberta*, em número de 5:000 no máximo, em recipientes de fôlha, caixas de cartão resistente ou em caixas pequenas de madeira.

(3) As escorvas designadas em *c*) e *d*) devem ser embaladas nos recipientes por forma a não se poderem deslocar.

(4) Cada volume contendo escorvas designadas em *a*), *c*) e *d*) não deve pesar mais de 100 quilogramas.

Pelo que respeita ao n.° 3.°: 29

(1) Os *morteiros grandes* encerrados na embalagem de origem, na qual a escorva deve estar protegida de forma que não possa haver qualquer desperdício da substância explosiva, devem ser embalados em recipientes de madeira sólida, estanques, fechando bem, ou ainda em bidões de cartão resistentes e impermeáveis.

O pêso bruto de cada recipiente não deve exceder 100 quilogramas e o pêso total da pólvora não pode exceder 25 ou 10 quilogramas, segundo se trata de pólvora em grão ou de pólvora sem fumo.

(2) Os *petardos* devem ser embalados em caixas construídas com tábuas de pelo menos 20 milímetros de espessura, rasgadas, bem juntas, presas por parafusos de madeira e metidas dentro de uma segunda caixa sólida, de tábuas igualmente bem juntas, e com o espaço entre as duas caixas cheio de palha, papel ou substâncias semelhantes.

Em caso algum o pêso bruto de cada volume deve exceder 50 quilogramas.

(3) Os *petardos* devem ser sòlidamente acondicionados em desperdícios de papel, serradura de madeira, ou em gêsso, ou colocados em filas e isolados uns dos outros por forma que não possam encostar-se uns aos outros ou às paredes da caixa.

Pelo que se refere ao n.° 4.°: 30

(1) Os *cartuchos para armas de fogo* devem ser perfeitamente acondicionados em recipientes de fôlha, de madeira ou de cartão forte, de forma a não se poderem deslocar. Os recipientes devem ser apertados uns ao lado dos outros em camadas sobrepostas e metidos em caixotes de madeira sólidos, estanques e bem fechados. Os intervalos devem ser preenchidos com cartão, papel, estôpa, fibra de madeira ou aparas de madeira — isentos de umidade e de gorduras —, a fim de evitar qualquer deslocação.

(2) O pêso bruto de cada volume não pode exceder 100 quilogramas.

31 *En ce qui concerne le 5°, A:*

a) Les *détonateurs* (à retardement ou non).

(1) Ils doivent être emballés par 100 au plus dans un récipient résistant en fer-blanc ou en carton, de façon à empêcher tout déplacement des détonateurs, même en cas de secousse violente.

Les vides et les intervalls des détonateurs doivent être complètement remplis de farine de bois dur bien sèche ou d'une substance analogue exempte de sable, à moins que la constitution des détonateurs soit telle que la poudre fulminante ne puisse se détacher au cours du transport (détonateurs à opercule, par exemple).

Dans les boîtes en fer-blanc, le fond et le dessous des couvercles seront garnis de feutre, de drap, de carton ondulé ou d'une matière analogue et les parois intérieures seront garnies de carton, de façon à empêcher tout contact immédiat des détonateurs et du fer-blanc.

Les boîtes en carton doivent être enduites extérieurement de paraffine, de cérésine ou d'une substance analogue capable de rendre le carton imperméable.

(2) Les récipients ainsi remplis doivent être fermés d'une façon hermétique; on collera sur leur pourtour une bandelette de papier bien adhérente, de telle sorte que le couvercle presse sur le contenu et empêche le ballottement des détonateurs. Les boîtes en fer-blanc seront empaquetées par 5 dans du papier fort ou mises dans des boîtes en carton.

Les paquets ou les boîtes seront placés, autant que possible sans vides, dans une caisse résistante en bois dont les parois auront au moins 20 millimètres d'épaisseur ou dans un fort récipient en fer-blanc. Un paquet ou une boîte au moins de chaque lit sera entouré d'un lien qui permette un enlèvement aisé. Les vides des récipients doivent être bourrés de matières sèches telles que du papier, de la paille, des fibres de bois ou copeaux de bois. Si le récipient est en bois, le couvercle sera fixé au moyen de vis; les logements des vis dans le couvercle et les parois doivent être forés avant le remplissage. Si le récipient est en fer-blanc, on assurera une fermeture étanche et résistante, mais de façon qu'on puisse, facilement et sans danger, enlever le couvercle et le replacer dans les conditions primitives.

(3) Le récipient, dont le couvercle doit presser le contenu de manière à empêcher tout ballotement, doit être placé, le couvercle en haut, dans une caisse en bois solide et étanche qui sera fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 20 millimètres d'épaisseur. Il doit exister partout, entre le récipient et la caisse, un intervalle de 3 centimètres au moins. Cet intervalle sera bourré de matières sèches telles que sciure de bois, paille, fibres de bois ou copeaux.

(4) Chaque caisse doit être plombée, ou pourvue d'un cachet (empreinte ou marque) appliqué sur deux têtes de vis du couvercle, ou d'une étiquette collée sur le couvercle et les parois et portant la marque de fabrique.

(5) La quantité d'explosif contenue dans chaque caisse ne doit pas avoir un effet explosif supérieur à celui de 20 kilogrammes de fulminate de mercure.

Le poids brut de chaque caisse ne devra pas dépasser 50 kilogrammes.

Les caisses dont le poids brut dépasse 25 kilogrammes seront pourvues de poignées ou de tasseaux.

32 *b*) Les *détonateurs munis d'amorces électriques* (à retardement ou non) doivent être empaquetés par 100 au plus. Les détonateurs doivent être placés alternativement à l'un et à l'autre bout du paquet. Les paquets liés par 10 au plus seront enveloppés de papier

Pelo que se refere ao n.° 5.°, A: 31

a) Os *detonadores* (de retardamento ou não):

(1) Devem ser embalados no máximo de 100 num recipiente resistente de fôlha ou de cartão, de maneira que não haja nenhuma deslocação dos detonadores, mesmo em caso de abalo violento.

Os vazios e os intervalos entre os detonadores devem ser completamente preenchidos com farinha de madeira rija, bem sêca, ou com uma substância análoga isenta de areia, a não ser que a constituïção dos detonadores seja tal que a pólvora fulminante não possa destacar-se durante o transporte (detonadores de opérculo, por exemplo).

Nas caixas de fôlha, o fundo e o interior da tampa serão forrados de fêltro, pano, cartão ondulado ou de uma substância análoga e as paredes interiores forradas de cartão de maneira a impedir qualquer contacto directo com a fôlha.

As caixas de cartão devem ser cobertas exteriormente com parafina, ceresina ou uma substância análoga susceptível de tornar o cartão impermeável.

(2) Os recipientes cheios nas condições indicadas devem ser fechados hermèticamente; colar-se-á em toda a sua volta uma tira de papel bem aderente, de maneira que a tampa fique fazendo pressão sôbre o conteúdo, impedindo o basculamento dos detonadores. As caixas de fôlha serão empacotadas por grupos de 5 num papel forte ou metidas em caixas de cartão.

Os pacotes ou as caixas serão colocadas quanto possível sem espaços vazios, numa caixa resistente de madeira, cujas paredes terão pelo menos 20 milímetros de espessura, ou num forte recipiente de fôlha. Pelo menos um pacote ou uma caixa de cada camada será atado com um laço que permita tirá-lo com facilidade. Os intervalos dos recipientes serão cheios de substâncias sêcas, tais como papel, palha, fibras ou aparas de madeira. Se o recipiente fôr de madeira, a tampa será presa por meio de parafusos; os furos para os parafusos tanto na tampa como nas paredes da caixa devem ser feitos antes de esta ser cheia. Se o recipiente fôr de fôlha, assegurar-se-lhe-á uma tampa estanque e resistente, mas de maneira que se possa fàcilmente e sem perigo tirar a tampa e tornar a colocá-la nas primitivas condições.

(3) O recipiente, cuja tampa deve fazer pressão no conteúdo de maneira a impedir qualquer basculamento, deve ser colocado com a tampa para cima, numa caixa de madeira sólida e estanque, que será fechada com parafusos e cujas paredes terão pelo menos 20 milímetros de espessura. Deve existir entre o recipiente e a caixa um intervalo de pelo menos 3 centímetros. Este intervalo vai cheio de substâncias sêcas, tais como serradura de madeira, palha, fibras ou aparas de madeira.

(4) Cada caixa deve ser selada com sêlo de chumbo ou provida de um sêlo (gravado ou marcado) aplicado nas cabeças de dois parafusos da tampa ou uma etiqueta com a marca da fábrica colada na tampa e nas paredes.

(5) A quantidade de explosivo contida em cada caixa não deve ter um poder explosivo superior ao de 20 quilogramas de fulminante de mercúrio.

O pêso bruto de cada caixa não deve exceder 50 quilogramas.

As caixas cujo pêso exceda 25 quilogramas serão providas de asas ou pegas.

b) Os *detonadores munidos de escorvas eléctricas* (de retardamento ou não) devem ser empacotados por grupos no máximo de 100. Os detonadores devem ser colocados alternadamente para um e outro lado do pacote. Os pacotes ligados em grupos no máximo de 10 32

fort et ficelés ; 5 au plus de ces nouveaux paquets seront emballés dans une caisse résistante en bois, dont les parois auront au moins 20 millimètres d'épaisseur, ou dans une caisse en fer-blanc, où ils seront immobilisés par un bourrage de matières sèches, telles que du papier, de la paille, des fibres de bois ou des copeaux.

En ce qui concerne la charge en composition explosive, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs ; il n'est pas besoin d'avoir pour l'emballage une caisse extérieure.

33 *c*) Les *détonateurs reliés solidement à une mèche de poudre noire.*

La mèche doit être enroulée en anneau et convenablement liée. Dix anneaux seront réunis en un rouleau qui sera enveloppé de papier d'emballage fort et ficelé. 10 rouleaux au plus seront emballés dans une caisse en bois, dont les parois auront 12 millimètres d'épaisseur au moins et dont les vides seront bourrés de papier, de paille, de fibres de bois ou de copeaux, de façon que le contenu ne puisse balloter. 10 au plus de ces caisses seront placées à leur tour dans une caisse extérieure.

En ce qui concerne la charge en composition explosive, l'emballage dans la caisse extérieure, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs.

34 *d*) Les *détonateurs à retardement* et capsules (cartouches de sondage par l'écho) doivent être réunis par 50 pièces au plus dans l'emballage adopté par la fabrique d'origine (fortes boîtes en fer-blanc dans lesquelles les cartouches seront disposées en cinq couches de 10 pièces, et soigneusement immobilisées par du feutre de laine interposé entre les couches ; le couvercle sera assujetti à la boîte par un ruban isolant). Dix de ces emballages au plus seront soigneusement contenus dans une caisse solide en bois.

Pour ce qui concerne la charge en composition explosive, l'emballage dans la caisse extérieure, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs.

35 *En ce qui concerne le 5°, B:*

Les *capsules à sondage* (détonateurs avec capsules, renfermés dans des tubes en fer-blanc — *bombes à sondage flottantes ou non*) doivent être réunies par 10 pièces au plus dans l'emballage adopté par la fabrique d'origine boîtes solides en carton ou en fer-blanc, à fermeture collée, dans lesquelles les engins seront entourés séparément de papier imprégné puis d'une enveloppe en carton ondulé) ; ces emballages d'origine seront bien immobilisés par 50 au plus dans une caisse solide en bois soigneusement fermée.

Pour la quantité de la composition explosive et le poids de chaque caisse, voir ce qui est dit sous *5°, A, a*), pour les détonateurs.

35-a L'emballage des *objets dénommés sous 2°, c*), *deuxième sous-al.*, ainsi que *sous 5°, A, lettres e*), *f*) *et g*), *5°, C, 6°, 7°, 8°, 9°, 10° et 11°*, s'effectue conformément aux prescriptions du pays expéditeur.

35-b Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 3°, 5°, A, 5°, B, et 5°, C*, doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 2. Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 6°, 7°, 8° et 9°* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 1. Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 11°* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 2-*a*.

serão embrulhados em papel forte e atados; grupos no máximo de 5 dêstes novos pacotes serão embalados numa caixa resistente de madeira, cujas paredes terão pelo menos 20 milímetros de espessura, ou numa caixa de fôlha, onde serão imobilizados com substâncias sêcas, tais como papel, palha, fibras ou aparas de madeira.

Quanto à composição da carga explosiva, tampa e inscrição, ver o que ficou dito em *a*) para os detonadores; não é necessária a caixa exterior para a embalagem.

c) Os *detonadores ligados sòlidamente a uma mecha de pólvora preta.* 33

A mecha deve ser enrolada em anéis e convenientemente atada. Os anéis serão reünidos num rôlo e embrulhados em papel de embrulho forte e atados. Cada grupo, no máximo de 10 rolos, será embalado numa caixa de madeira, cujas paredes terão 12 milímetros de espessura, e os intervalos serão cheios de papel, palha, fibras ou aparas de madeira, de forma que o conteúdo não possa bascular. Cada grupo, no máximo de 10 destas caixas, será por sua vez colocado numa caixa exterior.

Quanto à composição da carga explosiva, embalagem na caixa exterior, tampa e inscrições, ver o que ficou dito em *a*) para os detonadores.

d) Os *detonadores de retardamento e cápsulas* (car- 34
tuchos de sondagem pelo eco) devem ser reünidos em grupos no máximo de 50 peças na embalagem adoptada pela fábrica de origem (fortes caixas de fôlha nas quais os cartuchos serão dispostos em cinco camadas de 10 e cuidadosamente imobilizados pela interposição de fêltro de lã entre as camadas; a tampa será fixada à caixa por fita isoladora). Grupos no máximo de 10 destas embalagens serão cuidadosamente colocados numa caixa sólida de madeira.

Quanto à composição da carga explosiva, embalagem na caixa exterior, tampa e inscrições, ver o que ficou dito em *a*) para os detonadores.

Pelo que se refere ao n.° 5.°, B: 35

As *cápsulas de sondagem* (detonadores com cápsulas encerradas em tubos de fôlha — *bombas de sondagem flutuantes ou não*) devem ser reünidas em grupos no máximo de 10 peças na embalagem da fábrica de origem (caixas sólidas de cartão ou de fôlha, com a tampa colada, nas quais as peças devem ser uma a uma envolvidas em papel impregnado e em seguida em cartão ondulado); estas embalagens de origem serão bem imobilizadas em grupos no máximo de 50 numa caixa sólida de madeira cuidadosamente fechada.

Quanto à quantidade da carga explosiva e ao pêso de cada caixa, ver o que ficou dito em 5.°, A, *a*), para os detonadores.

A embalagem dos *objectos designados em 2.°, c*), 35-a
segundo em al., assim como em *5.°, A, letras e*), *f*) *e g*), *5.°, C, 6.°, 7.°, 8.°, 9.°, 10.° e 11.°*, efectua-se conforme as prescrições do país expedidor.

Em todos os volumes contendo *objectos designados* 35-b
em 3.°, 5.°, A, 5.°, B, e 5.°, C, deve ser colocada uma etiqueta igual ao modêlo n.° 2. Em todos os volumes contendo *objectos designados em 6.°, 7.°, 8.° e 9.°* deve ser colocada uma etiqueta igual ao modêlo n.° 1. Em todos os volumes contendo *objectos designados em 11.°* deve ser colocada uma etiqueta igual ao modêlo n.° 2-*a*.

B. Attestations. Lettres de voiture

36 (1) La désignation de la marchandise est encadrée:
a) Une fois en noir en ce qui concerne les *objets dénommés sous 3°, 5°, A, 5°, B, et 5°, C;*
b) Une fois en rouge en ce qui concerne les *objets dénommés sous 6°, 7°, 8° et 9°;*
c) Deux fois en noir en ce qui concerne les *objets dénommés sous 11°.*

37 (2) Dans les lettres de voiture afférentes aux *munitions de la classe I–b, dénommées sous 2° à 5° et 10°*, l'expéditeur et, dans les lettres de voiture afférentes à celles *dénommées sous 1°, b), 6° à 9° et 11°*, l'autorité compétente ou un expert agréé par elle doivent certifier ce qui suit: «Conforme aux prescriptions de l'annexe I à la C. I. M.». Si une attestation spéciale y relative, établie par l'autorité compétente, est ajoutée à la lettre de voiture, il y a lieu de s'y référer dans cette dernière.

38 (3) 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.

39 (4) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation dans la lettre de voiture est prescrite, l'attestation peut être omise, lorsque le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoi d'origine, ou bien que ses différentes parties proviennent de l'envoi d'origine, qui a été vérifié et pour lequel l'attestation a été délivrée, et que l'emballage d'origine n'a pas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

40 L'attestation à ce sujet dans la lettre de voiture doit être libellée comme suit: «Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine».

C. Matériel de transport

41 (1) Les *munitions de toute nature* doivent être transportées dans des wagons à marchandises couverts.

42 (2) Sont en outre applicables aux transports des *munitions dénommées sous 11°* les prescriptions de la classe I–*a* sous D (Matériel de transport), alinéa (2), chiffre marginal 20.

D. Chargement

43 (1) Les *pièces d'artifice pour signaux (3°)*, les *amorces détonantes (5°, A)*, les *capsules à sondage (5°, B)*, les *mèches détonantes instantanées (5°, C)* et les *munitions dénommées sous 11°* ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des *explosifs* (classe I–*a*), des *munitions de la nature de celles énumérées sous 6°, 7°, 8° et 9°*, ou des *liquides combustibles du groupe A, 1* (classe III–*a*).
(2) Sont en outre applicables aux transports des *munitions dénommées sous 11°* les prescriptions de la classe I–*a* sous E (chargement et autres prescriptions), alinéa (3), chiffre marginal 21.

E. Mode de transport

44 Les *matières dénommées sous 3°, 5°, A, 5°, B, 5°, C, 6°, 7°, 8°, 9° et 11°*, en expéditions partielles, ne peuvent pas être transportées en grande vitesse.

B. Atestados. Declarações de expedição

(1) A designação da mercadoria é circundada: 36
a) Por um traço preto quanto aos *objectos designados em 3.°, 5.°, A, 5.°, B e 5.°, C;*
b) Por um traço vermelho quanto aos *objectos designados em 6.°, 7.°, 8.° e 9.°;*
c) Por dois traços pretos quanto aos *objectos designados em 11.°*

(2) Nas declarações de expedição referentes às *munições da classe I–b, designadas desde o n.° 2.° a 5.° e no 10.°*, o expedidor e, nas declarações de expedição referentes às *munições designadas em 1.°, b, 6.°, 9.° e 11.°*, a autoridade competente ou um perito aceite por ela devem exarar o certificado seguinte: «Conforme as prescrições do anexo I à C. I. M.». Se à declaração de expedição fôr junto um certificado especial, passado pela autoridade competente e a ela referente, deve fazer-se-lhe referência na declaração de expedição. 37

(3) A legislação legal privativa dos Estados contratantes pelos quais deve ser encaminhado o transporte determinará sôbre os demais atestados que possam ainda ser necessários. 38

(4) Quando um expedidor, diferente da fábrica de origem, faça expedir ulteriormente uma remessa ou parte de uma remessa para a qual foi necessário atestado na declaração de expedição, pode ser dispensado novo atestado desde que o novo expedidor declare na declaração de expedição que a remessa é idêntica à remessa de origem ou que as diferentes partes expedidas são provenientes da remessa de origem, que foi verificada e para a qual foi passado atestado, e que a embalagem de origem não foi mudada. Pode ser exigida prova da veracidade da declaração feita nos termos expostos acima. 39

O atestado sôbre êste assunto na declaração de expedição deve ser redigido como segue: «Conteúdo e embalagem idênticos à remessa de origem». 40

C. Material de transporte

(1) As *munições de qualquer natureza* devem ser transportadas em vagões de mercadorias cobertos. 41

(2) São além disso aplicáveis aos transportes das *munições designadas em 11.°* as prescrições da classe I–*a* designadas em D (Material de transporte), alínea (2), número marginal 20. 42

D. Carregamento

(1) As *peças de fogo de artifício para sinais (3.°)*, as *escorvas detonantes (5.°, A)*, as *cápsulas de sondagem (5.°, B)*, as *mechas detonantes instantâneas (5.°, C)* e as *munições designadas em 11.°* não devem ser carregadas no mesmo vagão com *explosivos* (classe I–*a*), *munições da natureza das enumeradas em 6.°, 7.°, 8.° e 9.° e líquidos combustíveis do grupo A, 1* (classe III–*a*). 43
(2) São além disso aplicáveis aos transportes de *munições designadas em 11.°* as prescrições da classe I–*a* designadas em E (Carregamento e outras prescrições), alínea (3), número marginal 21.

E. Modo de transporte

As *substâncias designadas em 3.°, 5.°, A, 5.°, B, 5.°, C, 6.°, 7.°, 8.°, 9.° e 11.°* não podem ser transportadas como remessas de detalhe em grande velocidade. 44

1-c. Inflammateurs, pièces d'artifice, etc.

45 Ne sont admis au transport parmi les produits de cette catégorie énumérés ci-après que ceux répondant aux conditions générales suivantes:

La charge explosive de ces objets doit être constituée, aménagée et répartie de telle manière que la friction, les trépidations, la percussion ou l'inflammation des objets emballés ne puissent pas provoquer une explosion de tout le contenu des colis.

Ces objets sont en outre soumis aux conditions suivantes:

a) Sauf pour les *bandes d'amorces*, les *bandes d'amorces paraffinées* pour lampes de sûreté, les *plaques détonantes*, les *martinikas* (dits feux d'artifice espagnols), et les produits similaires admis au transport, l'utilisation du phosphore blanc au jaune n'est pas admise.

b) La composition utilisée doit être stable, c'est-à-dire qu'après avoir été emmagasinée durant quatre semaines à une température de 50° C, elle ne doit pas accuser d'altération qui serait due à une stabilité insuffisante.

Le fabricant est tenu de se rendre compte constamment, par des épreuves répétées, du parfait état de la composition explosive.

46 1° Les *inflammateurs:*

a) Les *allumettes ordinaires* et *autres inflammateurs à friction.*

b) Les *bandes d'amorces* et les *bandes d'amorces paraffinées pour lampes de sûreté*, renfermant un explosif composé de chlorate de potasse ou de salpêtre, de petites quantités de phosphore, de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outremer, de craie, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7,5 grammes au maximum d'explosif pour 1.000 amorces.

En ce qui concerne les rubans d'amorces, voir sous 2°, *e*), chiffre marginal 47.

c) Les *mèches à poudre noire* (mèches qui consistent en un cordeau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section).

En ce qui concerne les autres mèches, voir classe 1–*b*, 1°, chiffre marginal 22.

d) Le *fil pyroxylé* destiné à l'allumage rapide des *feux d'artifice, etc.* Le fil pyroxylé doit avoir la même stabilité que la nitrocellulose (classe 1–*a*).

e) Les *lances d'allumage* (tubes minces en papier ou en carton, fermés aux deux bouts et contenant soit une petite quantité de composition fusante constituée de matières oxygénées — chlorate, nitrate — et de matières organiques, soit des composés nitrés aromatiques) et les *capsules à thermite* avec des *pastilles fulminantes.*

f) Les *allumeurs de sûreté pour mèches* (douilles en papier fort ou en carton, contenant une amorce trouée, traversée par un fil destiné à produire une friction ou un arrachement, ou engins de constitution analogue).

g) Les *amorces électriques sans détonateurs.*

47 2° Les *articles* et *jouets pyrotechniques;* les *amorces* et les *rubans d'amorces*, les *articles détonants.*

a) Les *articles pyrotechniques de salon* (cylindres Bosco, bombes de confetti, fruits pour cotillons et articles similaires, renfermant une faible charge de 1 gramme au plus de coton nitré pour collodion par objet, destinée à chasser une bourre inoffensive, telle que balles d'ouate, confetti, etc.).

b) Les *jouets fulminants.*

1-c. Inflamadores, peças de fogo de artifício, etc.

São admitidos ao transporte, de entre os produtos 45
desta categoria, ùnicamente os que obedecem às condições gerais seguintes:

A carga explosiva dêstes objectos deve ser constituída, tratada e repartida de forma que a fricção, as trepidações, a percussão ou a inflamação dos objectos embalados não possam provocar uma explosão total do conteúdo dos volumes.

Estes objectos ficam, além disto, sujeitos às seguintes condições:

a) Salvo para as *fitas de escorvas*, *fitas de escorvas parafinadas* para lâmpadas de segurança, os *discos detonantes*, as «*martinicas*» (chamado fogo de artifício espanhol) e os produtos similares admitidos ao transporte, não é admitida a utilização do fósforo branco ou amarelo;

b) A composição utilizada deve ser estável, isto é, depois de ter sido armazenada durante quatro semanas a uma temperatura de 50° C. não deve acusar alteração devida a uma estabilidade insuficiente.

O fabricante é obrigado a verificar constantemente, por meio de ensaios repetidos, o perfeito estado da composição explosiva.

1.° Os *inflamadores:* 46

a) Os *fósforos ordinários* e *outros inflamadores de fricção.*

b) As *fitas de escorvas* e as *fitas de escorvas parafinadas para lâmpadas de segurança* contendo um explosivo composto de clorato de potássio ou de salitre, de pequenas quantidades de fósforo, de sulfureto de antimónio, de enxôfre, de açúcar de leite, de ultramar, de aglutinantes (dextrina, goma) ou de substâncias similares. Não podem ser empregadas mais que 7gr,5 de explosivo para 1:000 escorvas.

Em referência às fitas de escorvas, ver em 2.°, *e*), número marginal 47.

c) Os *rastilhos de pólvora preta* (rastilhos que consistem num cordão delgado e estanque com a alma de pequena secção cheia de pólvora preta).

Em referência às demais mechas, ver classe 1–*b*, 1.°, número marginal 22.

d) O *fio piroxilado* destinado à inflamação rápida de fogos de artifício, etc. O fio piroxilado deve ter a mesma estabilidade que a nitrocelulose (classe 1–*a*).

e) As *hastes de iluminação* (tubos delgados de papel ou de cartão, fechados nos dois extremos e contendo quer uma pequena quantidade de composição fundida constituída por substâncias oxigenadas — clorato, nitrato — e matérias orgânicas, quer compostos nitrados aromáticos) e as *cápsulas de termite* com *pastilhas fulminantes.*

f) Os *acendedores de segurança para mechas* (involucros de papel forte ou de cartão, contendo uma escorva furada, atravessada por um fio destinado a produzir uma fricção ou um arrancamento, ou instrumentos de constituïção análoga).

g) As *escorvas eléctricas sem detonadores.*

2.° Os *artigos* e *brinquedos pirotécnicos;* as *escorvas* 47
e as *fitas de escorvas*, os *artigos detonantes:*

a) Os *artigos pirotécnicos de sala* (cilindros Bosco, bombas de *confetti*, marcas para cotilhão e artigos similares, contendo uma carga fraca, no máximo de 1 grama, de algodão nitrado pelo colódio por peça, destinada a lançar uma bucha inofensiva, tal como balas de algodão em rama, *confetti*, etc.).

b) Os *brinquedos fulminantes.*

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

β) 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.

γ) Les *pierres fulminantes*, c'est-à-dire des pierres en forme de boule d'au moins 25 milimètres de diamètre qui portent à la superficie une composition fulminante d'un poids de 3 grammes au plus, protégée par une enveloppe en papier de soie. La composition fulminante doit contenir au maximum 25 à 30 pour cent de chlorate de potasse, 10 pour cent de sesquisulfure de phosphore et 60 à 65 pour cent de matière de remplissage et d'agglutinants étrangers à la décomposition. Sont également admis au transport les *produits analogues* à condition qu'ils ne soient pas plus dangereux.

c) Les *allumettes pyrotechniques* (allumettes bengale, contenant 20 grammes au plus de composition d'allumage et de composition fusante par boîte de 20 à 24 allumettes, allumettes pluie d'or, allumettes pluie de fleurs, etc.).

d) Les *cierges merveilleux*, garnis d'une composition formée de nitrate de baryte, limaille de fer, paillettes d'aluminium et corps agglutinants; les cierges n'auront pas de tête d'allumage.

e) Les *amorces pour jouets d'enfants*, les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces*, contenant une composition fulminante formée de chlorate ou nitrate de potasse, de petites quantités de phosphore rouge, de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outremer, de craie, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7,5 grammes au maximum d'explosif pour 1.000 amorces.

En ce qui concerne les bandes d'amorces pour les lampes de sûreté, voir sous 1°, *b*), chiffre marginal 46.

f) Les *articles détonants dont la détonation est provoquée par un appareil de percussion* et dont le modèle et le mode d'emballage ont été approuvés par l'autorité compétente du pays expéditeur:

α) Les *bouchons détonants chargés d'une composition explosive à base de chlorates et de phosphore* (chlorate de potassium, phosphore rouge, craie, agglutinant); le poids de la matière explosive contenue dans 1.000 bouchons ne pourra dépasser 60 grammes. La distance entre la surface de la charge explosive et l'orifice de la cavité du bouchon doit être d'environ 5 millimètres. Si l'on emploie du liège naturel, la composition explosive sera fixée entre deux feuilles de papier, ou dans un godet de carton, de façon à ne pouvoir se détacher et sortir. Si les bouchons sont en liège aggloméré, la composition sera insérée directement dans la cavité.

β) Les *pétards ronds chargés d'une composition explosive à base de phosphore et de chlorate* (chlorate de potasse, phosphore rouge, craie, agglutinant) formés d'un disque en carton de 2 millimètres d'épaisseur sur lequel est appliquée une rondelle dont le creux contient la charge explosive comprimée et est recouvert par une petite feuille de papier. Le poids de la matière explosive contenue dans 1.000 pétards ne pourra dépasser 45 grammes.

γ) Les *bouchons détonants, chargés d'une composition au fulminate ou d'une composition analogue*, laquelle est pressée dans des amorces en carton enfoncées dans la cavité des bouchons. La charge de 1.000 bouchons détonants ne doit pas peser plus de 60 grammes.

δ) Les *amorces en carton* (munition lilliput) *contenant une charge comprimée de fulminate ou d'une com-*

α) Os bombons fulminantes, jogos de flores, lamelas de papel-colódio e outros artigos similares contendo quantidades mínimas de papel-colódio ou de fulminato de prata.

β) Os grãos fulminantes, granadas fulminantes e artigos similares contendo fulminato de prata; não devem conter mais de 1 grama de fulminato de prata por 1:000 peças.

γ) As *pedras fulminantes*, isto é, pedras em forma de bola, de pelo menos 25 milímetros de diâmetro, que são cobertas por uma composição fulminante no pêso máximo de 3 gramas, protegidas por um involucro de papel de sêda. A composição fulminante deve conter no máximo 25 a 30 por cento de clorato de potássio, 10 por cento de sesquissulfureto de fósforo e 60 a 65 por cento de substâncias de enchimento e aglutinantes estranhas à decomposição. São igualmente admitidos a transporte os *produtos análogos*, com a condição de que não sejam mais perigosos.

c) Os *fósforos pirotécnicos* (fósforos de bengala contendo o máximo de 20 gramas de composição iluminante e de composição fundível por caixa de 20 a 24 fósforos, fósforos de chuva de ouro, fósforos de chuva de flores, etc.).

d) As *velas maravilhosas* constituídas por uma composição formada de nitrato de barita, limalha de ferro, palhetas de alumínio e corpos aglutinantes; as velas não terão cabeça inflamante.

e) As *escorvas para brinquedos de crianças*, as *fitas de escorvas* e os *anéis de escorvas* contendo uma composição fulminante de clorato ou nitrato de potássio, de pequenas quantidades de fósforo vermelho, de sulfureto de antimónio, de enxôfre, de açúcar de leite, de ultramar, de giz, de aglutinantes (dextrina, goma) ou de substâncias similares. Não pode ser empregado mais do que o máximo de 7^{gr},5 de explosivo para 1:000 escorvas.

Em relação às fitas de escorvas para lâmpadas de segurança, ver 1.°, *b*), número marginal 46.

f) Os *objectos detonantes cuja detonação seja provocada por um aparelho de percussão* e cujo modêlo e forma de embalagem tenham sido aprovados pela autoridade competente do país expedidor.

α) As *rôlhas detonantes carregadas com uma composição explosiva da base de cloratos e de fosfato* (clorato de potássio, fósforo vermelho, giz, aglutinantes); o pêso da substância explosiva contida em 1:000 rôlhas não pode ultrapassar 60 gramas. A distância entre a superfície da carga explosiva e o orifício da cavidade da rôlha deve ser de cêrca de 5 milímetros. Se fôr empregada cortiça natural, a composição explosiva será contida entre duas fôlhas de papel ou num recipiente de cartão, de maneira que se não possa desprender e sair. Se as rôlhas forem de aglomerados de cortiça, a composição será colocada directamente na cavidade.

β) Os *petardos redondos carregados com um composto explosivo de base de fósforo e clorato* (clorato de potássio, fósforo vermelho, giz, aglutinantes) constituídos por um disco de cartão de 2 milímetros de espessura sôbre o qual é aplicada uma rodela em cuja cavidade está a carga explosiva, comprimida e tapada com uma pequena fôlha de papel. O pêso da substância explosiva contida em 1:000 petardos não poderá exceder 45 gramas.

γ) As *rôlhas detonantes carregadas com uma composição de fulminato ou com uma composição análoga* comprimida em escorvas de cartão enterradas nas cavidades das rôlhas. A carga de 1:000 rôlhas detonantes não deve pesar mais de 60 gramas.

δ) As *escorvas de cartão* (munições *liliput*) *contendo uma carga comprimida de fulminato ou de uma com-*

position analogue. Le poids de la matière explosive contenue dans 1.000 amorces en carton ne pourra dépasser 25 grammes.

ε) Les *amorces en carton* (munition lilliput) *chargées d'une composition à base de phosphore et de chlorate* (chlorate de potasse, phosphore rouge, craie et agglutinant). La charge explosive contenue dans 1.000 amorces en carton ne peut dépasser 25 grammes.

g) Les *articles détonants, dont l'explosion ne dépend pas d'un appareil spécial,* à savoir:

Les *amorces en carton* éclatant sous le pied, chargées d'une composition couverte à base de phosphore et de chlorate. La charge explosive contenue dans 1.000 amorces ne doit pas dépasser 30 grammes.

h) Les *plaques détonantes* et les *martinikas* (dits feux d'artifice espagnols) se composant d'un mélange de phosphore blanc (jaune) et rouge avec du chlorate de potasse et au moins 50 pour cent de matières inertes étrangères à la décomposition du mélange de chlorate et de phosphore. Le poids d'une plaque ne doit pas dépasser 2gr,5 et celui d'un martinika ne doit pas dépasser 0gr,1.

Sont également admis au transport les produits analogues n'offrant pas plus de danger.

48 3° Les *pièces d'artifice.*

a) Les *bombes* et les *pots à feu,* c'est-à-dire des pièces [1] lancées au mortier, du poids total de 9 kilogrammes, y compris la charge propulsive (poids brut 12 kilogrammes).

Les *bombes incendiaires,* les *fusées,* les *chandelles romaines,* les *fontaines,* les *roues* et les *pièces similaires,* pesant 500 grammes au plus par pièce.

b) Les *petits coups de canon,* consistant en cartouches de papier enveloppées de ficelle et enduites de colle et contenant au plus 75 grammes de poudre en grains ou 25 grammes d'explosif (poudre d'aluminium et perchlorate de potasse sans soufre) et les *coups de fusil* [pétards [2]], contenant au plus 20 grammes de poudre en grains, constitués d'une enveloppe cylindrique en papier fermée aux deux bouts, tous pourvus de mèches dont le bout extérieur doit être couvert, et les *pièces similaires destinées à produire une forte détonation.*

En ce qui concerne les gros coups de canon (pièces d'artifice pour signaux), voir classe 1–*b*, sous 3°, chiffre marginal 24.

c) Les *petites pièces d'artifice* (crapauds, serpenteaux, pluies d'or, pluies d'argent, etc.) contenant au maximum 1.000 grammes de poudre noire en grains par 144 pièces. Volcans, comètes à la main, etc., contenant au maximum 30 grammes de poudre noire en grains par pièce.

d) Les *feux de bengale* [3] (torches de bengale, lumières, flammes, etc.), sans amorce.

48–a 4° Les *matières produisant des fumées* pour des buts agricoles et forestiers, ainsi que les *cartouches fumigènes* destinées à la lutte contre les parasites (les deux conformes au modèle autorisé par l'autorité com-

[1] Les pièces d'artifice contiennent comme charge propulsive de la poudre noire en grains; comme charge d'éclatement, du pulvérin, pouvant être additionné de poudre de mine, salpêtre, soufre ou charbon ou copeaux ou paillettes métalliques; comme composition d'étoiles ou de boules éclairantes, des mélanges variables suivant la couleur, mais pouvant aussi contenir du chlorate; les compositions détonantes des pièces d'artifice ne doivent pas contenir du chlorate.

[2] Pour les pétards de chemin de fer, voir classe 1–*b*, sous 3°.

[3] Les poudres-éclairs de magnésium susceptibles de faire explosion grâce à la réunion d'éléments combustibles et d'éléments dégageant de l'oxygène ne sont pas admises au transport.

posição análoga. O pêso da substância explosiva não poderá exceder 25 gramas.

ε) As *escorvas de cartão* (munições *liliput*) *carregadas com uma composição de base de fósforo e de clorato* (clorato de potássio, fósforo vermelho, giz e aglutinantes). A carga explosiva contida em 1:000 escorvas de cartão não pode exceder 25 gramas.

g) Os *objectos detonantes cuja explosão não dependa de um aparelho especial,* a saber:

As *escorvas de cartão* que explodem à pressão do pé, carregadas com uma composição coberta de base de fósforo e clorato. A carga explosiva contida em 1:000 escorvas não deve exceder 30 gramas.

h) As *placas detonantes* e as «*martinicas*» (chamadas fogo de artifício espanhol) compostas de uma mistura de fósforo branco (amarelo) e vermelho com clorato de potássio e, pelo menos, 50 por cento de substâncias inertes estranhas à decomposição da mistura do clorato e do fósforo. O pêso de uma placa não deve exceder 2gr,5 e de uma «martinica» não deve exceder 0gr,1.

São igualmente admitidos a transporte os produtos análogos que não sejam mais perigosos.

3.° As *peças de fogo de artifício.* 48

a) As *bombas* e as *marmitas de fogo,* isto é, peças [1] lançadas pelo morteiro do pêso total de 9 quilogramas, compreendida a carga propulsiva (pêso bruto 12 quilogramas).

As *bombas incendiárias,* os *foguetes,* as *velas romanas,* as *fontes luminosas,* as *rodas de fogo* e as *peças semelhantes,* pesando o máximo de 500 gramas por peça.

b) As *pequenas bombas de morteiro,* consistindo em cartuchos de papel envolvidos em cordel e induzidos de cola e contendo o máximo de 75 gramas de pólvora em grão ou 25 gramas de explosivo (pólvora de alumínio e perclorato de potássio sem enxôfre) e os petardos [2] contendo o máximo de 20 gramas de pólvora em grão, formados por um involucro cilíndrico de papel fechado nos dois extremos, providos de rastilhos cuja extremidade deve estar protegida, e as *peças similares destinadas a produzir uma detonação forte.*

Quanto às bombas grandes de morteiro (peças de fogo de artifício para sinais) ver classe 1–*b*, 3.°, número marginal 24.

c) As *peças de fogo de artifício pequenas* (saltões, busca-pés, chuva de ouro, chuva de prata, etc.) contendo o máximo de 1:000 gramas de pólvora preta em grão por 144 peças. Vulcões, cometas de mão, etc., contendo o máximo de 30 gramas de pólvora preta em grão por peça.

d) Os *fogos de bengala* [3] (fachos de bengala, luzes, chamas, etc.) sem escorva.

48–a 4.° As *substâncias produtoras de fumos* para fins agrícolas e florestais, assim como os *cartuchos fumígeros* destinados à luta contra os parasitas (ambos de harmonia com o modêlo autorizado pela autoridade

[1] As peças de fogo de artifício, contendo, como carga propulsiva, pólvora preta em grão; como carga de explosão, pólvora fina, podendo ser adicionada de pólvora de mina, salitre, enxôfre, carvão, aparas de madeira ou palhêtas metálicas; como composição de estrêlas ou bolas luminosas, misturas variáveis segundo a côr, mas podendo também conter clorato; as composições detonantes das peças de fogo de artifício não devem conter clorato.

[2] Para os petardos de caminhos de ferro, ver classe 1–*b*, 3.°

[3] As pólvoras relâmpago de magnésio susceptíveis de explodir pela reünião de elementos combustíveis com elementos libertadores de oxigénio não são admitidas a transporte.

pétente du pays expéditeur). Les compositions fumigènes ne doivent pas contenir de chlorate.

Conditions de transport

A. Emballage

49 (1) L'emballage doit être fait dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées.

Pour les *objets dénommés sous 1°, a)*, l'on peut aussi employer des boîtes en carton de bonne qualité, fortement collées, de 2 millimètres d'épaisseur, ainsi que des récipients en fer-blanc.

Pour les *objets dénommés sous 1°, c)*, l'on peut également utiliser de forts tonneaux étanches en carton.

Les caisses destinées à ces objets doivent être entièrement tapissées de bon papier résistant; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince.

Les caisses destinées aux *objets dénommés sous 1°, d), et 1°, e)*, et aux *allumettes bengale, dénommées sous 2°, c)*, peuvent être garnies intérieurement de papier fort de bonne qualité, de papier bitumé, d'une feuille de zinc ou de tôle plombée.

Pour les *objets dénommés sous 1°, g)*, l'on peut également utiliser des tonneaux en bois ou des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Pour les *objets dénommés sous 1°, b), 2°, a), 2°, b), β), 2°, b), γ), 2°, e), 2°, f), 2°, g), 2°, h), et 3°*, les caisses seront en planches dressées et bien jointives d'au moins 18 millimètres d'épaisseur; leurs arêtes seront assemblées à queue d'aronde ou au moyen de couvre-joints; l'intérieur sera entièrement tapissé de bon papier résistant; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince.

En ce qui concerne les *objets dénommés sous 4°*, les récipients en bois peuvent être garnis de bon papier d'emballage, papier huilé ou carton ondulé. Une garniture étanche en ces matières est obligatoire lorsque ces objets ne sont pas empaquetés.

Les *cartouches fumigènes* destinées à la lutte contre les parasites peuvent également être emballées dans des caisses en carton très fort ou dans des caisses en carton ondulé.

Le carton ou le carton ondulé peut également être rendu imperméable à l'eau.

Pour les envois dont le poids brut ne dépasse pas 5 kilogrammes, l'on peut également employer des boîtes en carton ordinaire.

(2) A l'exception des *objets dénommés sous 1°, c)*, et *1°, f)*, les articles ci-dessous énumérés doivent, avant d'être rangés dans les récipients, être solidement emballés comme suit:

50 *a)* Ceux des *1°, a), 2°, a)*, et *2°, b), α)*:

Dans du papier d'emballage fort ou dans des boîtes solides. Une boîte en carton ne doit pas contenir plus de 1:200 boîtes remplies d'allumettes.

51 *b)* Ceux du *1°, b)*:

Les *bandes d'amorces* et les *bandes d'amorces paraffinées* pour lampes de sûreté, soit comme il est dit sous *h)*, soit dans des boîtes cylindriques en fer-blanc, soit dans des boîtes cylindriques résistantes en carton, munies à leurs deux bouts de couvercles s'ajustant hermétiquement. Chaque cylindre contiendra au plus 12 bandes enroulées, de 50 amorces chacune. 30 au plus de ces boîtes seront réunies en un paquet bien conditionné à l'aide d'une enveloppe de papier. Les bandes d'amorces enroulées seront séparées par des disques en carton s'adaptant exactement à la boîte.

competente do país expedidor). As composições fumígeras não devem conter clorato.

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) A embalagem deve ser feita em caixas de ma- 49
deira sólidas, estanques e bem fechadas.

Para os *objectos designados em 1.°, a)*, podem também empregar-se caixas de cartão de boa qualidade, bem coladas, de 2 milímetros de espessura, assim como recipientes de fôlha.

Para os *objectos designados em 1.°, c)*, podem igualmente utilizar-se bidões de cartão fortes e estanques.

As caixas destinadas a estes objectos devem ser completamente forradas de papel bom e resistente; o papel pode também ser substituído por um fôrro interior de zinco delgado.

As caixas destinadas aos *objectos designados em 1.°, d), e 1.°, e)*, e aos *fósforos de bengala designados em 2.°, c)*, podem ser forradas interiormente com papel forte de boa qualidade, papel betumado, uma fôlha de zinco ou uma lâmina de chumbo.

Para os *objectos designados em 1.°, g)*, podem igualmente ser utilizados barris de madeira ou bidões de cartão resistentes e impermeáveis.

Para os *objectos designados em 1.°, b), 2.°, a), 2.°, b), β), 2.°, b), γ), 2.°, e), 2.°, f), 2.°, g), 2.°, h), e 3.°* as caixas serão feitas de tábuas aplainadas e bem juntas, de pelo menos 18 milímetros de espessura; as arestas serão ligadas em cauda de andorinha ou por meio de cobre-juntas; o interior será forrado totalmente com papel resistente; o papel pode também ser substituído por um fôrro interno de zinco delgado.

Com respeito aos *objectos designados em 4.°*, os recipientes de madeira podem ser forrados de papel de embalagem forte, papel oleado ou cartão ondulado. Nestas substâncias, quando não empacotadas, é obrigatório um fôrro estanque.

Os *cartuchos fumígeros* destinados à luta contra os parasitas podem igualmente ser embalados em caixas de cartão muito forte ou em caixas de cartão ondulado.

O cartão ou o cartão ondulado pode igualmente ser tornado impermeável à água.

Para as expedições cujo pêso bruto não exceda 5 quilogramas podem empregar-se igualmente caixas de cartão ordinário.

(2) A excepção dos *objectos designados em 1.°, c), e 1.°, f)*, os artigos indicados abaixo devem, antes de ser colocados nos recipientes, ser sòlidamente embalados como segue:

a) Os dos *1.°, a), 2.°, a), e 2.°, b), α)*: 50

Em papel forte de embalagem ou em caixas sólidas. Uma caixa de cartão não deve conter mais do que 1:200 caixas cheias de fósforos.

b) Os do *1.°, b)*: 51

As *fitas de escorvas* e as *fitas de escorvas parafinadas* para lâmpadas de segurança, quer como fica dito em *h)*, quer em caixas cilíndricas de fôlha, quer em caixas cilíndricas de cartão resistente, providas nos dois extremos de tampas fechando hermèticamente. Cada cilindro conterá o máximo de 12 fitas enroladas, de 50 escorvas cada uma. Estas caixas, em grupos de 30 o máximo, serão empacotadas e bem acondicionadas em involucro de papel. As fitas de escorvas enroladas serão separadas por discos de cartão que se adaptam perfeitamente à caixa.

52 c) Ceux du 1°, d):
Le *fil pyroxylé* sera enroulé par longueurs de 20 mètres, au plus, et en une seule couche autour de bandes de carton repliées cinq fois sur elles-mêmes. Dans chaque pli on insérera une bandelette de carton faisant saillie de 1 centimètre au moins des deux côtés. Les enroulements seront enveloppés séparément de papier d'emballage et bien ficelés; ils seront empaquetés ensuite par 10 dans un double enroulement de papier d'emballage fort; le paquet sera ficelé en croix, et placé dans une caissette en bois dont les parois auront au moins 10 millimètres d'épaisseur; entre les paquets et les parois de la caissette, il y aura partout un intervalle de 6 centimètres au moins qui sera rempli de farine [1] de bois bien tassée. Un seul colis ne peut contenir plus de 30 caissettes.

53 d) Ceux du 1°, e):
Par 25 pièces dans des boîtes étanches en fer-blanc ou en carton, toutefois les *capsules de thermite* par 50 ou 100 pièces dans des paquets étanches en carton.

Ces emballages intérieurs (boîtes ou paquets) seront disposés, dans la caisse, à des intervalles de 1 centimètre au moins, qui seront bien rembourrés avec de la farine de bois [1] fortement pressée. Une caisse ne pourra contenir plus de 40 emballages intérieurs.

Ceux-ci devront être distribués de façon à être groupés par 20 et les deux groupes seront séparés l'un de l'autre d'une façon convenable par une couche de 3 centimètres au moins de farine de bois [1] bien tassée.

54 e) Ceux du 2°, b), α):
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;

54-a ee) Ceux du 2°, b), γ):
Dans des boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 25 pièces; les pierres fulminantes doivent être soigneusement immobilisées au moyen de sciure de bois.

55 f) Ceux du 2°, c):
Dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier.

56 g) Ceux du 2°, d):
Dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier au emballés dans un sachet en papier. Les sachets doivent être fermés en pliant le bout ouvert. Les boîtes ou les sachets doivent être réunis au moyen d'une enveloppe de papier résistant en des paquets solides qui ne doivent pas contenir plus d'une grosse de *cierges merveilleux*.

57 h) Ceux du 2°, e):
Les *amorces pour jouets d'enfants*, les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces* dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 100 amorces chargées de 5 milligrammes de fulminate. Une charge de 7^{mg},5 de fulminate n'est admise qu'à la condition que la boîte ne renferme pas plus de 50 amorces. Ces boîtes d'amorces, de rubans d'amorces ou

[1] La farine de bois (qu'il ne faut pas confondre avec la sciure de bois et encore moins avec des copeaux) s'obtient par la mouture du bois. La farine de bois tendre est fine et homogène au toucher et a une consistance telle qu'elle s'agglomère par la pression.

c) Os do 1.°, d): 52
O *fio piroxilado* será enrolado em partes no máximo de 20 metros e numa só camada em tôrno de tiras de cartão dobradas cinco vezes sôbre elas próprias. Em cada volta será intercalada uma tira de cartão com a saliência de, pelo menos, 1 centímetro para cada lado. Os enrolamentos serão embrulhados separadamente e bem atados; em seguida serão empacotados por grupos de 10 e embrulhados duas vezes em papel forte de embalagem, o pacote será atado com cordel em cruz e colocado numa caixa pequena de madeira, cujas paredes terão, pelo menos, 10 milímetros de espessura; entre os pacotes e as paredes desta caixa deixar-se-á em toda a volta um intervalo de, pelo menos, 6 centímetros, que será cheio de farinha [1] de madeira, bem atacada. Cada volume não pode conter mais do que 30 caixas pequenas.

d) Os do 1.°, e): 53
Por grupos de 25 peças em caixas estanques de fôlha ou de cartão; no entanto, as *cápsulas de termite* em grupos de 50 ou 100 peças em pacotes estanques de cartão.

Estas embalagens interiores (caixas ou pacotes) serão dispostas na caixa com intervalos de, pelo menos, 1 centímetro, que serão bem atacadas com farinha [1] de madeira fortemente comprimida. Cada caixa não poderá conter mais de 40 embalagens interiores.

Estas deverão ser distribuídas de modo a ficarem grupadas às 20 e os dois grupos serão separados um do outro de forma conveniente por uma camada de, pelo menos, 3 centímetros de farinha [1] de madeira, bem atacada.

e) Os do 2.°, b), β): 54
Em caixas de madeira ou em fortes caixas de cartão rodeadas de papel, não devendo cada uma conter mais de 1:000; estas devem ser imobilizadas por serradura de madeira.

ee) Os do 2.°, b), γ): 54-a
Em caixas de cartão, das quais cada uma não deve conter mais de 25 peças; as pedras fulminantes devem ser cuidadosamente imobilizadas por serradura de madeira.

f) Os do 2.°, c): 55
Em caixas reünidas, em seguida, em pacotes de 10 ou 12 caixas, envolvidas em papel.

g) Os do 2.°, d): 56
Em caixas reünidas, em seguida, em pacotes de 10 ou 12 caixas, envolvidas em papel ou embaladas em sacos de papel. Os sacos devem ser fechados dobrando a extremidade aberta. As caixas ou os sacos devem ser reünidos em pacotes sólidos, que não devem conter mais do que uma grosa de *velas maravilhosas*.

h) Os do 2.°, e): 57
As *escorvas para brinquedos de criança*, as *fitas de escorvas* e os *anéis de escorvas* em fortes caixas de cartão, cada uma das quais não deve conter mais de 100 escorvas carregadas com 5 miligramas de fulminato. Só é permitida a carga de 7^{mg},5 de fulminato com a condição de que cada caixa não contenha mais de 50 escorvas. Estas caixas de escorvas, de fitas de

[1] A farinha de madeira (que não deve ser confundida com a serradura e ainda menos com as aparas) obtém-se moendo a madeira. A farinha de madeira mole é fina e homogénea ao tato e tem uma consistência tal que se aglomera pela pressão.

d'anneaux 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.

58 *i*) Ceux du 2°, *f*):

α) Les *bouchons détonants chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore* doivent être emballés dans des boîtes en carton avec couvercle à recouvrement, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 50 bouchons. Les bouchons doivent être collés sur le fond des boîtes ou être assujettis d'une autre façon tout aussi sûre dans leur position. Les vides doivent être bien remplis de farine de bois [1] ou de farine de liège sèches. Une couche d'ouate ou d'un bourrage tout aussi élastique doit être placée sur la farine; la boîte doit être fermée au moyen d'un couvercle à recouvrement. Les boîtes ainsi constituées seront réunies en petits paquets, soit au moyen d'une bande en papier collée, soit à l'aide de ficelle, de telle manière qu'un petit paquet ne contienne pas plus de 100 bouchons détonants. Les bandes en papier collées ou la ficelle doivent être assez fortes et sûres pour que la farine de bois [1] ne puisse ni couler dans les boîtes, ni en tomber. 5 petits paquets au maximum seront réunis en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage.

59 β) Les *pétards ronds chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore*, dans des boîtes en carton avec couvercle à recouvrement dont chacune ne doit pas renfermer plus de 5 disques. Ces boîtes doivent être enveloppées, à raison de 5 à la fois, dans du papier. Les rouleaux ainsi obtenus doivent être réunis, à raison de 20 à la fois, en un paquet. Deux paquets sont renfermés ensemble dans un fort carton avec un couvercle à recouvrement. Le couvercle doit être solidement fixé par une bande de papier solide collée sur la partie inférieure de la boîte. Chaque caisse ne peut renfermer que 50 cartons au plus.

60 γ) Les *bouchons détonants chargés d'une composition au fulminate ou d'une composition analogue, pressée* dans une douille de carton ainsi qu'il est dit pour les bouchons chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore sous α).

61 δ) Les *amorces en carton (munition lilliput)* contenant une charge comprimée de fulminate ou d'une composition analogue doivent être emballées par groupes de 10 au plus dans une boîte en carton avec couvercle à recouvrement dont tous les vides sont remplis de farine de bois [1]; sur le fond de la boîte ainsi que sous le couvercle doit être placé un carton d'une épaisseur de 1 millimètre. Le couvercle doit être fixé sur la boîte par une bande de papier solide collée sur les deux parties. Les boîtes doivent être enveloppées, par 10 à la fois, dans du papier; les rouleaux ainsi obtenus doivent être réunis à l'aide de papier d'emballage en un paquet. Chaque caisse ne peut renfermer que 25 paquets au plus.

62 ε) Les *amorces en carton (munition lilliput) chargées d'une composition à base de phosphore et de chlorate* doivent être emballées ou bien d'après les prescriptions sous, ou bien par 50 pastilles au maximum dans une boîte en carton avec couvercle à re-

[1] La farine de bois (qu'il ne faut pas confondre avec la sciure de bois et encore moins avec des copeaux) s'obtient par la mouture du bois. La farine de bois tendre est fine et homogène au toucher et a une consistance telle qu'elle s'agglomère par la pression.

escorvas ou de anéis de escorvas serão reünidas em número de 12 num rôlo, e 12 rolos serão ligados num pacote sólido, envolvido em papel de embalagem.

i) Os do 2.°, *f*): 58

α) As *rôlhas detonantes carregadas de uma composição explosiva à base de clorato e fósforo* devem ser embaladas em caixas de cartão com tampa de rebôrdo, cada uma das quais não deve conter mais de 50 rôlhas. As rôlhas devem ser coladas ao fundo das caixas ou por outra maneira que lhes assegure a fixação. Os espaços vazios devem ser preenchidos com farinha [1] de madeira ou farinha de cortiça sêcas. Sôbre a farinha deve ser colocada uma camada de algodão em rama ou outro almofadado igualmente elástico; a caixa deve ser fechada por meio de tampa de rebôrdo. As caixas assim constituídas devem ser reünidas em pequenos pacotes, quer por meio de uma tira de papel colado, quer por meio de um cordel, de maneira que cada pequeno pacote não contenha mais do que 100 rôlhas detonantes. As tiras de papel coladas ou o cordel devem ser fortes e seguros, para que a farinha [1] de madeira não possa deslocar-se nas caixas ou cair. Os pequenos pacotes serão reünidos, em grupos de 5 o máximo, num pacote sólido envolvido em papel de embalagem.

β) Os *petardos redondos carregados com uma composição explosiva à base de clorato e de fósforo*, em 59
caixas de cartão com tampa de rebôrdo, cada uma das quais não deve conter mais de 5 discos. Estas caixas devem ser embrulhadas, 5 de cada vez, em papel. Os rolos assim obtidos devem ser reünidos, em grupos de 20, num pacote. Cada dois pacotes serão colocados dentro de uma caixa de cartão forte com tampa de rebôrdo. A tampa deve ser sòlidamente fixada por uma tira sólida colada à parte inferior da caixa. Cada caixa não pode conter mais de 50 embrulhos de cartão.

γ) As *rôlhas detonantes carregadas com uma compo-* 60
sição de fulminato ou com uma composição análoga, comprimida num involucro de cartão, como ficou dito para as rôlhas carregadas com uma composição à base de clorato e fósforo em α).

δ) As *escorvas de cartão (munições lilliput)* con- 61
tendo uma carga comprimida de fulminato ou de um composto análogo devem ser embaladas em grupos no máximo de 10 numa caixa de cartão com tampa de rebôrdo, das quais todos os espaços vazios serão cheios de farinha de madeira [1]; no fundo da caixa, e por debaixo da tampa, deve ser colocado um cartão de 1 milímetro de espessura. A tampa deve ser ligada à caixa por uma tira de papel forte colada às duas peças. Cada 10 caixas devem ser embaladas num papel; os rolos assim obtidos devem ser juntos num pacote de papel de embrulho. Cada caixa não deve conter mais de 25 pacotes.

ε) As *escorvas de cartão (munições lilliput) car-* 62
regadas com uma composição à base de fósforo e clorato devem ser embaladas ou segundo as prescrições indicadas em δ) ou em grupos no máximo de 50 pastilhas numa caixa de cartão com tampa de rebôrdo; as pas-

[1] A farinha de madeira (que não deve ser confundida com a serradura e ainda menos com as aparas) obtém-se moendo a madeira. A farinha de madeira mole é fina e homogénea ao tato e tem uma consistência tal que se aglomera pela pressão.

couvrement ; les pastilles doivent être fixées dans les cartons troués et tous les vides doivent être remplis de farine de bois [1].

62-a *ii*) Ceux du *2°, g*):
Dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit renfermer que 15 amorces en carton éclatant sous le pied au plus collées sur un disque en carton. Les vides des caisses, dont la partie inférieure et le couvercle seront solidement tenus ensemble par une bande de papier solide, doivent être remplis de farine de bois [1]. 12 boîtes doivent être réunies en un rouleau. Les rouleaux doivent être emballés, à raison de 6 ou maximum, dans une boîte en carton dont les bords et les angles sont renforcés et attachés ensemble par des agrafes en fil de fer.

62-b *j*) Ceux du *2°, h*):
α) Les *plaques détonantes*, dans une boîte étanche en carton-cuir ou carton-paille, bien entourées avec de la farine de bois [1] ou de la sciure de bois fine ; chaque boîte ne doit pas renfermer plus de 144 plaques et une caisse ne doit pas contenir plus de 50 boîtes avec un poids maximum de 18 kilogrammes en ce qui concerne les plaques détonantes.

62-c β) Les *martinikas*, à raison de 65 au maximum, dans des boîtes rondes en carton, garnies de papier de soie ; les dites boîtes, à raison de 72 au maximum, doivent être emballées dans des cartons. Une caisse ne doit pas contenir plus de 3:600 boîtes en carton emballées dans du carton, le poids maximum des martinikas étant de 24 kilogrammes.

63 *k*) Ceux du *3°, a*), *3°, c*), et *3°, d*):
Dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois ; les *objets dénommés sous 3°, d*), peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier ; les *pièces d'artifice de grandes dimensions* doivent être emballées 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.

La charge propulsive des *bombes* d'un poids brut de plus de 5 kilogrammes doit être protégée par une douille en papier recouvrant la partie inférieure de la bombe. Les bombes doivent être emballées dans des caisses ; les espaces vides doivent être bien remplis de fibres de bois ou de matières analogues.

64 *l*) Ceux du *3°, b*):
Dans de fortes boîtes ; les *coups de canon* doivent être solidement assujettis, les différentes pièces étant séparées les unes des autres par une forte couche de farine de bois [1] ou de matière analogue appropriée.

64-a *m*) Ceux du *4°*:
Dans des enveloppes en papier solide ou en carton solide.

65 (3) Les paquets ne doivent pas pouvoir se déplacer dans les récipients. Pour les *objets dénommés sous 1°, b*), *2°, a*), *2°, b*), *β*), *2°, b*), *γ*), *2°, e*), *2°, f*), *2°, g*), *2°, h*), et *3°*, les vides de la caisse extérieure doivent être bourrés avec des matières d'emballage appropriées et sèches [fibres de bois, papier, etc. — pour les bouchons détonants, les pétards ronds, les

[1] La farine de bois (qu'il ne faut pas confondre avec la sciure de bois et encore moins avec des copeaux) s'obtient par la mouture du bois. La farine de bois tendre est fine et homogène au toucher et a une consistance telle qu'elle s'agglomère par la pression.

tilhas devem ser fixadas em cartões furados e todos os espaços vazios devem ser preenchidos com farinha de madeira [1].

62-a *ii*) Os do *2.°, g*):
Em fortes caixas de cartão, cada uma das quais não deve conter mais de 15 escorvas de cartão explodindo à pressão do pé, coladas num disco de cartão. Os espaços vazios das caixas, cuja parte inferior deve ser ligada à tampa por uma forte tira de papel, devem ser cheios com farinha de madeira [1]. 12 caixas devem ser reünidas num rôlo. Os rolos devem ser embalados, em grupos no máximo de 6, numa caixa de cartão, cujos bordos e ângulos serão reforçados e ligados por ganchos de arame.

62-b *j*) Os do *2.°, h*):
α) As *placas detonantes*, numa caixa estanque de cartão-coiro ou cartão-palha, bem rodeadas com farinha de madeira [1] ou serradura de madeira fina; cada uma destas caixas não deve conter mais de 144 placas e não devem ser colocadas mais de 50 em cada caixa exterior, com o pêso máximo de 18 quilogramas no que respeita às placas detonantes.

62-c β) As «*martinicas*», no máximo de 65 em caixas redondas de cartão, forradas de papel de sêda; as ditas caixas, no máximo de 72, devem ser embaladas num involucro de cartão. Uma caixa exterior não deve conter mais de 3:600 caixas de cartão embaladas em involucros de cartão, com o pêso máximo de 24 quilogramas de «martinicas».

63 *k*) Os do *3.°, a*), *3.°, c*), e *3.°, d*):
Em fortes caixas de cartão ou em pequenas caixas de madeira; os *objectos designados em 3.°, d*), podem também ser embalados em sacos de papel; as *peças de fogo de artifício de grandes dimensões* devem ser embaladas em papel se o ponto onde se devem acender não estiver protegido por uma cápsula de papel; em ambos os casos se deve impedir o derramamento do explosivo.
A carga explosiva das *bombas* com o pêso bruto superior a 5 quilogramas deve ser protegida por um involucro de papel cobrindo a parte inferior da bomba. As bombas devem ser embaladas em caixas; os espaços vazios devem ser bem cheios de fibras de madeira ou de substâncias análogas.

64 *l*) Os do *3.°, b*):
Em fortes caixas; as bombas de morteiro devem ser sòlidamente fixadas, as diferentes peças separadas umas das outras por uma camada espêssa de farinha de madeira [1] ou de substância análoga apropriada.

64-a *m*) Os do *4.°*:
Em involucros sólidos de papel ou de cartão.

65 (3) Os pacotes não devem poder deslocar-se dentro dos recipientes. Para os *objectos designados em 1.°, b*), *2.°, a*), *2.°, b*), *β*), *2.°, b*), *γ*), *2.°, e*), *2.°, f*), *2.°, g*), *2.°, h*), e *3.°* os espaços vazios da caixa exterior devem ser almofadados com substâncias apropriadas para embalagem e sêcas [fibras de madeira, papel, etc. — para as rôlhas detonantes, petardos redondos, escorvas de

[1] A farinha de madeira (que não deve ser confundida com a serradura e ainda menos com as aparas) obtém-se moendo a madeira. A farinha de madeira mole é fina e homogénea ao tato e tem uma consistência tal que se aglomera pela pressão.

amorces en carton (*munition lilliput*), les pierres fulminantes, les amorces en carton éclatant sous le pied, les plaques détonantes, les martinikas et les produits similaires: farine ou sciure de bois —]. Le foin humide, l'étoupe imprégnée de graisse ou d'huile ou d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée ne doivent pas être utilisés.

66 Lorsqu'il s'agit de grands décors pour pièces d'artifice (transparents), il suffit de les fixer solidement dans le récipient.

67 (4) Le poids brut d'un colis renfermant des *objets dénommés* sous *1°, b), 1°, e), 2°, a), 2° b), β), 2°, b), γ), 2°, e), 2°, f), 2°, g), 2°, h), 3°*, et *4°* ne doit pas excéder 100 kilogrammes.

En outre, le poids total de la matière explosive (charge propulsive, charge d'éclatement et matière éclairante) ne doit pas excéder 20 kilogrammes pour les *objets dénommés sous 1°, e)*, 36 kilogrammes pour les *pièces d'artifice proprement dites dénommées sous 3°, a)*, 25 kilogrammes pour les *petites pièces d'artifice dénommées sous 3°, c)* ; le poids total de la poudre grenée qui entre dans la composition des *pièces d'artifice proprement dites dénommées sous 3°, a), et des petites pièces dénommées sous 3°, c)*, ne doit pas dépasser 2kg,5.

Le poids brut des caisses en carton ou en carton ondulé renfermant des *cartouches fumigènes destinées à la lutte contre les parasites (4°)* ne doit pas dépasser 20 kilogrammes.

68 (5) Chaque colis contenant des *matières dénommées sous 3°, a)*, doit porter l'étiquette conforme au modèle n° 1.

B. Autres prescriptions

69 (1) Les *allumettes dénommées sous 1°, a)*, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes, emballées conformément aux dispositions du chapitre A, chiffre marginal 49, peuvent être réunies en un seul colis avec d'autres objets (à l'exception des matières dénommées dans les classes II et III de la présente annexe).

Il est interdit de poser sur les caisses en carton contenant des *allumettes* [1°, *a)*] des colis plus lourds que lesdites caisses avec leur contenu.

En ce qui concerne les tonneaux en carton contenant des *matières dénommées sous 1°, c)*, on doit veiller à ce que ces tonneaux ne soient pas avariés par d'autres objets.

Les caissettes contenant du *fil pyroxylé*, emballées conformément aux dispositions du chapitre A, al. (2), *c)*, chiffre marginal 52, ne peuvent être réunies au nombre de plus de 5 dans un même colis avec d'autres objets de la classe I–*c* ; l'emballage du *fil pyroxylé* dans un même colis avec des *allumettes dénommées sous 1°, a)*, n'est cependant pas admis.

70 (2) Les *matières dénommées sous 2°, a), à 2°, e)*, peuvent être comprises dans un même emballage ensemble et avec des *bombes incendiaires, fusées, chandelles romaines, fontaines, roues* et *pièces similaires dénommées sous 3°, a)*, et avec toutes les autres *pièces d'artifice dénommées sous 3°, b) à d)*, moyennant observation des prescriptions concernant l'emballage intérieur des objets particuliers d'après les chiffres marginaux 50, 54 à 57, 63 et 64. S'appliquent aux récipients collecteurs, suivant la nature des objets empaquetés, les prescriptions les plus rigoureuses des chiffres marginaux 49 et 65 à 67. Les emballages intérieurs doivent être solidement assujettis dans les ré-

cartão (munições *lilliput*), pedras fulminantes, escorvas de cartão explodindo debaixo do pé, placas detonantes, «martinicas» e produtos similares: farinha ou serradura de madeira —]. Não devem ser utilizados o feno úmido, a estôpa impregnada de gordura ou óleo ou outras substâncias susceptíveis de inflamação.

Quando se trate de grandes quadros para peças de fogo de artifício (cortinas) basta fixá-los sòlidamente ao recipiente. 66

(4) O pêso bruto de um volume contendo objectos designados em *1.°, b), 1.°, e), 2.°, a), 2.°, b), β), 2.°, b), γ), 2.°, e), 2.°, f), 2.°, g), 2.° h), 3.°, e 4.°* não deve exceder 100 quilogramas. 67

Além disso o pêso total da substância explosiva (carga propulsiva, carga de explosão e substância iluminante) não deve exceder 20 quilogramas para os *objectos designados em 1.°, e)*, 36 quilogramas para as *peças de fogo de artifício pròpriamente ditas designadas em 3.°, a)*, 25 quilogramas para as *pequenas peças de fogo de artifício designadas em 3.°, c)*; o pêso total da pólvora granulada que entra na composição das *peças de fogo de artifício pròpriamente ditas designadas em 3.°, a), e das pequenas peças de fogo de artifício designadas em 3.°, c)*, não deve exceder 2kg,5.

O pêso bruto das caixas de cartão ou de cartão ondulado contendo *cartuchos fumígeros destinados à luta contra os parasitas* (4.°) não deve exceder 20 quilogramas.

(5) Cada volume que contenha *substâncias designadas em 3.°, a)*, deve levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 1. 68

B. Outras prescrições

(1) Os *fósforos designados em 1.°, a)*, em quantidades não excedendo 5 quilogramas, embalados segundo as disposições do capítulo A, número marginal 49, podem ser juntos no mesmo volume a outros objectos (à excepção das substâncias designadas nas classes II e III do presente anexo). 69

É proïbido colocar em cima das caixas de cartão contendo *fósforos [1.°, a)]* volumes mais pesados do que as ditas caixas com o seu conteúdo.

No que respeita ao bidões de cartão contendo *substâncias designadas em 1.°, c)*, deve haver cuidado em que êsses bidões não sejam avariados por outros objectos.

As caixas pequenas contendo *fio piroxilado*, embaladas conforme as disposições do capítulo A, al. (2), *c)*, número marginal 52, não podem ser juntas em número superior a cinco no mesmo volume com outros objectos da classe I–*c*; não é permitida a embalagem de *fio piroxilado* no mesmo volume com *fósforos designados em 1.°, a)*.

(2) As substâncias designadas em *2.°, a)*, a *2.°, e)*, podem ser embaladas em conjunto com *bombas incendiárias, foguetes, velas romanas, fontes, rodas e peças semelhantes designadas em 3.°, a)*, e com todas as outras *peças de fogo de artifício designadas em 3.°, b)*, a *d)*, desde que sejam observadas as prescrições relativas à embalagem interior dos objectos especiais segundo os números marginais 50, 54, 63 e 64. São aplicadas aos recipientes com peças especiais em conjunto, segundo a natureza dos objectos empacotados, as prescrições dos números marginais 49 e 65 a 67. As embalagens interiores devem ser sòlidamente fixadas nos recipientes colectivos, enchendo-se os espaços 70

cipients collecteurs en remplissant les espaces vides de matières d'emballage appropriées (fibres de bois, papier, etc.).

71 (3) Les *amorces pour jouets d'enfants*, les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces* [2°, *e*)], ainsi que les *pétards ronds* [2°, *f*), β)], peuvent être emballés ensemble avec des pistolets d'enfant de la façon suivante:

a) Avec un pistolet ou bien un rouleau *d'amorces, de rubans d'amorces* ou *d'anneaux d'amorces* [d'après A, al. (2), *h*), chiffre marginal 57] ou 2 rouleaux de *pétards ronds* [d'après A, al. (2), *i*), β), chiffre marginal 59]. L'emballage doit être fait dans des boîtes en carton fortes, qui doivent être divisées par une cloison de façon que les pistolets se trouvent séparés des autres matières. Les boîtes peuvent, soit seules, soit ensemble avec des paquets qui ne contiennent que des autres matières, être emballées dans les caisses d'expédition;

b) Dans des caisses divisées par une cloison bien fixée de telle façon que les pistolets soient placés dans un compartiment et les *amorces, rubans d'amorces, anneaux d'amorces* ou *pétards ronds* — emballés conformément aux prescriptions d'emballage sous A — dans l'autre compartiment.

Le poids brut d'une caisse mentionnée sous *a*) ou *b*) ne doit pas dépasser 100 kilogrammes.

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

73 (5) En ce qui concerne les *objets dénommés* sous *1°, b), 1°, d), 1°, e). 2°, a), 2°, b), β), 2°, b), γ), 2°, e), 2°, f), 2°, g), 2°, h), 3°* et *4°*, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit:

«La nature et l'emballage répondent aux prescriptions énoncées dans l'annexe I à la C. I. M.».

74 (6) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation est prescrite dans la lettre de voiture, l'attestation peut être omise, lorsque le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoi d'origine, ou bien que ses différentes parties proviennent de l'envoi d'origine, qui a été vérifié et pour lequel l'attestation a été délivrée et que l'emballage d'origine n'a pas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

L'attestation à ce sujet dans la lettre de voiture doit être libellée comme suit: «Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine».

1-d. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

75 *a) Gaz comprimés:*

1° L'*acide carbonique;*

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

3° Le *gaz d'huile* (gaz riche);

4° L'*oxygène*, l'*hydrogène* (mélangé ou non avec du méthane), l'*azote*, l'*oxyde de carbone*, le *protocarbure d'hydrogène* (grisou, méthane), l'*air*, les *gaz ra-*

vazios com substâncias próprias para embalagem (fitas de madeira, papel, etc.).

(3) As *escorvas para brinquedos de criança, as fitas de escorvas e os anéis de escorvas* [2.°, *e*)], assim como os *petardos redondos* [2.°, *f*), β)], podem ser embalados em conjunto com pistolas de criança, da maneira seguinte: 71

a) Com uma pistola, ou um rôlo de *escorvas*, de *fitas de escorvas ou de anéis de escorvas* [segundo A, al. (2), *h*), número marginal 57] ou dois rolos de *petardos redondos* [segundo A, al. (2), *i*), β), número marginal 59]. A embalagem deve ser feita em caixas de cartão fortes, que devem ser separadas por uma divisória de modo que as pistolas fiquem separadas das outras substâncias. As caixas podem ser embaladas nos caixotes de expedição ou sós ou com pacotes que não contenham outras substâncias;

b) Em caixotes separados por uma divisória, bem fixa, de forma que as pistolas fiquem num compartimento e as *escorvas, fitas de escorvas, anéis de escorvas* ou *petardos redondos* — embaladas segundo as prescrições designadas em A — no outro compartimento.

O pêso bruto de um caixote mencionado em *a*) ou *b*) não deve exceder 100 quilogramas.

(4) O transporte deve ser efectuado em vagões cobertos. 72

(5) Em referência aos objectos designados em *1.°, b), 1.°, d), 1.°, e), 2.°, a), 2.°, b), β), 2.°, b), γ), 2.°, e), 2.°, f), 2.°, g), 2.°, h), 3.° e 4.°*, deve o expedidor exarar na declaração de expedição o certificado seguinte: 73

«A natureza e a embalagem correspondem às prescrições determinadas no anexo I à C. I. M.».

(6) Quando um expedidor diferente da fábrica de origem faça expedir ulteriormente uma remessa ou parte de uma remessa para a qual foi necessário atestado na declaração de expedição, pode ser dispensado novo atestado desde que o novo expedidor declare na declaração de expedição que a remessa é idêntica à remessa de origem ou que as diferentes partes expedidas são provenientes da remessa de origem, que foi verificada e para a qual foi passado atestado, e que a embalagem de origem não foi mudada. Pode ser exigida prova da veracidade da declaração feita nos termos expostos acima. 74

O atestado sôbre êste assunto na declaração de expedição deve ser redigido como segue: «Conteúdo e embalagem idênticos à remessa de origem».

1-d. Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão

Apenas são admitidas a transporte as substâncias seguintes:

a) Gases comprimidos: 75

1.° O *ácido carbónico;*

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

3.° O *gás de óleo* (gás rico);

4.° O *oxigénio*, o *hidrogénio* (misturado ou não com metana), o *azoto*, o *óxido de carbono*, o *protocarbureto de hidrogénio* (grisu, metana), o *ar*, os *gases raros*

res (argon, néon, hélium, xénom, crypton ou leurs mélanges);

76 *b) Gaz liquéfiés:*

5.° α) L'*éthylène*, l'*acide carbonique*, le *gaz d'huile*, le *protoxyde d'azote*, l'*éthane;*

β) Le *gaz dit Z* (gaz d'huile liquéfié dont la pression à 50° C ne dépasse pas 26 atmosphères);

6° Le *propylène*, l'*ammoniaque*, l'*oxychlorure de carbone* (phosgène);

7° Le *chlore*, l'*acide chlorhydrique anhydre*, l'*acide sulfureux*, le *tétroxyde d'azote*, le *gaz dit T* (mélange d'oxyde d'éthylène et d'acide carbonique, dont la pression à 50° C ne dépasse pas 14 kilogrammes pour centimètre carré);

8° Le *chlorure de méthyle*, le *chlorure d'éthyle, ce dernier même parfumé* (lance-parfum), le *chlorure de vinyle*, le *bromure de méthyle* [1], l'*éther méthylique*, le *méthylamine*, l'*éthylamine*, l'*oxyde d'éthylène*, le *butadiène;*

9° L'*air liquide*, l'*oxygène liquide*, l'*azote liquide.*

77 *c) Gaz dissous sous pression* [2]:

10° L'*ammoniaque dissoute dans de l'eau*, en concentrations supérieures à 35 pour cent et ne dépassant pas 50 pour cent;

11° L'*acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé par des matières poreuses.*

Conditions de transport

A. Nature des récipients

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

79 *b*) On emploiera pour l'*air liquide*, l'*oxygène liquide* et l'*azote liquide:*

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

Elles doivent être entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière à ne pouvoir se déplacer si la bouteille perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant fixement sur le sol. Ces corbeilles ou autres récipients doivent être placés dans des coffres métalliques ou dans des caisses en bois revêtues 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

[1] Un mélange de bromure de méthyle et de bromure d'éthylène contenant au plus 50 pour cent de bromure de méthyle n'est pas considéré comme sujet à l'explosion et est transporté sans condition.

[2] L'eau ammoniacale dont la teneur en ammoniaque n'excède pas 35 pour cent et les boissons contenant de l'acide carbonique ne sont pas considérées comme matières sujettes à l'explosion et sont transportées sans condition.

(*árgon, néon, hélio, xénon, crípton* ou as suas misturas);

b) Gases liquefeitos: 76

5.° α) O *etilénio*, o *ácido carbónico*, o *gás de óleo*, o *protóxido de azoto*, o *etânio;*

β) O *gás denominado «Z»* (gás de óleo liquefeito cuja pressão a 50° C. não ultrapasse 26 atmosferas);

6.° O *propilénio*, o *amoníaco*, o *oxicloreto de carbono* (fosgene);

7.° O *cloro*, o *ácido clorídrico anidro*, o *ácido sulfuroso*, o *tetróxido de azoto*, o *gás denominado «T»* (mistura de óxido de etilénio e ácido carbónico cuja pressão a 50° C. não exceda 14 quilogramas por centímetro quadrado);

8.° O *cloreto de metilo*, o *cloreto de etilo, êste último mesmo quando perfumado* (lança-perfumes), o *cloreto de vinílio*, o *brometo de metilo* [1] o *éter metílico*, a *metilamina*, a *etilamina*, o *óxido de etilénio*, a *butadiena;*

9.° O *ar líquido*, o *oxigénio líquido*, o *azoto líquido.*

c) Gases dissolvidos sob pressão [2]: 77

10.° O *amoníaco dissolvido em água*, em concentrações superiores a 35 por cento, mas não excedendo 50 por cento;

11.° 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 78
anexo, as condições de fabrico, de natureza e de qualidade do metal, a que devem satisfazer os recipientes de gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão, são as que forem exigidas para a circulação interna no seu país de origem.

b) Para o *ar líquido*, *oxigénio líquido* e *azoto líquido* empregar-se-ão: 79

α) Garrafas de vidro de paredes duplas, no intervalo das quais se fez o vácuo.

Devem ser envolvidas em fêltro e fechadas com uma rôlha de fêltro que permita a saída dos gases sem produzir uma pressão forte interior, mas impedindo o derramamento do líquido. Esta rôlha de fêltro deve ser fixada por forma a não se poder deslocar no caso de a garrafa perder o equilíbrio ou se tombar. Cada garrafa ou diferentes garrafas reünidas devem ser protegidas contra os choques por um cêsto de arame ou outro recipiente análogo que assente estàvelmente no chão. Estes cêstos ou outros recipientes devem ser colocados em cofres metálicos ou em caixas de madeira forradas interiormente de fôlha metálica, abertos em cima ou simplesmente defendidos na parte superior por uma rêde de arame ou por uma tampa perfurada ou por qualquer outra protecção análoga. Os cofres metálicos ou as caixas de madeira devem ser completamente estanques na parte inferior até uma altura suficiente para que, em caso de fractura das garrafas, o líquido não possa ex-

[1] A mistura de brometo de metilo e de brometo de etilénio contendo o máximo de 50 por cento de brometo de metilo não é considerada susceptível de explosão e é transportada sem condições especiais.

[2] A água amoniacal cuja percentagem de amoníaco não exceda 35 por cento e as bebidas contendo ácido carbónico não são consideradas substâncias susceptíveis de explosão e são transportadas sem condições especiais.

des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses remplis d'air liquide ou d'oxygène liquide ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable ; les matières telles que le feutre et la laine sont admises.

β) Récipients constitués d'autres matières.

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

80 c) Pour les *solutions d'acétylène dans de l'acétone* (11°) les récipients seront en fer fondu (Flusseisen) doux, en acier doux ou en une substance semblable quant à la dureté, l'élasticité et quant à la dilatation (mais non pas en cuivre). Les récipients doivent être entièrement remplis d'une masse finement poreuse, répartie uniformément, laquelle

1° N'attaque pas les récipients en fer et ne forme de combinaisons nuisibles ni avec le dissolvant de l'acétylène (acétone), ni avec ce dernier lui-même ;

2° Même à un usage prolongé et en cas de secousses ne s'affaisse pas et ne forme pas de vides dangereux, même à une température de 50° C ;

3° Empêche sûrement que des décompositions de l'acétylène revêtant le caractère d'explosions ne se produisent, même à des températures élevées et sous l'influence de chocs violents, ou ne se propagent au travers de la masse.

Aucune pièce métallique en contact direct avec l'acétylène dissous ne pourra être établie en cuivre ou en alliage contenant plus de 70 pour cent de cuivre.

B. Epreuve officielle des récipients

81 (1) Les récipients en fer fondu, en acier ou en cuivre doivent, avant leur emploi, être soumis, de la part d'un expert autorisé par les autorités compétentes, à une épreuve de pression hydraulique. Les récipients destinés au transport des solutions d'acétylène doivent en outre, avant leur emploi, être examinés en ce qui concerne la nature de la matière poreuse et de la quantité du solvant admissible [voir A, *c*), chiffre marginal 80, et D, al. (3) *a*), chiffre marginal 91].

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

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

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

	Kg/cm²
Acide carbonique	250
Gaz d'huile	250
Protoxyde d'azote	250
Ethylène	225
Acide chlorhydrique anhydre et éthane.	120
Gaz dit Z	40
Propylène	35
Ammoniaque	30
Oxychlorure de carbone (phosgène)	15
Chlore et gaz dit T	30
Acide sulfureux	12
Tétroxyde d'azote	22
Chlorure de méthyle	16
Ether méthylique	16

travasar-se. Os cofres e caixas com ar líquido ou oxigénio líquido não podem conter nenhuma substância de embalagem fàcilmente inflamável; são admitidos o fêltro e a lã.

β) Recipientes de outros materiais:

Podem ser empregados com a condição de serem protegidos contra as diferenças de temperatura, de forma a não poderem cobrir-se de orvalho ou geada. Não é necessária outra embalagem para estes recipientes. As prescrições feitas em α) referentes à obturação das garrafas são aplicáveis por analogia a estes recipientes.

80 c) Para os *solutos de acetilene na acetona* (11.°) os recipientes serão de ferro fundido macio (Flubeisen), de aço macio ou de uma substância semelhante quanto à dureza, elasticidade e à dilatação (mas não de cobre). Os recipientes devem ser cheios completamente de uma massa finamente porosa, uniformemente repartida, a qual:

1.° Não ataque os recipientes de ferro e não forme combinações nocivas nem com o dissolvente de acetilene (acetona) nem com ela própria;

2.° Não se aglomere formando vazios perigosos com o uso prolongado e em casos de abalos, mesmo à temperatura de 50° C.;

3.° Evite com segurança que decomposições de acetilene produzam explosão, mesmo a temperaturas elevadas e sob a influência de choques violentos, ou se desenvolvam através da massa porosa.

Nenhuma peça metálica em contacto directo com a acetilene dissolvida poderá ser feita de cobre ou de uma liga contendo mais de 70 por cento de cobre.

B. Prova oficial dos recipientes

81 (1) Os recipientes de ferro fundido, de aço ou de cobre devem, antes de ser usados, ser submetidos a uma prova de pressão hidráulica por um perito autorizado pelas autoridades competentes. Os recipientes destinados ao transporte de solutos de acetilene devem além disso, antes de ser usados, ser examinados quanto à natureza da substância porosa e a quantidade de dissolvente admitido [ver A, *c*), número marginal 80, e D, al. (3), *a*), número marginal 91].

82 (2) A pressão interna a suportar quando da prova da pressão hidráulica deve comportar:

a) Para os *gases comprimidos*, uma vez e meia a pressão da carga, a qual não deve exceder os limites autorizados em D (ver adiante). A pressão de prova deve exceder pelo menos 5 quilogramas por centímetro quadrado a pressão de carga;

b) Para os *gases liquefeitos designados em 5.°, 6.°, 7.° e 8.°:*

	Kg/cm²
Ácido carbónico	250
Gás de óleo	250
Protóxido de azoto	250
Etilénio	225
Ácido clorídrico anidro e etânio	120
Gás «Z»	40
Propilénio	35
Amoníaco	30
Oxicloreto de carbono (fosgene)	15
Cloro e gás «T»	30
Ácido sulfuroso	12
Tetróxido de azoto	22
Cloreto de metilo	16
Éter metílico	16

	Kg/cm²
Méthylamine	14
Chlorure d'éthyle, bromure de méthyle, éthylamine, oxyde d'éthylène et butadiène	10
Chlorure de vinyle	11

c) Pour les *gaz dissous sous pression:*

Acétylène dissous dans de l'acétone	60
Ammoniaque dissoute sous pression dans de l'eau:	
À raison de plus de 35 pour cent jusqu'à 40 pour cent en poids d'ammoniaque	8
À raison de plus de 40 pour cent jusqu'à 50 pour cent en poids d'ammoniaque	12

83 (3) L'épreuve de pression doit être renouvelée:
a) Tous les 2 ans pour les récipients destinés au transport du *chlore*, de l'*acide chlorhydrique anhydre*, du *tétroxyde d'azote*, de l'*acide sulfureux*, de l'*oxychlorure de carbone;*

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

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

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

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

85 (5) En procédant à l'épreuve de pression hydraulique, il faut faire en sorte que l'augmentation de pression se fasse sans à-coups. Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ou des fissures.

85-a (6) En ce qui concerne les récipients des wagons-réservoirs et les grands récipients qui doivent être roulés dont il est question sous E, al. (2) — chiffre marginal 95 — un examen intérieur doit avoir lieu aux époques identiques à celles prescrites pour l'épreuve de pression. Cet examen doit, autant que possible, avoir lieu en même temps que l'épreuve de pression.

C. Equipement des récipients (soupapes, inscriptions)

86 (1) Les récipients servant au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (à l'exception de l'air liquide, de l'oxygène liquide et de l'azote liquide) doivent être munis d'une soupape au moins pour le remplissage et la vidange.

Les soupapes doivent être faites en une matière qui ne peut être attaquée par le contenu. Notamment, s'il s'agit de *solutions d'acétylène* (*11*), les parties métalliques de la soupape en contact avec le gaz ne doivent

	Kg/cm²
Metilamina	14
Cloreto de etilo, brometo de metilo, etilamina, óxido de etilénio e butadiena	10
Cloreto de vinílio	11

c) Para os *gases dissolvidos sob pressão:*

Acetilene dissolvida na acetona	60
Amoníaco dissolvido sob pressão em água:	
Na percentagem de 35 por cento até 40 por cento em pêso de amoníaco	8
Na percentagem de mais de 40 por cento até 50 por cento em pêso de amoníaco	12

83 (3) A prova de pressão deve ser renovada:
a) Todos os dois anos para os recipientes destinados ao transporte de *cloro, ácido clorídrico anidro, tetróxido de azoto, ácido sulfuroso, oxicloreto de carbono;*

b) Todos os cinco anos para os recipientes destinados ao transporte dos *outros gases comprimidos ou liquefeitos;*

c) Todos os cinco anos para os recipientes de *amoníaco dissolvido sob pressão.*

84 (4) Os recipientes utilizados no transporte de *acetilene dissolvida* devem ser examinados todos os dez anos. Esse exame deverá, pelo menos, compreender o estado exterior dos recipientes (efeitos de ferrugem, deformações) e o estado da massa de enchimento (folgas, desaglomerações). Além disso, devem fazer-se sondagens consistindo em serrar determinado número de recipientes e examinar-lhe o interior com cuidado, tanto em relação à ferrugem como às modificações sobrevindas na matéria que os compõe e na massa de enchimento.

Para o transporte de recipientes de acetilene dissolvida, a declaração de expedição deve ser acompanhada de um atestado da Repartição competente do país expedidor dos recipientes nos termos do qual estes são admitidos a transporte nesse país.

85 (5) Ao proceder-se à prova de pressão hidráulica, o aumento de pressão deve fazer-se gradualmente, sem sacões. Os recipientes devem suportar a pressão de prova sem apresentar deformações permanentes nem fendas.

85-a (6) No que diz respeito aos recipientes dos vagões-reservatórios e aos reservatórios grandes que têm de ser rolados a que é feita referência em E, al. (2), número marginal 95, deve ter lugar um exame interior em épocas idênticas às prescritas para as provas de pressão. Este exame deve, tanto quanto possível, ser feito ao mesmo tempo que a prova de pressão.

C. Equipamento dos recipientes (válvulas, inscrições)

86 (1) Os recipientes que sirvam ao transporte de gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão (à excepção do ar líquido, do oxigénio líquido e do azoto líquido) devem ser munidos, pelo menos, de uma válvula para o enchimento e para o despejo.

As válvulas devem ser feitas de uma substância que não possa ser atacada pelo conteúdo. Especialmente se se tratar de *solutos de acetilene (11.º)*, as partes metálicas da válvula em contacto com o gás não devem

pas contenir plus de 70 pour cent de cuivre. En ce qui concerne les récipients renfermant de *l'ammoniaque liquéfiée* ou *dissoute dans de l'eau* les soupapes en cuivre ne sont pas admises.

Dans les récipients pour l'*oxygène*, le *tétroxyde d'azote*, le *protoxyde d'azote* et *l'air comprimé*, on ne pourra utiliser pour l'étoupement ou la lubrification une substance contenant de la graisse ou de l'huile.

Pour le *gaz d'huile*, le *gaz mixte* et l'*ammoniaque dissoute dans de l'eau*, on peut employer au lieu de soupapes des bouchons métalliques vissés; ceux-ci doivent fermer assez bien pour que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

Les récipients contenant de l'*acétylène dissous* peuvent avoir des soupapes d'arrêt avec fermeture de raccordement.

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

a) Pour *tous les gaz, excepté ceux dénommés sous 9°:*

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

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

γ) La pression d'épreuve;

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

b) Pour les *gaz comprimés et pour l'acétylène dissous dans de l'acétone:*

La valeur de la pression de chargement autorisée [voir D, al. (1) — chiffre marginal 89 — et D, al. (3) — chiffre marginal 91 —]; en outre, pour les récipients d'acétylène dissous dans de l'acétone, le poids total du récipient vide [voir ci-dessus lettre *a*) β], de la masse absorbante et de l'acétone pouvant être admise dans le récipient.

c) Pour les *gaz liquéfiés, à l'exception de ceux dénommés sous 9° et pour l'ammoniaque dissoute dans de l'eau:*

Le maximum de charge admissible.

d) En outre, les wagons-réservoirs renfermant des *gaz comprimés et liquéfiés* doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle n° 11.

88 (3) En ce qui concerne les récipients neufs, les inscriptions prescrites ne doivent être gravées que sur la partie renforcée de la paroi, et en ce qui concerne les tubes, les dimensions de l'inscription doivent permettre de la graver sur le col renforcé.

Les inscriptions qui sont gravées dans les récipients et ne sont plus valables ne doivent pas être enlevées s'il doit en résulter une diminution de l'épaisseur de la paroi au-dessous du minimum admissible. L'enlèvement ou la modification d'inscriptions ne peut avoir lieu que lorsque les récipients sont complètement vidés et nettoyés et après approbation d'un expert agrée par les autorités compétentes. Celui-ci est tenu d'examiner ces récipients avant un nouvel usage et les soumettre à une nouvelle épreuve.

Si le gaz n'est désigné sur les récipients qu'au moyen de formules chimiques, le nom non abrégé de ce gaz doit figurer de façon nette et durable soit sur une étiquette à coller sur les récipients, soit en caractères peints sur ces derniers.

D. Remplissage des récipients

89 (1) La pression de chargement maximum admissible pour les récipients servant au transport des *gaz*

conter mais de 70 por cento de cobre. Não são admitidas válvulas de cobre nos recipientes contendo *amoníaco liquefeito* ou *dissolvido em água.*

Nos recipientes para *oxigénio, tetróxido de azoto, protóxido de azoto e ar comprimido* não poderão ser utilizadas substâncias que contenham gordura ou óleo para o calafetamento e para a lubrificação.

Para o *gás de óleo*, o *gás mixto* e o *amoníaco dissolvido em água* podem ser empregados, em lugar de válvulas, bujões metálicos aparafusados; estes devem fechar tam bem que o cheiro do conteúdo do recipiente se não possa sentir.

Os recipientes contendo *acetilene dissolvida* podem ter válvulas de segurança, com tampa de ajustamento.

87 (2) Os recipientes devem ter as inscrições seguintes, em caracteres bem visíveis e duráveis:

a) *Para todos os gases, exceptuados os designados em 9.°:*

α) O nome do gás, a designação do fabricante ou do proprietário, bem como o número de ordem do recipiente;

β) O pêso do recipiente vazio, compreendidos os acessórios (válvula, rôlha metálica, etc., à excepção da chapa de protecção);

γ) A pressão da prova;

δ) A data da última prova e o punção do perito que procedeu a esta operação.

b) Para os *gases comprimidos e para a acetilene dissolvida na acetona:*

O valor da pressão da carga autorizada [ver D, al. (1), número marginal 89, e D, al. (3), número marginal 91]; além disso, para os recipientes de acetilene dissolvida na acetona, o pêso total do recipiente vazio [ver acima, letra *a*), β)], da massa absorvente e da acetona que pode ser admitida no recipiente.

c) Para os *gases liquefeitos, à excepção dos designados em 9.° e para o amoníaco dissolvido em água:*

O máximo da carga admissível.

d) Além disso os vagões-reservatórios contendo *gases comprimidos* devem ser munidos de uma etiqueta igual ao modêlo n.° 11.

88 (3) Pelo que diz respeito a recipientes novos, as inscrições prescritas só devem ser gravadas na parte reforçada da parede e, quando se trate de tubos, as dimensões da inscrição devem permitir que esta seja feita no colo do ajustamento reforçado.

As inscrições gravadas nos recipientes que deixem de ter validade não devem ser tiradas quando disso resulte deminuïção de espessura da parede abaixo do mínimo admissível. A tiragem ou a modificação da inscrição não pode ser feita senão quando os recipientes estejam vazios e limpos e depois da aprovação de um perito aceite pelas autoridades competentes. Esse perito é obrigado a examinar os recipientes antes de entrarem de novo a uso e de os submeter a uma nova prova.

Se o gás apenas está indicado nos recipientes pela respectiva fórmula química, deve aparecer o nome por extenso do referido gás, de maneira clara e durável, quer numa etiqueta a colar nos recipientes, quer em caracteres pintados nos mesmos.

D. Enchimento dos recipientes

89 (1) A pressão de carga máxima admissível para os recipientes que sirvam ao transporte de *gases com-*

comprimés comporte, à une température ramenée à 15° C:

	Kg/cm²
Pour l'acide carbonique sous forme de gaz	20
Pour le gaz mixte (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30 pour cent d'acétylène) et le gaz à l'eau	10
Pour le gaz d'huile (gaz riche)	125
Pour l'oxigène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'oxide de carbone, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé et les gaz rares	200

90 (2) La charge maximum admise pour les récipients servant au transport des *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, 7° et 8° comporte:*

	1 kilogramme de liquide pour	
Pour l'acide carbonique	1l,34	De capacité du récipient
Pour le gaz d'huile et le gaz dit Z	2 50	
Pour le propylène	2 25	
Pour le protoxyde d'azote	1 34	
Pour l'éthylène	3 50	
Pour l'éthane	3 30	
Pour l'ammoniaque	1 88	
Pour le butadiène	1 85	
Pour l'oxichlorure de carbone (phosgène)	0 80	
Pour le chlore	0 80	
Pour l'acide sulfureux	0 80	
Pour le tétroxyde d'azote	0 80	
Pour le chlorure de méthyle	1 25	
Pour le chlorure d'éthyle	1 25	
Pour l'oxyde d'éthylène	1 30	
Pour l'éther méthylique	1 65	
Pour le méthylamine	1 70	
Pour l'éthylamine	1 70	
Pour l'acide chlorhydrique anhydre	1 75	
Pour le chlorure de vinyle	1 26	
Pour le bromure de methyle	0 70	
Pour le gaz dit T	1 34	

91 (3) Pour les *gaz dissous sous pression dans les liquides il y a lieu d'observer ce qui suit:*

a) La pression finale de chargement maximum admissible à une température de 15° C pour l'*acétylène dissous dans de l'acétone* (*11°*) est de 15 kilogrammes pour centimètre carré.

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

b) Pour l'*ammoniaque dissoute sous pression dans de l'eau* (*10*) la charge maximum admise pour les récipients est réglée comme il suit:

A raison de plus de 35 pour cent jusqu'à 40 pour cent en poids d'ammoniaque, 1 kilogramme de dissolution pour 1l,25 de capacité du récipient;

A raison de plus de 40 pour cent jusqu'à 50 pour cent en poids d'ammoniaque, 1 kilogramme de dissolution pour 1l,30 de capacité du récipient.

92 (4) Avant chaque remplissage, le bon état des récipients doit être vérifié par un expert de l'usine chargée du remplissage. Les résidus éventuels doivent être enlevés. Un nettoyage s'impose avant tout lorsque les secousses imprimées aux récipients vides permettent de constater la présence de résidus solides. Les récipients dont les inscriptions relatives au contrôle sont défectueuses ou incomplètes ou dont l'épreuve (cha-

primidos à temperatura referida a 15° C. é de:

	Kg/cm²
Para o ácido carbónico sob a forma de gás	20
Para o gás mixto (gás de óleo não contendo mais de 30 por cento de acetilene) e gás de água	10
Para o gás de óleo (gás rico)	125
Para o oxigénio, hidrogénio, gás de iluminação, óxido de carbono, azoto, protocarbureto de hidrogénio (grisu, metana), ar comprimido e gases raros	200

(2) A carga máxima admitida para os recipientes 90
que sirvam ao transporte de *gases liquefeitos designados em 5.°, 6.°, 7.° e 8.°* é:

	1 quilograma de liquido por	
Para ácido carbónico	1l,34	De capacidade do recipiente
Para gás de óleo e gás «Z»	2 50	
Para propilénio	2 25	
Para protóxido de azoto	1 34	
Para etilénio	3 50	
Para etânio	3 30	
Para amoníaco	1 88	
Para butadiena	1 85	
Para oxicloreto de carbono (fosgene)	0 80	
Para cloro	0 80	
Para ácido sulfuroso	0 80	
Para tetróxido de azoto	0 80	
Para cloreto de metilo	1 25	
Para cloreto de etilo	1 25	
Para óxido de etilénio	1 30	
Para éter metílico	1 65	
Para metilamina	1 70	
Para etilamina	1 70	
Para ácido clorídrico anidro	1 75	
Para cloreto de vinílio	1 26	
Para brometo de metilo	0 70	
Para gás «T»	1 34	

(3) Para os gases dissolvidos sob pressão em líqui- 91
dos há que ter em vista o seguinte:

a) A pressão final da carga máxima admissível a uma temperatura de 15° C. para a *acetilene dissolvida na acetona (11.°)* é de 15 quilogramas por centímetro quadrado.

A quantidade normal de dissolvente, a uma temperatura referida a 15° C., deve ser tal que o aumento de volume que sofre absorvendo a acetilene à pressão final de carga deixe livre no interior da massa porosa um volume igual a pelo menos 15 por cento da capacidade de água do recipiente.

b) Para o *amoníaco dissolvido sob pressão em água (10.°)* a carga máxima admissível para os recipientes é regulada como segue:

Na percentagem de mais de 35 por cento até 40 por cento de pêso de amoníaco, 1 quilograma de dissolução para 1l,25 da capacidade do recipiente;

Na percentagem de mais de 40 por cento até 50 por cento de pêso de amoníaco, 1 quilograma de dissolução para 1l,30 da capacidade do recipiente.

(4) Antes de cada enchimento deve ser verificado 92
o bom estado dos recipientes por um perito da oficina encarregada do enchimento. Devem ser extraídos todos os resíduos eventuais. Logo que, sacudindo os recipientes vazios, se constate a existência de resíduos sólidos, impõe-se uma limpeza. Os recipientes que apresentem as inscrições referentes à fiscalização defeituosas ou incompletas ou cuja prova (capítulo B, números

pitre B, chiffres marginaux 81 à 85–*a*) ne peut être indubitablement prouvée, ne doivent pas être remplis sans épreuve préalable.

93 (5) Les récipients pour les gaz liquéfiés ou dissous sous pression doivent être pesés pendant leur remplissage et soumis à un pesage supplémentaire en vue d'établir une surcharge éventuelle.

E. Autres prescriptions

94 (1) Lorsque les récipients remplis de *gaz dénommés sous 5°, 6° et 7°* (à l'exception du *chlore* et du *tétroxyde d'azote*) ou *sous 8°* sont emballés dans des caisses, ils peuvent être réunis en un seul colis avec d'autres objets.

95 (2) Les récipients remplis de *gaz dénommés sous 1° à 8°, 10° et 11°*, non emballés dans des caisses, doivent, en tant que les règlements en vigueur dans le pays expéditeur le prescrivent, être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Ces garnitures ne doivent pas former un ensemble avec les chapes de protection. La garniture destinée à empêcher les récipients de rouler ne s'applique pas aux grands récipients qui ne sont pas portés mais roulés, et qui, à cet effet, sont munis de cercles spéciaux. Ces récipients ne sont admis que pour les *gaz dénommés sous 6°, 7°, 8° et 10°*. Leur capacité ne doit pas être inférieure à 100 litres ni dépasser 500 litres[1].

Les soupapes prescrites sous C, al. (1), porteront des chapes de protection en fer qui doivent posséder une ou plusieurs ouvertures; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapes en cuivre. Les soupapes placées dans l'intérieur du col des récipients et qui sont protégées par un bouchon métallique vissé et bien fixé n'ont pas besoin de porter de chape.

96 (3) Les caisses renfermant des récipients remplis de *gaz dénommés sous 1° à 8°, 10° et 11°* doivent porter d'une manière apparente et durable l'indication de leur contenu; il doit en être de même en ce qui concerne les récipients eux-mêmes [voir sous C, al. (2), *a*), *α*), chiffre marginal 87].

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

Les colis renfermant de *l'air*, de *l'azote* ou de *l'oxygène liquides (9°)* porteront les inscriptions bien apparentes «Air (ou Azote ou Oxygène) liquide» et seront munis d'étiquettes conformes au modèle n° 6; les caisses en bois et les coffres métalliques contenant des bouteilles en verre mentionnées sous A, al. *b*, *α*), chiffre marginal 79, doivent en outre porter des étiquettes conformes au modèle n° 7.

97 (4) L'*oxygène comprimé* ne doit contenir que 4 pour cent en volume au plus d'hydrogène et *l'hydrogène comprimé* 2 pour cent en volume au plus d'oxygène. La composition du mélange doit être vérifiée par analyse lors du remplissage des récipients. Le résultat de l'analyse doit être produit sur demande.

Les récipients ayant contenu les *gaz dénommés sous 2° ou 3°*, le *protocarbure d'hydrogène, l'hydrogène comprimé (4°), l'oxychlorure de carbone (6°) ou des*

[1] Pour le transport du chlore liquéfié sont admis les tonneaux munis de cercles d'une contenance de 800 litres=1:000 kilogrammes.

marginais 81 a 85–*a*) não possa ser provada indubitàvelmente não devem ser cheios sem prova prévia.

(5) Os recipientes para os gases liquifeitos ou dissolvidos sob pressão devem ser pesados durante o enchimento e submetidos a uma pesagem suplementar, com o fim de constatar qualquer sobrecarga eventual. 93

E. Outras inscrições

(1) Quando os recipientes cheios de *gases designados em 5.°, 6.° e 7.°* (à excepção do *cloro* e do *tetróxido de azoto*) ou em *8.°* forem embalados em caixotes podem ser reünidos no mesmo volume com outros objectos. 94

(2) Os recipientes cheios de *gases designados em 1.° a 8.°, 10.° e 11.°* não embalados em caixotes devem, segundo as prescrições dos regulamentos em vigor no país expedidor, ser providos de dispositivos que os impeçam de rolar. Estes dispositivos não devem formar corpo com a chapa de protecção. O dispositivo destinado a impedir o rolamento dos recipientes não se aplica àqueles que pelo seu tamanho não possam ser transportados, mas sim rolados, e que, para êsse fim, são munidos de aros especiais. Estes recipientes apenas são admitidos para os *gases designados em 6.°, 7.°, 8.° e 10.°* A sua capacidade não deve ser inferior a 100 litros nem exceder 500 litros[1]. 95

As válvulas prescritas em C, al. (1), terão chapas de protecção, de ferro, que devem possuir uma ou mais aberturas; os recipientes de cobre podem ser providos de chapas de cobre. As válvulas colocadas no interior do colo dos recipientes e que são protegidas por um bujão metálico aparafusado e bem fixo são dispensadas de ter chapa.

(3) Os caixotes contendo recipientes cheios de *gases designados em 1.° a 8.°, 10.° e 11.°* devem ter a indicação do seu conteúdo de forma bem aparente e durável; o mesmo sucedendo com os próprios recipientes [ver em C, al. (2), *a*), *α*), número marginal 87]. 96

Os recipientes encaixotados devem ser dispostos de maneira que as chapas timbre de prova possam ser fàcilmente observadas.

Os volumes contendo *ar, azoto* ou *oxigénio líquidos (9.°)* terão inscrito bem aparente «Ar (ou Azoto ou Oxigénio) líquido» e serão munidos de etiquetas iguais ao modêlo n.° 6; as caixas de madeira e os cofres metálicos contendo garrafas de vidro mencionadas em A, al. *b*), *α*), número marginal 79, devem além disso ter etiquetas iguais ao modêlo n.° 7.

(4) O *oxigénio comprimido* não deve conter mais do que o máximo de 4 por cento em volume de hidrogénio e o *hidrogénio comprimido* não deve conter mais do que o máximo de 2 por cento em volume de oxigénio. A percentagem da mistura deve ser verificada por análise quando do enchimento dos recipientes. O resultado da análise deve ser apresentado quando pedido. 97

Os recipientes que servirem a *gases designados em 2.° ou 3.°, protocarbureto de hidrogénio, hidrogénio comprimido (4.°) oxicloreto de carbono (6.°)* ou *gases*

[1] Para o transporte de cloro liquefeito são admitidos bidões, munidos de arcos, de uma capacidade de 800 litros=1:000 quilogramas.

gaz dénommés sous 7° doivent être fermés immédiatement après leur vidage.

Sont également à considérer comme récipients vides ceux dans lesquels, après le vidage des *gaz liquéfiés dénommés sous* 5° à 8°, subsistent, à l'état de gaz, de petites quantités de résidus. Ces récipients doivent également être fermés immédiatement après avoir été vidés.

L'expéditeur de tout envoi de *gaz comprimés (1° à 4°)* peut être requis de vérifier la pression existant dans les récipients à l'aide d'un manomètre. Cette prescription n'est pas applicable au *gaz riche* ni au *gaz mixte* transporté dans des bouées de mer ou autres récipients analogues.

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

99 (6) Le transport doit être effectué:

1° Pour *les gaz énumérés sous 1° à 4°:*

En wagons couverts. Si la remise au transport est effectuée dans des véhicules spécialement aménagés pour la circulation routière et entièrement recouverts de bâches ou de caisses extérieures en bois, l'on utilisera des wagons découverts.

Pour les *gaz à l'eau*, le *gaz mixte (2°)*, le *gaz d'huile* (gaz riche) *(3°)* et le *protocarbure d'hydrogène (4°)*, l'on peut également utiliser des wagons découverts; mais pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, ces wagons doivent être complètement protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

Pour l'*oxygène* et l'*hydrogène (4°)* l'on pourra également, pendant les mois de novembre à mars inclusivement, se servir de wagons découverts.

2° Pour *les gaz énumérés sous 5° à 7°:*

En wagons couverts ou découverts; pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les wagons découverts doivent être munis de bâches; les bâches doivent être étanches et ajustées à des cadres en bois de façon à maintenir entre les récipients et elles-mêmes un espace libre permettant la libre circulation de l'air dans le sens de la longueur du wagon.

3° Pour *les gaz énumérés sous 8°:*

En wagons découverts; pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les wagons découverts doivent être entièrement recouverts de bâches, à moins que les récipients ne soient emballés dans des caisses en bois. Si ces gaz répondent aux prescriptions d'emballage fixées au chiffre marginal 106, ils peuvent aussi être transportés dans des wagons couverts.

4° Pour *les gaz énumérés sous 9°:*

Dans des wagons couverts.

5° Pour *les gaz énumérés sous 10°:*

Dans des wagons couverts ou découverts.

6° Pour *les gaz énumérés sous 11°:*

Dans des wagons couverts; pendant les mois de novembre à mars inclusivement, l'on peut aussi utiliser des wagons découverts.

100 (7) Les récipients remplis de *gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression* doivent être chargés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber, ni se renverser. Ceux qui renferment de l'*air liquide*, de *l'oxygène liquide ou de l'azote liquide* seront placés debout et protégés contre toute détérioration pouvant être produite par d'autres colis.

Les récipients *remplis d'air liquide ou d'oxygène liquide* ne doivent pas non plus être chargés dans la proximité immédiate de matières facilement inflammables en petits morceaux ou à l'état liquide.

designados em 7.° devem ser fechados imediatamente após o serem esvaziados.

São igualmente de considerar recipientes vazios aqueles em que, após esvaziados de *gases liquefeitos designados em 5.° a 8.°*, subsistem, em estado de gás, pequenas quantidades de resíduos. Estes recipientes devem igualmente ser fechados imediatamente após terem sido esvaziados.

O expedidor de qualquer remessa de *gases comprimidos (1.° a 4.°)* pode ser chamado a verificar a pressão existente nos recipientes, com um manómetro. Esta prescrição não é aplicável ao *gás rico* nem ao *gás mixto* transportados em «bóias» ou outros recipientes análogos.

(5) Os volumes não devem ser atirados ou submetidos a choques nem expostos ao sol ou ao calor do fogo. 98

(6) O transporte deve ser efectuado: 99

1.° Para os *gases designados em 1.° a 4.°:*

Em vagões cobertos. Se a expedição fôr efectuada em veículos especialmente apetrechados para circular em estrada e completamente tapados com encerados ou tendo caixotes exteriores de madeira, utilizar-se-ão vagões descobertos.

Para o *gás de água*, *gás mixto (2.°)*, *gás de óleo (gás rico)* e *protocarbureto de hidrogénio (4.°)* podem igualmente ser utilizados vagões descobertos; mas durante os meses de Abril a Outubro, inclusivamente, êsses vagões devem ser completamente protegidos por encerados, a não ser que os recipientes estejam encerrados em caixotes de madeira.

Para o *oxigénio e o hidrogénio (4.°)* poderão igualmente ser utilizados vagões descobertos durante os meses de Novembro a Março inclusivamente.

2.° Para os *gases designados em 5.° a 7.°:*

Em vagões descobertos ou cobertos; durante os meses de Abril a Outubro inclusivamente, os vagões descobertos devem ser providos de encerados; os encerados devem ser estanques e ligados a grades de madeira de forma a manter entre êles e os recipientes um espaço livre que permita a livre circulação do ar no sentido do comprimento do vagão.

3.° Para os *gases designados em 8.°:*

Em vagões descobertos; durante os meses de Abril a Outubro inclusivamente, os vagões descobertos devem ser completamente tapados com encerados, a não ser que os recipientes estejam embalados em caixotes de madeira. Se os gases satisfizerem às condições de embalagem fixada no número marginal 106, podem também ser transportados em vagões cobertos.

4.° Para os *gases designados em 9.°:*

Em vagões cobertos.

5.° Para os *gases designados em 10.°:*

Em vagões cobertos ou descobertos.

6.° Para os *gases designados em 11.°:*

Em vagões cobertos; durante os meses de Novembro a Março inclusivamente, podem utilizar-se vagões descobertos.

(7) Os recipientes cheios de *gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão* devem ser carregados nos vagões de modo a não poderem tombar ou voltar-se. Os que contiverem *ar líquido*, *oxigénio líquido* ou *azoto líquido* serão colocados ao alto e protegidos contra qualquer avaria que lhes possam causar outros volumes. 100

Os recipientes *cheios de ar líquido ou oxigénio líquido* não devem também ser carregados em contacto com substâncias fàcilmente inflamáveis em fragmentos pequenos ou em estado líquido.

101 (8) *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 wagons-réservoirs ne sont toutefois pas admis pour le transport de l'*oxychlorure de carbone* (phosgène) du 6°.

Les récipients doivent être bien préservés contre un déplacement et être bien encastrés dans les wagons. Ils ne doivent pas pouvoir en être enlevés sans appareils spéciaux.

102 *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.

103 *c*) Les wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°* doivent porter une enveloppe en bois ou être munis d'autres isolants approuvés par l'autorité compétente. Pour le choix de ces isolants, il y a lieu de tenir compte du diamètre du récipient, du genre du gaz auquel celui-ci est destiné, ainsi que du coefficient d'absorption et d'émission, de telle manière que la température des gaz du récipient ne puisse excéder en aucun cas 50° C.

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

104-a *e*) Les réservoirs des wagons-réservoirs doivent être mis à la terre au point de vue électrique.

F. Exceptions aux prescriptions édictées sous A à E

105 (1) Les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7°* peuvent également être transportés en *petites quantités* dans de forts tubes en verre hermétiquement fermés: savoir l'*acide carbonique*, l'*éthane* et le *protoxyde d'azote* jusqu'à 3 grammes, l'*ammoniaque*, le *chlore* et le *tétroxyde 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*, l'*éthane* et le *protoxyde d'azote*, qu'aux deux tiers pour l'*ammoniaque*, le *chlore* et le *tétroxyde d'azote*, et qu'aux trois quarts pour l'*acide sulfureux* et l'*oxychlorure de carbone* (phosgène). Chaque tube en verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc soudée, remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant du *chlore* ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant de l'*ammoniaque* ou de l'*acide sulfureux*. Il est également permis d'emballer d'autres objets dans la caisse contenant des capsules en fer-blanc remplis de *gaz liquéfiés* autres que le *chlore*.

De petits tubes renfermant de l'*acide carbonique liquide* destiné au gonflement des pneus ou à des buts

(8) *a*) São aplicáveis à admissão dos recipientes dos vagões-reservatórios destinados ao transporte de *gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão*, no que diz respeito à natureza do material, prova oficial, equipamento e enchimento, as prescrições estabelecidas em A, B, C e D e as estabelecidas em E, alínea (2), para as válvulas, assim como as indicadas em H. 101

Os vagões-reservatórios não são no entanto admitidos para o transporte de *oxicloreto de carbono* (fosgene) do 6.°

Os recipientes devem ser bem defendidos contra qualquer deslocação e bem fixados aos vagões. Não devem poder ser retirados dos mesmos sem aparelhos especiais.

b) Os vagões-reservatórios destinados ao transporte de *gases liquefeitos* e cujo diâmetro seja constante devem ser providos de divisórias interiores perfuradas convenientemente ou dispositivos análogos que retardem o movimento do líquido em caso de mudanças bruscas de velocidade do veículo. 102

c) Os vagões-reservatórios destinados ao transporte de *gases liquefeitos designados em 5.°, 6.° e 7.°* devem ter um involucro de madeira ou ser providos de outros isolantes aprovados pela autoridade competente. Para a escolha dêstes isolantes há que considerar o diâmetro do recipiente, a natureza do gás a que o mesmo é destinado, assim como o coeficiente de absorpção e de emissão, de forma que a temperatura dos gases no recipiente não possa em caso algum exceder 50° C. 103

d) Os recipientes dos vagões-reservatórios destinados ao transporte de *gases comprimidos ou liquefeitos* não necessitam de ter uma válvula para o enchimento e o esvaziamento em cada um. Basta que todos os recipientes sejam ligados, nos dois extremos do vagão, a um tubo-colector tendo uma válvula de suspensão colocada no interior da caixa do vagão. Estas válvulas não precisam de ser providas de chapas de protecção. 104

e) Os reservatórios dos vagões-reservatórios devem ser ligados à terra sob o ponto de vista eléctrico. 104-a

F. Excepções às prescrições indicadas de A a E

(1) Os *gases liquefeitos designados em 5.°, 6.° e 7.°* podem igualmente ser transportados em *pequenas quantidades* em tubos de vidro forte hermèticamente fechados, a saber: o *ácido carbónico, etânio* e *protóxido de azoto*, até 3 gramas; o *amoníaco, cloro, tetróxido de azoto*, até 20 gramas; o *ácido sulfuroso anidro* e *oxicloreto de carbono* (fosgene), até 100 gramas; nas condições seguintes: os tubos de vidro apenas devem ser cheios até metade para o *ácido carbónico, etânio e protóxido de azoto*, até dois terços para o *amoníaco, cloro e tetróxido de azoto* e até três quartos para o *ácido sulfuroso e oxicloreto de carbono* (fosgene). Cada tubo de vidro deve ser colocado numa cápsula de fôlha soldada, cheia de terra de infusórios, e embalado numa caixa de madeira sólida. É permitido embalar diferentes cápsulas de fôlha na mesma caixa, mas não devem ser colocados na mesma caixa os tubos contendo *cloro* com tubos contendo *amoníaco* ou *ácido sulfuroso*. É igualmente permitido embalar outros objectos na caixa que contenha cápsulas de fôlha cheias de *gases liquefeitos* diferentes do *cloro*. 105

Podem ser transportados nas condições a seguir indicadas pequenos tubos contendo *ácido carbónico li-*

sanitaires peuvent être transportés sous les conditions suivantes:

a) Les tubes doivent être fabriqués en acier doux, sans couture; leur contenance ne doit pas dépasser 200 centimètres cubiques et leur diamètre intérieur ne doit pas être supérieur à 30 milimètres.

b) Il n'est pas nécessaire de munir les tubes d'une soupape, d'une chape de protection et d'une garniture extérieure les empêchant de rouler.

106 (2) Les *matières dénommées sous 8°*, en quantités jusqu'à 150 grammes dans des tubes en verre, dont le poids brut 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 solidement assujettis dans ces dernières. Les caisses doivent porter l'étiquette conforme au modèle n° 3.

107 (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^{cm3},34 de capacité sont acceptées au transport sans restriction si l'acide carbonique ne contient pas plus de $^1/_2$ pour cent d'air.

108 (4) L'*oxygène comprimé* jusqu'à 0,3 kg/cm^2 renfermé dans de petits sacs en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues est admis sans condition au transport.

109 (5) Sont transportés sans condition les *réservoirs de machines à glace* pourvus d'une façon permanente de la quantité d'acide sulfureux liquide ou d'ammoniaque liquide nécessaire à leur fonctionnement, si leur contenu en acide sulfureux ou en ammoniaque ne dépasse pas 20 litres.

110 (6) Les récipients contenant de l'*oxygène comprimé*, fixés dans des bacs à poissons, sont admis également au transport s'ils ne sont pas hermétiquement fermés, mais pourvus d'appareils permettant à l'oxygène de s'échapper peu à peu.

G. Mode de transport

111 Les *gaz énumérés sous 8°* sont admis au transport en grande vitesse à la condition que leur emballage soit conforme aux prescriptions du chapitre F, alinéa (2), chiffre marginal 106.

H. Dispositions transitoires

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

Pour les délais de renouvellement des épreuves périodiques, ils sont assujettis aux conditions fixées sous B, chiffres marginaux 83 et 84.

1-e. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou faciltant la combustion [1]

113 Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

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

[1] La *cyanamide de calcium* doit être admise au transport sans condition.

quido destinado ao enchimento de pneus ou a fins sanitários.

a) Os tubos devem ser fabricados com aço macio, sem costura; a sua capacidade não deve exceder 200 centímetros cúbicos e o seu diâmetro interno não deve ser superior a 30 milímetros.

b) Não é necessário munir os tubos de uma válvula, de uma chapa de protecção e de guarnição exterior que os impeça de rolar.

(2) As *substâncias designadas em 8.°* em quantidades até 150 gramas em tubos de vidro cujo pêso bruto não exceda 5 quilogramas podem ser bem acondicionadas, sós ou com outros objectos, em caixas sólidas, com a condição de que os tubos de vidro estejam bem fixados nestas últimas. As caixas devem ter uma etiqueta igual ao modêlo n.° 3. 106

(3) As *cápsulas metálicas de ácido carbónico* (*sodor, sparklets*) contendo o máximo de 25 gramas de *ácido carbónico líquido* e o máximo de 1 grama de líquido por 1^{cm3},34 de capacidade são aceites a transporte sem condições, se o ácido carbónico não contiver mais de $^1/_2$ por cento de ar. 107

(4) O *oxigénio comprimido* até 0,3 kg/cm^2 encerrado em sacos pequenos de cauchu, tecido impregnado ou substâncias análogas é admitido a transporte sem condições. 108

(5) São transportados sem condições os reservatórios de *máquinas de gêlo* providos permanentemente de quantidade de ácido sulfuroso ou de amoníaco líquido necessário para o seu funcionamento, se o seu conteúdo de ácido sulfuroso ou de amoníaco não exceder 20 litros. 109

(6) Os recipientes contendo *oxigénio comprimido*, fixados em selhas de madeira, são igualmente admitidos a transporte se não estiverem completamente fechados, mas providos de aparelhos que permitam o escape lento do oxigénio. 110

G. Modo de transporte

Os *gases designados em* 8.° são admitidos a transporte em grande velocidade com a condição de a sua embalagem satisfazer às prescrições do capítulo F, alínea (2), número marginal 106. 111

H. Disposições transitórias

Podem continuar a ser admitidos a transporte, a título transitório, os recipientes para gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão que foram postos em serviço ao abrigo do anexo I da Convenção Internacional precedente. 112

Para efeitos dos prazos de renovação das provas periódicas ficam sujeitos às condições fixadas em B, números marginais 83 e 84.

1-e. Substâncias que, em contacto com a água, libertem gases inflamáveis que facilitem a combustão [1]

Apenas são admitidas a transporte as substâncias seguintes: 113

1.° Os *metais alcalinos e alcalino-terrosos*, tais como o sódio, potássio, cálcio, etc., assim como as *combinações entre estes metais;*

[1] O *cianamido de cálcio* deve ser admitido a transporte sem condições especiais.

2° Le *carbure de calcium* et l'*hydrure de calcium.*
3.° Le *peroxyde de sodium* et le peroxyde de sodium sous forme de mélanges qui ne soient pas plus dangereux que le peroxyde de sodium.

2.° O *carbureto de cálcio* e o *hidroreto de cálcio;*
3.° O *peróxido de sódio* e o peróxido de sódio sob a forma de misturas que não sejam mais perigosas do que o peróxido de sódio.

Conditions de transport

A. Emballage

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

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) A embalagem deve ser feita em recipientes de ferro, revestidos ou não de chumbo, ou em recipientes de fôlha sólidos, estanques e bem fechados. As *substâncias designadas em 1.°* podem também ser transportadas, até 5 quilogramas, em garrafas de vidro, resistentes, munidas de uma tampa sólida e estanque. Os recipientes devem ser completamente secos ou, para as *substâncias designadas em 1.°*, cheios de petróleo. 114

115 (2) Les récipients renfermant des *matières dénommées sous 1° et 3°* doivent être placés dans des enveloppes de protection, savoir:
a) Les récipients en fer, revêtus ou non de plomb, ou les récipients en fer-blanc renfermant des *matières dénommées sous 1°*, dans des caisses en bois ou dans des paniers métalliques de protection;

(2) Os recipientes contendo *substâncias designadas em 1.° e 3.°* devem ser colocados em involucros de protecção, a saber:
a) Os recipientes de ferro, revestidos ou não de chumbo, ou os recipientes de fôlha contendo *substâncias designadas em 1.°*, em caixotes de madeira ou em cêstos metálicos de protecção. 115

116 *b*) Les bouteilles en verre renfermant des *matières dénommées sous 1°* ou les récipients renfermant des *matières dénommées sous 3°*, dans des caisses en bois, revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle (revêtue ou non de plomb) ou de fer-blanc, 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 (revêtu ou non de plomb), ou en fer-blanc munies d'une fermeture solide et étanche, au lieu de l'être dans des caisses en bois.
Les récipients en fer-blanc renfermant du *peroxyde de sodium (3°)*, remis au transport par wagon complet, peuvent être aussi placés dans des paniers métalliques de protection en fer.
Des enveloppes de protection ne sont pas nécessaires:

b) As garrafas de vidro contendo *substâncias designadas em 1.°* ou os recipientes contendo *substâncias designadas em 3.°*, em caixotes de madeira, forrados interiormente por um involucro de fôlha metálica (revestido ou não de chumbo) ou de fôlha, tornado estanque para impedir a entrada de água. As garrafas de vidro embaladas em caixotes devem ser envolvidas sòlidamente em terra de infusórios sêca ou noutras substâncias análogas incombustíveis. As garrafas de vidro não contendo mais de 250 gramas podem ser embaladas em caixas de ferro (revestidas ou não de chumbo) ou de fôlha, munidas de uma tampa sólida e estanque, em vez de caixas de madeira. 116

Os recipientes de fôlha contendo *peróxido de sódio* (3.°) expedidos em vagão completo podem também ser colocados em cêstos de protecção de ferro.

Os involucros de protecção não são necessários:

117 *α*) En ce qui concerne les *matières dénommées sous 1°*, dans le cas où elles sont emballées dans de forts tambours en fer avec une fermeture étanche.
β) En ce qui concerne les *matières dénommées sous 3°*, à condition d'employer des tonneaux en fer solides et étanches dont la surface et les fonds sont pourvus d'un revêtement en bois de 2cm,5 au moins d'épaisseur, maintenu sûrement au moyen de cercles ou de cornières en fer plat.

α) Pelo que respeita às *substâncias designadas em 1.°*, no caso de serem embaladas em tambores fortes de ferro com tampa estanque.
β) Pelo que respeita às *substâncias designadas em 3.°*, com a condição de serem empregados bidões de ferro sólidos e estanques, cuja superfície e fundos sejam forrados com um revestimento de madeira de, pelo menos, 2cm,5 de espessura, sòlidamente fixados por meio de arcos ou de cantoneiras de lâmina de ferro. 117

118 (3) Les colis renfermant des *matières de la classe I–e* doivent porter une étiquette conforme au modèle n° 8.
Les wagons-réservoirs destinés au transport du *carbure de calcium (2°)* doivent être munis, aux lieu et place de cette étiquette, de l'inscription suivante qui doit figurer du côté de la fermeture: «À fermer hermétiquement après le remplissage et la vidange». En outre, ces wagons doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle n° 9.

(3) Os volumes contendo *substâncias da classe I–e* devem levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 8.
Os vagões-reservatórios destinados ao transporte de *carbureto de cálcio (2.°)* devem ser munidos, em vez e no lugar desta etiqueta, da seguinte inscrição, que deve ser colocada ao lado da tampa: «Fechar hermèticamente depois de cheio e de vazio». Além disto, estes vagões devem levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 9. 118

B. Autres prescriptions

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

B. Outras prescrições

(1) Qualquer quantidade até 5 quilogramas, embalada conforme as prescrições indicadas em A, pode ser junta a outros objectos. 119

120 (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.

121 (3) Le transport doit être effectué en wagons couverts. Toutefois, le *carbure de calcium (2°)* peut être transporté en wagons découverts bâchés.

122 (4) Les récipients vides qui contenaient des *matières dénommées sous 2°* 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 spontannée [1]

123 Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

1° Le *phosphore ordinaire* (blanc et jaune).

2° Les *combinaisons de phosphore avec des terres alcalines*, par exemple le *phosphure de calcium*, le *phosphure de strontium;*

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

4° Le *zinc-éthyle, le zinc-méthyle, le magnésium-éthyle* et *d'autres liquides similaires qui s'enflamment spontanément à l'air*, ainsi que leurs solutions dans l'éther.

5° La *suie fraîchement calcinée.*

6° *a*) Le *charbon de bois fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux; les grignons carbonisés.*

b) Le *liège fraîchement gonflé, en poudre ou en grains*, avec ou sans mélange de goudron ou de matières similaires [2] non sujettes à l'oxydation spontanée.

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

8° *a*) Les matières suivantes imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile: *laine, poils, laine artificielle, coton, coton artificiel, 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* —, à *condition qu'elles soient à l'état sec;* en outre, la *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes (torchons à nettoyer);*

b) Les *produits, à l'état sec, 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° Les *mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de la résine, de l'huile de résine, des résidus de pétrole et autres matières analogues, si ces derniers composants*

[1] Le phosphore amorphe (rouge), le sesquisulfure de phosphore, les combinaisons de phosphore avec des métaux, par exemple le phosphure de fer et le phosphure de cuivre, sont admis au transport sans condition.

[2] Les enveloppes et les plaques en liège gonflé, fabriquées sous pression avec ou sans mélange de goudron ou de matières analogues, sont admises au transport sans condition.

(2) Os volumes devem ser manipulados com especial precaução. Não devem ser atirados e serão arrumados nos vagões tam sòlidamente que fiquem protegidos contra atritos, oscilações, choques, tombos ou quedas das camadas superiores. 120

(3) O transporte deve ser efectuado em vagões cobertos. No entanto o *carbureto de cálcio (2.°)* pode ser transportado em vagões descobertos, tapados com encerados. 121

(4) Os recipientes vazios que tiverem contido *substâncias designadas em 2.°* não devem conter restos destas substâncias. Nas declarações de expedição deve ser mencionado o que contiveram anteriormente. 122

CLASSE II

Substâncias sujeitas a inflamação espontânea [1]

Apenas são admitidas a transporte as substâncias seguintes: 123

1.° O *fósforo ordinário* (branco ou amarelo);

2.° As *combinações de fósforo com terras alcalinas*, por exemplo o *fosforeto de cálcio*, o *fosforeto de estrôncio;*

3.° As *misturas de fósforo amorfo com resinas ou gorduras*, cujo ponto de fusão é superior a 35° C., os *solutos de fósforo ordinário no sulfureto de carbono;*

4.° O *zinco etílico*, o *zinco metílico*, o *magnésio etílico* e *outros líquidos semelhantes que se inflamam espontâneamente em contacto com o ar*, assim como os seus solutos em éter;

5.° A *fuligem recentemente calcinada;*

6.° *a*) O *carvão de madeira recentemente extinto, em pó, em grãos ou em pedaços;* os resíduos carbonizados.

b) A *cortiça recentemente dilatada em pó, ou em grãos*, com ou sem mistura de alcatrão ou de substâncias similares [2] não susceptíveis de oxidação espontânea;

7.° A *sêda fortemente comprimida* (trança, sêda leve, cadarço e sêda do revestimento do casulo) em meadas;

8.° *a*) As substâncias seguintes impregnadas de gordura, de verniz ou de óleo: *lã, pêlos, lã artificial, algodão e algodão artificial, sêda, linho, cânhamo, juta* — em bruto, sob a forma de *desperdícios* provenientes da *fiação* ou da *tecelagem*, em *farrapos* ou *estôpas* — *com a condição de estarem secos;* além disso, *a lã que tenha servido a limpeza* e as *estôpas (esfregões de limpeza);*

b) Os *produtos, secos, fabricados com substâncias abaixo designadas, impregnados de gordura, de verniz ou de óleo*, por exemplo, encerados, cordas, correias de transmissão de algodão ou de cânhamo, liços de tecelão ou de arreios, fios, fios torcidos, artigos de rêde (rêdes de pescadores oleadas, etc.);

9.° As *misturas de substâncias combustíveis granuladas ou porosas com óleo de linhaça, verniz, resina, óleo de resina, resíduos de petróleo e outras substâncias análogas se estes últimos componentes puderem*

[1] O fósforo amorfo (vermelho), o sesquissulfureto de fósforo, as combinações de fósforo com metais, por exemplo o fosforeto de ferro e o fosforeto de cobre, são admitidos a transporte sem condições.

[2] Os involucros e as chapas de cortiça dilatada, fabricados sob pressão, com uma mistura de alcatrão ou de substâncias análogas, são admitidos a transporte sem condições.

peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes (par exemple la masse dite *bourre de liège, la lupuline), en outre des résidus huileux de la décoloration du soja.*

10° Le *caoutchouc broyé*, la *poussière de caoutchouc.*

11° Les *matières suivantes imprégnées de graisse, d'huile ou de vernis:* papier (ou carton) et les produits fabriqués de papier (ou de carton) (par exemple les fuseaux, les anneaux de carton, etc.) en tant que les matières d'imprégnation ne sont pas encore sèches.

12° La *poussière* et la *poudre d'aluminium* et de *zinc*, ainsi que des *mélanges de poussière ou de poudre d'aluminium et de poussière ou de poudre de zinc, même grasses et huileuses;* la *poussière filtrée des hauts-fourneaux.*

13° Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés.*

14° La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage.*

15° Les *fils de nitrocellulose non dénitrés servant à la fabrication de la soie ou de la laine artificielle.*

16° La *poussière de lignite prête ou chauffage*[1], en outre le *coke de lignite carbonisé rendu inerte* (c'est-à-dire moins sujet à l'inflammation spontanée).

ainda oxidar-se espontâneamente (por exemplo a massa chamada *bôrra de cortiça, a lupulina*), além disso, os *resíduos oleosos da descoloração da soja;*

10.° O *cauchu triturado*, a *poeira do cauchu;*

11.° As *substâncias seguintes impregnadas de gordura, óleo ou de verniz:* papel (ou cartão), os produtos fabricados com papel (ou cartão) (por exemplo, os fusos, os anéis de cartão, etc.), desde que as substâncias de impregnação não estejam ainda sêcas;

12.° A *poeira* e o *pó de alumínio* e de *zinco*, assim como *misturas de poeira* ou *pó de alumínio* e a *poeira ou pó de zinco, mesmo gordurosos ou oleosos;* a *poeira filtrada de altos fornos;*

13.° Os *sacos de levedura servidos, não lavados;*

14.° A *substância que serviu à depuração do gás de iluminação;*

15.° Os *fios de nitrocelulose não desnitrados para o fabrico da sêda ou da lã artificial;*

16.° A *poeira de lignite própria para aquecimento*[1], além disso o *coque de lignite carbonizado tornado inerte* (isto é, menos susceptível de inflamação espontânea).

Conditions de transport

A. Emballage

124 (1) Les *matières dénommées sous 1° et 2°* doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc solides, étanches et bien soudés, solidement assujettis dans une forte caisse en bois bien fermée.

Le transport du *phosphore ordinaire (1°)* est encore soumis aux prescriptions suivantes:

Dans les récipients, il doit toujours être plongé dans l'eau.

Il peut aussi être emballé dans des tonneaux en tôle de fer résistants, étanches et bien fermés. Le poids d'un tonneau de ce genre ne doit pas dépasser 300 kilogrammes. Les tonneaux d'un poids de plus de 100 kilogrammes doivent être munis de cercles de tête et d'un dispositif leur permettant d'être roulés.

Le phosphore ordinaire peut également être transporté dans des wagons-réservoirs qui doivent être pourvus d'une installation de chauffage.

Les tonneaux pourvus d'un couvercle vissé — à moins qu'ils ne soient munis d'un dispositif les tenant obligatoirement debout — ainsi que les caisses renfermant du phosphore ordinaire doivent porter des étiquettes conformes au modèle n° 6.

Les quantités ne dépassant pas 250 grammes peuvent aussi être renfermées dans des vases en verre solides, fermés hermétiquement, qui doivent être solidement maintenus dans des récipients en tôle, avec des matières d'emballage appropriées; ces récipients doivent être solidement assujettis dans une seconde enveloppe en bois;

Pour les *matières dénommées sous 2°*, par quantités de 2 kilogrammes au maximum, les récipients en fer-blanc peuvent être remplacés par des bouteilles en verre ou cruches qui doivent également être emballées dans une forte caisse en bois bien fermée.

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

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) As *substâncias designadas em 1.° e 2.°* devem ser 124
embaladas em recipientes de fôlha sólidos, estanques e bem soldados, bem seguros numa caixa de madeira bem fechada.

O transporte do *fósforo ordinário (1.°)* está ainda sujeito às seguintes prescrições:

Dentro dos recipientes deve estar sempre mergulhado em água.

Pode também ser embalado em bidões de chapa de ferro resistentes, estanques e bem fechados. O pêso de um bidão dêste género não deve exceder 300 quilogramas. Os bidões de mais de 100 quilogramas devem ser providos de aros de cabeça e de dispositivo que permita serem rolados.

O fósforo ordinário pode igualmente ser transportado em vagões-reservatórios, que devem ser providos de instalação de aquecimento.

Os bidões com tampa furada — a não ser que estejam providos de um dispositivo que os mantenha sempre ao alto —, assim como as caixas contendo fósforo ordinário, devem levar etiquetas iguais ao modêlo n.° 6.

As quantidades que não excedam 250 gramas podem também ser encerradas em recipientes de vidro sólidos, hermèticamente fechados, que devem ser mantidos sòlidamente dentro de recipientes de fôlha metálica, com substâncias próprias para embalagem; estes recipientes devem ser sòlidamente ligados num segundo involucro de madeira.

Para as *substâncias designadas em 2.°*, por quantidades no máximo de 2 quilogramas, os recipientes de fôlha podem ser substituídos por garrafas de vidro ou botijas, que devem igualmente ser embaladas numa caixa de madeira forte e bem fechada.

(2) As *substâncias designadas em 3.°* devem ser em- 125
baladas, quer em caixas que não permitam nenhuma fuga, quer fundidas em projécteis não carregados.

[1] La poussière de lignite prête au chauffage est du charbon (houille, lignite, tourbe) réduit (par pulvérisation ou par un autre procédé) à un degré de finesse tel qu'il peut être employé directement au chauffage par le charbon pulvérisé.

[1] A poeira de lignite própria para aquecimento é carvão (hulha, lenhita ou turba) reduzida (pela pulverização ou por outro processo) a um grau de finura tal que possa ser empregada directamente em fornalhas de aquecimento pelo carvão pulverizado.

126 (3) Les *matières dénommées sous 4°* doivent être emballées dans des récipients solides et étanches, en terre (grès, etc.), en métal ou en verre, cellés à la lampe ou pourvus d'une fermeture hermétique offrant une sécurité équivalente.

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

Les récipients en métal doivent être solidement assujettis soit isolément, soit à plusieurs, dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Les enveloppes extérieures découvertes doivent porter une couverture protectrice, et si celle-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues, facilement inflammables, elle doit être imprégnée de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble.

Les enveloppes renfermant des bonbonnes en verre doivent en outre être munies d'une étiquette conforme au modèle n° 7.

(3) As *substâncias designadas em 4.°* devem ser emba- 126
ladas em recipientes sólidos e estanques, de louça (grés, etc.), de metal ou de vidro, fechados à lâmpada ou providos de uma tampa hermética que ofereça segurança equivalente.

Os recipientes de vidro ou de grés devem ser embalados, quer isoladamente, quer em grupos, em recipientes sólidos de fôlha metálica, cheios de cinza ou de terra de infusórios sêca, que serão hermèticamente soldados.

Os recipientes de metal devem ser ligados sòlidamente, quer isoladamente, quer em grupos, noutros recipientes (cabazes ou cêstos metálicos, cubas ou caixas) sólidos e providos de substâncias próprias de embalagem. Os involucros exteriores abertos devem ter uma tampa de protecção, e se ela fôr de palha, junco, canas ou outras substâncias análogas fàcilmente inflamáveis, deve ser impregnada de leite de argila ou de cal, etc., misturada com vidro solúvel.

Os involucros contendo garrafões de vidro devem ser munidos de uma etiqueta igual ao modêlo n.° 7.

127 (4) Les *matières dénommées sous 5°, 6°, a), et 6°, b)*, doivent être emballées dans des récipients étanches et fermant bien. Les tonneaux en bois auront à l'intérieur un revêtement imperméable.

(4) As *substâncias designadas em 5.°, 6.°, a), e* 127
6.°, b), devem ser embaladas em recipientes estanques e que fechem bem. As barricas de madeira serão revestidas interiormente por um fôrro impermeável.

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

(5) As *substâncias designadas em 7.°* devem ser 128
embaladas em caixas fortes. Quando estas caixas tiverem mais de 12 centímetros de altura, as camadas de sêda terão entre si espaços vazios suficientes, formados por grades de madeira; nas paredes exteriores serão feitos furos à altura dos espaços vazios, permitindo a circulação do ar. Para evitar que os furos das caixas possam ser tapados serão pregadas exteriormente réguas de madeira.

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

L'emballage n'est pas nécessaire si le transport est effectué dans des wagons en fer munis de couvercles.

(6) Entre as *substâncias designadas em 8.°, a)*, 129
a *lã tendo servido para limpeza e as estôpas* (esfregões de limpeza) *não secos* devem ser prensadas fortemente e embaladas em recipientes sólidos, estanques e bem fechados.

Não é necessária embalagem se o transporte fôr efectuado em vagões de ferro com tampas.

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

(7) As *substâncias designadas em 9.°* devem ser 130
embaladas, quando *comprimidas em moldes*, em recipientes de fôlha sólidos, estanques, ou em caixas de madeira fortes revestidas interiormente por um fôrro de fôlha estanque; quando não estiverem *comprimidas em moldes*, em recipientes fortes, estanques e bem fechados.

131 (8) Les *matières dénommées sous 10°* doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés.

(8) As *substâncias designadas em 10.°* devem ser 131
embaladas em recipientes sólidos, estanques e bem fechados.

132 (9) Les *matières dénommées sous 11°* doivent être emballées dans des récipients solides et étanches.

(9) As *substâncias designadas em 11.°* devem ser 132
embaladas em recipientes sólidos e estanques.

133 (10) Les *matières dénommées sous 12°* doivent être emballées dans des récipients en métal ou en bois étanches et bien fermés.

(10) As *substâncias designadas em 12.°* devem ser 133
embaladas em recipientes de metal ou de madeira, estanques e bem fechados.

134 (11) En ce qui concerne le transport par chargements complets de la *poussière filtrée des hauts-fourneaux*, non emballée, voir sous B, alinéa (3), *d)*, chiffre marginal 143.

(11) Pelo que se refere ao transporte em vagões 134
completos de *poeira filtrada dos altos fornos*, não embalada, ver em B, alínea (3), *d)*, número marginal 143.

135 (12) Les *matières dénommées sous 13°* doivent être emballées dans des récipients bien fermés.

(12) As *substâncias designadas em 13.°* devem ser 135
embaladas em recipientes bem fechados.

136 (13) Les *matières dénommées sous 14°* ne sont expédiées que dans des wagons en tôle, à moins que ces matières ne soient emballées dans des récipients étanches 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.

136 (13) As *substâncias designadas em 14.°* não serão expedidas senão em vagões metálicos, a não ser que as substâncias estejam embaladas em recipientes metálicos estanques. Se os referidos vagões não tiverem cobertura metálica, que feche bem, o carregamento deve ser totalmente coberto com encerados preparados de maneira que se não inflamem em contacto directo com a chama. A carga e a descarga serão efectuadas pelo expedidor e pelo destinatário; é ao expedidor que, a pedido da administração do caminho de ferro, incumbe o fornecimento dos encerados.

137 (14) Les *matières dénommées sous 15°* doivent être contenues dans des récipients métalliques ou dans des tonneaux en bois hermétiquement fermés. Les tonneaux doivent contenir un excès d'eau facile à vérifier par l'agitation du récipient.

137 (14) As *substâncias designadas em 15.°* devem ser contidas em recipientes metálicos ou em barris de madeira hermèticamente fechados. Os barris devem conter um excesso de água fàcilmente verificável agitando o recipiente.

138 Dans les cas où ces matières sont emballées 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.

138 No caso de estas substâncias estarem embaladas em recipientes metálicos é suficiente envolver cada enrolamento num pano molhado, mencionando-se na declaração de expedição que foi cumprida esta condição.

139 (15) Les *matières dénommées sous 16°* doivent être transportées dans des wagons-réservoirs étanches. La *poussière de lignite prête au chauffage* peut également être emballée dans des récipients en métal étanches (par exemple dans des fûts en fer) ou dans des sacs solides rendus imperméables à l'air au moyen de caoutchouc ou de toute autre façon, et hermétiquement fermés.

139 (15) As *substâncias designadas em 16.°* devem ser transportadas em vagões-reservatórios estanques. A *poeira de lignite própria para aquecimento* pode igualmente ser embalada em recipientes de metal estanques (por exemplo em barris de ferro) ou em sacos sólidos tornados impermeáveis ao ar por meio de cauchu ou de qualquer outra forma e hermèticamente fechados.

140 (16) Tous les colis contenant *des matières dénommées sous 1°, 2°, 3° et 4°* doivent porter une étiquette conforme au modèle n° 3.

140 (16) Todos os volumes contendo *substâncias designadas em 1.°, 2.°, 3.° e 4.°* devem levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 3.

B. Autres prescriptions

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

a) Le *phosphore ordinaire (1°)* par quantités ne dépassant pas 250 grammes;

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

c) Les *matières dénommées sous 4°* par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes, à la condition que les vases soient solidement emballés dans les récipients; il est cependant interdit de les emballer avec d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée, et avec les matières inflammables dénommées aux classes III–*a* et III–*b*;

d) Les *matières dénommées sous 11°* sans restriction *de poids*.

e) La *poussière* et la *poudre d'aluminium ou de zinc*, ainsi que des *mélanges de poussière ou de poudre d'aluminium et de poussière ou de poudre de zinc (12°)* en quantités ne dépassant pas 1 kilogramme — mais pas ensemble avec des acides, des lessives alcalines ou des liquides aqueux — doivent être emballées dans des récipients en verre ou boîtes en fer-blanc bien fermés. Les récipients en verre doivent être solidement assujettis dans des boites en fer-blanc ou carton dont les espaces vides sont remplis de terre d'infusoires.

B. Outras prescrições

141 (1) As substâncias a seguir designadas podem ser embaladas com outros objectos numa caixa de madeira sólida, estanque e bem fechada, mediante a observação das prescrições referentes aos recipientes indicados em A):

a) O *fósforo ordinário* (1.°) em quantidades que não excedam 250 gramas;

b) As *substâncias designadas em 2.°* em quantidades que não excedam 5 quilogramas;

c) As *substâncias designadas em 4.°* em quantidades que não excedam 2 quilogramas; com a condição de que os vasos estejam embalados em recipientes; não é no entanto permitido embalá-los com outras substâncias susceptíveis de inflamação espontânea e com substâncias inflamáveis designadas nas classes III–*a* e III–*b*;

d) As *substâncias designadas em 11.°* sem restrição de pêso;

e) A *poeira e o pó de alumínio ou de zinco*, assim como as misturas de *poeira ou de pó de alumínio e de poeira ou de pó de zinco (12.°)* em quantidades que não excedam 1 quilograma — mas não em conjunto com ácidos, lexívias alcalinas ou líquidos aquosos — devem ser embalados em recipientes de vidro ou caixas de fôlha bem fechados. Os recipientes de vidro devem ser ligados em caixas de fôlha ou de cartão, com os espaços vazios cheios de terra de infusórios.

142 (2) Lorsque

a) La *suie (5°)*, le *charbon de bois en poudre, en grains* ou en *morceaux*, les *grignons carbonisés* [*6°, a*)] et le *liège fraîchement gonflé* [*6°, b*)];

142 (2) Quando:

a) A *fuligem (5.°)*, *o carvão de madeira em pó, em grãos ou em pedaços, resíduos carbonizados* [*6.°, a*)] *e a cortiça recentemente dilatada* [*6.°, b*)];

b) La *soie en écheveaux (7°);*
c) Les *matières désignées sous 8°* (à l'exception de la laine ayant servi au nettoyage et des étoupes);
d) Les *mélanges dénommés sous 9°;*
e) Les *matières dénommées sous 11°;*
f) Les *sacs à levure ayant servi (13°);*
g) La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (14°)* sont dans un état permettant d'écarter tout danger d'inflammation spontanée, et que l'expéditeur atteste cet état dans la lettre de voiture par la déclaration suivante: «Non sujet à l'inflammation spontanée», ces matières ne sont pas soumises au régime des prescriptions de la présente classe.

143 (3) Doivent être employés pour le transport:
a) Des *matières dénommées sous 4°*, des wagons découverts; de petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes peuvent aussi être chargées dans des wagons couverts;
b) Des *matières dénommées sous 7°, 8.° et 11°*, des wagons couverts ou de wagons découverts bâchés. La *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6), chiffre marginal 129, peuvent aussi être transportées en wagons découverts;
c) Des *matières dénommées sous 15°*, des wagons couverts dont les vantaux doivent être tenus fermés;
d) De la *poussière filtrée des hauts-fourneaux*, non emballée, des wagons à couvercles en fer ou des wagons découverts en fer recouverts de bâches.

144 (4) Doivent en outre être observées pour les *matières dénommées sous 4°* les prescriptions édictées dans la classe III–*a*, B, alinéa (3), chiffre marginal 164.

145 (5). Les wagons-réservoirs et les tonneaux en tôle vides, dans lesquels des *matières dénommées sous 1°* ont été transportées, doivent être bien fermés. Dans la lettre de voiture, il faut certifier que cette opération a eu lieu.

C. Mode de transport

146 Les *matières dénommées sous 4°* ne sont admises au transport en grande vitesse qu'en petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes.

147 à 151

CLASSE III

Matières inflammables

3-a. Liquides combustibles[1]

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

152 A. *Liquides combustibles des groupes A, 1, 2 et 3,* c'est-à-dire ceux qui, ou bien eux-mêmes ou dans leurs fractions liquides combustibles, ne se mélangent pas avec l'eau:

153 1. *Liquides combustibles du groupe A, 1,* c'est-à-dire ceux qui ont leur point d'inflammation en dessous de

[1] De petites quantités de liquides combustibles de tous les groupes, emballées — comme échantillons ou non — suivant les usages du commerce en un solide emballage collecteur (fer-blanc, bois ou carton), les protégeant contre le bris, sont transportées sans condition. [Pour le groupe A 1–*a* au maximum 200 grammes de poids net par petit emballage]. De même les carbures d'hydrogène chloreux ne sont pas des liquides combustibles au sens des présentes dispositions.

b) A *sêda em meadas (7.°);*
c) As *substâncias designadas em 8.°* (à excepção da lã que tenha servido a limpeza e de estôpas);
d) As *misturas designadas em 9.°;*
e) As *substâncias designadas em 11.°;*
f) Os *sacos servidos a levedura (13.°);*
g) As *substâncias utilizadas na depuração do gás de iluminação (14.°)* desde que estejam em condições de afastar qualquer perigo de inflamação espontânea e o expedidor ateste essas condições na declaração de expedição pela seguinte declaração: «Não sujeita a inflamação espontânea»; estas substâncias não ficam obrigadas às prescrições da presente classe.

(3) Devem ser empregadas no transporte: 143
a) *Substâncias designadas em 4.°*, vagões descobertos; pequenas quantidades até 10 quilogramas podem também ser carregadas em vagões cobertos;
b) *Substâncias designadas em 7.°, 8.° e 11.°*, vagões cobertos ou vagões descobertos tapados com encerados. A *lã que tenha servido a limpeza e as estôpas* (esfregões de limpeza) embalados nas condições prescritas no capítulo A, alínea (6), número marginal 129, podem também ser transportadas em vagões descobertos;
c) *Substâncias designadas em 15.°*, vagões fechados, cujas frestas devem ser conservadas fechadas;
d) *Poeira filtrada de altos fornos*, não embalada, vagões de ferro tapados ou vagões de ferro descobertos, tapados com encerados.

(4) Para as *substâncias designadas em 4.°* devem, 144
além disso, ser observadas as prescrições indicadas na classe III–*a*, B, alínea (3), número marginal 164.

(5) Os vagões-reservatórios e os bidões de ferro em 145
que tenham sido transportadas *substâncias designadas em 1.°* devem ser bem fechados. Deve certificar-se na declaração de expedição que foi executada esta operação.

C. Modo de transporte

As *substâncias designadas em 4.°* são ùnicamente 146
admitidas a transporte em grande velocidade em pequenas quantidades até 10 quilogramas.

147 a 151

CLASSE III

Substâncias inflamáveis

3-a. Líquidos combustíveis[1]

Os líquidos a seguir mencionados e as suas misturas artificiais líquidas ou ainda pastosas abaixo de 15° C. são submetidos a condições especiais:

A. *Líquidos combustíveis dos grupos A, 1, 2 e 3,* 152
isto é, aqueles que por si próprios ou nas suas fracções líquidas combustíveis não se misturem com a água:

1. *Líquidos combustíveis do grupo A, 1,* isto é, 153
aqueles cujo ponto de inflamação é inferior a 21°

[1] Pequenas quantidades de líquidos combustíveis de todos os grupos, embaladas — como amostras ou não —, segundo os usos comerciais, em embalagens de transporte sólidas (fôlha, madeira ou cartão) que as proteja contra as fracturas, são transportadas sem condições. [Para o grupo A 1–*a* no máximo de 200 gramas de pêso líquido por cada pequena embalagem]. Do mesmo modo os carburetos de hidrogénio cloroso não são considerados líquidos combustíveis no espírito das presentes prescrições.

21° C[1] et dont le contenu total en matières solides[2] solubles et ou mises en suspension dans les liquides:

a) N'excède pas 30 pour cent. Rentrent notamment dans cette catégorie: des pétroles bruts et autres huiles brutes ainsi que les produits de distillation volatils du pétrole, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe, comme par exemple la benzine, le benzol, l'éther de pétrole et le toluol; les produits de condensation du gaz naturel; les acétates d'éthyle; l'éther éthylique et différents autres éthers et éthers acides, le collodion, le sulfure de carbone;

b) Est supérieur à 30 pour cent. Rentrent notamment dans cette catégorie: certaines couleurs de cuir et d'imprimerie, ainsi que certains vernis et solutions de caoutchouc (gomme).

154 2. *Liquides combustibles du groupe A, 2,* c'est-à-dire ceux dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C[1] et qui ne contiennent pas au total plus de 30 pour cent de matières solides [2] solubles et ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: la térébenthine, le succédané de térébenthine, le pétrole d'éclairage, le pétrole de chauffage, la benzine lourde dont le point d'inflammation est supérieur à 21° C (par exemple pour la fabrication des vernis), le xylol, le cumol, le solvent-naphta, ainsi que d'autres produits mi-lourds de la distillation du pétrole, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe.

155 3. *Liquides combustibles du groupe A, 3,* c'est-à-dire ceux dont le point d'inflammation est supérieur à 55° C sans dépasser 100° C[1] et qui ne contiennent pas au total plus de 30 pour cent de matières solides [2] solubles et ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: certains goudrons (par exemple, le goudron de houille distillé) et leurs produits de distillation, par exemple, les huiles pour moteurs, l'huile solaire, les huiles de nettoyage, les huiles à gaz et les huiles de paraffine, le tétraline, le nitrobenzol.

156 B. *Liquides combustibles du groupe B,* c'est-à-dire ceux qui, soit eux-mêmes, soit en leurs fractions liquides combustibles, peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C [1] et ne contiennent pas au total plus de 30 pour cent de matières solides [2] solubles et ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: l'esprit de bois (l'alcool méthylique, de méthanol), l'alcool éthylique, l'alcool dénaturé et la substance communément employée à le dénaturer (un mélange de pyridine et de méthanol), l'acétone, l'aldéhyde acétique.

Conditions de transport

A. Emballage

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

[1] Le point d'inflammation est déterminé dans l'appareil Abel-Pensky en le ramenant à la pression de 760 millimètres.

[2] Doivent être assimilés aux matières solides les siccatifs, les huiles consistantes (huiles de lin épaisses) ou les matières similaires dont le point d'inflammation excède 100° C.

C.[1] e cujo conteúdo total de substâncias sólidas[2] solúveis ou em suspensão nos mesmos líquidos:

a) Não excede 30 por cento. Entram especialmente nesta categoria: petróleos brutos e outros óleos brutos, assim como os produtos voláteis da destilação do petróleo, do alcatrão da hulha, da lignite, do xisto, da madeira e da turfa, como, por exemplo, a benzina, o benzol, o éter de petróleo e o toluol; os produtos da condensação do gás natural; os acetatos de etilo; o éter etílico e diferentes outros éteres e éteres ácidos; o colódio; o sulfureto de carbono;

b) É superior a 30 por cento. Entram especialmente nesta categoria determinadas tintas para coiro e de impressão e determinados vernizes e solutos de cauchu (cola).

154 2. *Líquidos combustíveis do grupo A, 2,* isto é, aqueles cujo ponto de inflamação está compreendido entre 21° e 55° C.[1] e que não contêm mais que o total de 30 por cento de matérias sólidas [2], solúveis ou em suspensão nos mesmos líquidos.

Entram especialmente nesta categoria: a água-raz, o sucedâneo da água-raz, o petróleo de iluminação, o petróleo de aquecimento, a benzina pesada, cujo ponto de inflamação fôr superior a 21° C. (por exemplo para o fabrico do verniz), o xilol, o cumol, o solvente-nafta, assim como outros produtos semi-pesados da destilação do petróleo, do alcatrão da hulha, da lignite, do xisto, da madeira e da turfa.

155 3. *Líquidos combustíveis do grupo A, 3,* isto é, aqueles cujo ponto de inflamação é superior a 55° C., sem exceder 100° C. [1] e que não contêm mais do que um total de 30 por cento de substâncias sólidas [2], solúveis ou em suspensão nos mesmos líquidos.

Entram especialmente nesta categoria: determinados alcatrões (por exemplo o alcatrão da hulha destilada) e os seus produtos de destilação, por exemplo os óleos para motores, o óleo solar, os óleos de limpeza, os óleos de gás e os óleos de parafina, a tetralina; o nitrobenzol.

156 B. *Líquidos combustíveis do grupo B,* isto é, aqueles que, quer êles próprios quer as suas fracções líquidas combustíveis, podem misturar-se com qualquer quantidade de água e que não têm um ponto de inflamação inferior a 21° C.[1] e não contêm mais do que um total de 30 por cento de substâncias sólidas[2], solúveis ou em suspensão nos mesmos líquidos.

Entram especialmente nesta categoria: o espírito de madeira (o alcool metílico, o metanol), o alcool etílico, o alcool desnaturado e a substância usualmente empregada para o desnaturar (uma mistura de piridina e metanol); a acetona, o aldeído acético.

Condições de transporte

A. Embalagem

157 (1) A embalagem deve ser feita em recipientes sólidos, estanques e bem fechados, cuja matéria (fôlha de ferro ou de outros metais, vidro, grés, madeira) não possa ser atacada pelo conteúdo líquido. É proïbido o emprêgo de recipientes de madeira para os *líquidos designados em A, 1,* assim como para o *xilol* e o *acetato de amilo.*

[1] O ponto de inflamação é determinado pelo aparelho Abel-Pensky, levando-o à pressão de 760 milímetros.

[2] Devem ser assimilados a substâncias sólidas os secantes, os óleos consistentes (óleos de linhaça espessos) ou as substâncias similares cujo ponto de inflamação excede 100° C.

Cette interdiction ne s'applique cependant pas *aux mélanges contenant des solutions de caoutchouc (gomme) ou des matières analogues;* ces matières peuvent être emballées dans des fûts solides en bois de chêne avec cercles en fer.

158 (2) Les récipients en verre ou en grès doivent être solidement assujettis soit isolément, soit à plusieurs, dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Ces enveloppes extérieures, à l'exception des caisses, seront munies de bonnes et solides poignées. Les enveloppes extérieures découvertes doivent porter un couvercle, et si celui-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues, facilement inflammables, il doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble. Le poids brut d'un colis de ce genre ne doit pas dépasser 75 kilogrammes.

Les récipients en fer-blanc d'une contenance de plus de 5 kilogrammes doivent avoir des coutures rivées et soudées. Les récipients en fer-blanc contenant des *liquides combustibles du groupe A, 1, a)*, d'un poids net de plus de 20 kilogrammes doivent être solidement assujettis dans d'autres récipients ; en ce qui concerne l'équipement de ces derniers récipients, les prescriptions ci-dessus s'appliquent par analogie. Le poids brut d'un colis de ce genre ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Les récipients en tôle *ordinaire* contenant de *l'éther éthylique* ou du *sulfure de carbone* doivent toujours être assujettis de la même manière dans des récipients extérieurs de ce genre (même en ce qui concerne les quantités inférieures à 20 kilogrammes). Les récipients extérieurs ne sont pas de rigueur dans le cas où l'*éther éthylique* ou le *sulfure de carbone* sont emballés dans des récipients *soudés* de tôle *solide*, étanches et bien fermés.

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

160 (4) Tout colis renfermant des *liquides dénommés sous A, 1, a) et b)*, doit porter l'étiquette du modèle n° 3. Les enveloppes extérieures (paniers, cuveaux, caisses) renfermant des *liquides dénommés sous A, 1, a)*, doivent en outre être munies de l'étiquette conforme au modèle n° 7.

B. Lettres de voiture

161 Dans les lettres de voiture les mentions suivantes doivent être inscrites au-dessous de la désignation — conforme au tarif ou usitée dans le commerce — de la marchandise:

«Marchandise de la classe III–*a*, groupe . . .» (indiquer le groupe conformément à l'énumération). Les mentions doivent être inscrites en rouge ou soulignées en rouge.

Si l'indication du groupe fait défaut, l'envoi est traité d'après les prescriptions du groupe A, 1, *a)*.

C. Autres prescriptions

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

a) Les *liquides dénommés sous A, 1, a)*, en quantités totales ne dépassant pas 60 kilogrammes, 5 kilogrammes pour le sulfure de carbone et 20 kilogrammes pour les *produits de condensation du gaz naturel, l'éther éthy-*

Esta proïbição não se aplica no entanto às misturas contendo *soluções de cauchu (cola) ou a substâncias análogas;* estas substâncias podem ser embaladas em barris sólidos de madeira de carvalho, com aros de ferro.

(2) Os recipientes de vidro ou de grés devem ser 158
ligados sòlidamente, quer um por um, quer em grupos, noutros recipientes (cabazes ou cêstos metálicos, selhas ou caixotes) sólidos e providos de substâncias próprias para embalagem. Estes involucros exteriores, à excepção dos caixotes, serão providos de pegas boas e sólidas, devendo ter uma cobertura, e, se esta fôr de palha, junco, canas ou outras substâncias análogas fàcilmente inflamáveis, devem ser impregnadas de leite de argila ou de cal, etc., misturado com silicato de sódio. O pêso bruto de um volume dêste género não deve exceder 75 quilogramas.

Os recipientes de fôlha contendo mais de 5 quilogramas devem ter as juntas reviradas e soldadas. Os recipientes de fôlha contendo *líquidos combustíveis do grupo A, 1, a)*, com o pêso líquido superior a 20 quilogramas devem ser sòlidamente ligados noutros recipientes; no que diz respeito às substâncias de embalagem aplicam-se por analogia a estes últimos as prescrições indicadas acima. O pêso bruto de um volume dêste género não deve exceder 75 quilogramas. Os recipientes de fôlha *ordinária* contendo *éter etílico* ou *sulfureto de carbone* devem ser sempre ligados da mesma forma a recipientes exteriores indicados (mesmo tratando-se de quantidades inferiores a 20 quilogramas). Os recipientes exteriores não são obrigatórios no caso de o *éter etílico* ou o *sulfureto de carbone* estarem embalados em recipientes *soldados* de fôlha *forte*, estanques e bem fechados.

(3) Os recipientes de ferro ou de outros metais apenas devem ser cheios de *líquidos designados em A, 1*, até 90 por cento da sua capacidade, a uma temperatura de 15° C. 159

(4) Todos os volumes contendo *líquidos designados em A, 1, a) e b)*, devem levar uma etiqueta do modêlo n.° 3. Os involucros exteriores (cêstos, selhas, caixotes) contendo *líquidos designados em A, 1, a)*, devem ter uma etiqueta igual ao modêlo n.° 7. 160

B. Declarações de expedição

Nas declarações de expedição, por debaixo da designação da mercadoria — conforme a tarifa ou conforme o uso comercial —, devem ser inscritas as seguintes indicações: 161

«Mercadoria da classe III–*a*, grupo . . .» (indicar o grupo em conformidade com a numeração). As indicações devem ser escritas a vermelho e sublinhadas a vermelho.

Se fôr omitida a declaração do grupo, serão aplicadas à remessa as prescrições do grupo A, 1, *a)*.

C. Outras prescrições

(1) É permitido embalar com outros objectos, em 162
caixas sólidas de madeira, estanques e bem fechadas, mediante a observação das prescrições relativas aos recipientes estabelecidas no capítulo A:

a) Os *líquidos designados em A, 1, a)*, em quantidades cujo total não exceda 60 quilogramas, 5 quilogramas para o sulfureto de carbone e 20 quilogramas para os *produtos de condensação do gás natural, o*

lique, le collodion et d'autres solutions contenant de l'éther éthylique.

b) Les *liquides dénommés sous A, 1, b), A, 2, A, 3 et B,* sans restriction de poids.

Les automobiles peuvent être transportées avec des réservoirs d'essence pleins dans des wagons couverts ou découverts à condition que la conduite de l'essence au carburateur soit fermée ou que la surpression dans le réservoir d'essence soit détenduc, étant entendu que dans les deux cas le carburateur doit être vidé par le fonctionnement du moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également être remplis d'essence, à condition que les réservoirs soient bien fermés.

163 (2) Le transport des liquides combustibles et des récipients vides ayant contenu ces liquides doit avoir lieu en wagons découverts. Toutefois, des wagons couverts peuvent être employés:

a) Pour les *liquides dénommés sous A, 1, a*), dans des récipients dont le poids brut n'excède pas 60 kilogrammes. Ce poids brut est néanmoins réduit à 12 kilogrammes en ce qui concerne le *sulfure de carbone,* et à 20 kilogrammes en ce qui concerne les *produits de condensation du gaz naturel, l'éther éthylique, le collodion* et *d'autres solutions contenant de l'éther éthylique;*

b) Pour les *liquides dénommés sous A, 1, b), et A, 2,* ainsi que pour l'*acétone et ses mélanges,* dans des récipients dont le poids brut n'excède pas 80 kilogrammes;

c) Pour les *liquides dénommés sous A, 3, et B* (à l'exception de l'acétone et de ses mélanges), dans des récipients de n'importe quelle grandeur.

Le chargement peut s'effectuer, sans égard au nombre des colis, soit isolément, soit avec d'autres objets conformément aux dispositions de l'alinéa (1), *a*) et *b*), chiffre marginal 162. Dans ce cas les coutures des récipients en fer-blanc doivent être très soigneusement rivées et soudées. Les récipients en verre ou en grès doivent, en pareil cas, être emballés dans une enveloppe extérieure, sans couture et solidement fermée (pas de corbeilles). Les récipients isolés admis au transport dans des wagons couverts peuvent aussi être fixés dans des récipients collecteurs d'un poids brut qui ne doit pas dépasser 100 kilogrammes. Les récipients isolés doivent être protégés contre tout déplacement dans les récipients collecteurs;

d) Pour l'*esprit-de-vin,* expédié par wagons complets, en bonbonnes en verre emballées dans des caisses à compartiments; dans ce cas les couvercles prescrits sous A, alinéa (2), 1er sous-alinéa, chiffre marginal 158, pour les enveloppes extérieures découvertes ne sont pas nécessaires si les bonbonnes n'ont pas de contenance supérieure à 1 litre et si les enveloppes extérieures sont protégées dans le wagon contre le renversement et la chute des couches supérieures;

e) Pour l'*éther éthylique* en bonbonnes en verre dont la contenance ne dépasse pas 250 grammes, bien emballées dans des récipients en bois solides et bien fermés avec un poids brut de 50 kilogrammes au maximum;

f) Pour les *récipients vides* hermétiquement fermés en fer ou autres métaux.

164 (3) En outre, pour les *liquides dénommés sous A, 1, a) et b),* il faut observer les prescriptions suivantes:

a) Avant de commencer le chargement, les wagons devront être munis, sur les deux côtés, d'étiquettes conformes au modèle n° 3 et au modèle n° 11;

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;

éter etílico, o colódio e outros solutos contendo éter etílico;

b) Os *líquidos designados em A, 1, b), A, 2, A, 3 e B,* sem restrição de pêso.

Os automóveis podem ser transportados com os reservatórios de essência cheios em vagões cobertos ou descobertos, com a condição de a conduta de essência ao carburador ter sido fechada ou de ter sido tirada a pressão ao depósito de essência, ficando estabelecido que, para ambos os casos, o carburador deve ter sido esvaziado pelo funcionamento do motor. Os reservatórios auxiliares sòlidamente ligados ao veículo podem igualmente estar cheios de essência desde que estejam bem fechados.

(2) O transporte de líquidos combustíveis deve fa- 163
zer-se em vagões descobertos. Podem, no entanto, ser empregados vagões cobertos:

a) Para os *líquidos designados em A, 1, a*), em recipientes cujo pêso bruto não exceda 60 quilogramas. Êste pêso bruto é contudo reduzido a 12 quilogramas para o *sulfureto de carbone e a 20 quilogramas para os produtos de condensação do gás natural, éter etílico, colódio e outros solutos contendo éter etílico;*

b) Para os *líquidos designados em A, 1, b), e A, 2,* assim como para a *acetona e suas misturas,* em recipientes cujo pêso bruto não exceda 80 quilogramas;

c) Para os *líquidos designados em A, 3, e B* (à excepção da acetona e suas misturas) em recipientes de qualquer tamanho.

O carregamento pode ser feito, sem restrição de número de volumes, quer isoladamente quer com outros objectos, em conformidade com as disposições da alínea (1), *a*) e *b*), número marginal 162. Neste caso as juntas dos recipientes de fôlha devem ser reviradas e soldadas. Os recipientes de vidro ou de grés devem, em igualdade de circunstâncias, ser embalados num involucro exterior, sem juntas e sòlidamente fechados (cêstos não). Os recipientes isolados admitidos a transporte em vagões cobertos podem também ser fixados em recipientes de transporte, cujo pêso bruto não deve exceder 100 quilogramas. Os recipientes isolados devem ser protegidos contra qualquer deslocação dentro dos recipientes de transporte;

d) Para o *espírito de vinho,* expedido em vagões completos, em garrafões de vidro embalados em caixas com compartimentos; neste caso, as coberturas prescritas em A, alínea (2), 1.ª sub-alínea, número marginal 158, para os involucros exteriores não são necessárias se os garrafões não tiverem capacidade superior a 1 litro e os involucros exteriores forem colocados nos vagões por forma a evitar que tombem ou que sejam atingidos por quedas das camadas superiores;

e) Para o *éter etílico* em garrafões de vidro cuja capacidade não exceda 250 gramas, bem embalados em recipientes de madeira, sólidos e bem fechados, com o pêso bruto máximo de 50 quilogramas;

f) Para os *recipientes vazios* de ferro ou de outros metais hermèticamente fechados.

(3) Além disto, para os *líquidos designados em A,* 164
1, a) e b), é necessário observar as prescrições seguintes:

a) Antes de principiar o carregamento, os vagões devem ter apostas, dos dois lados, etiquetas iguais aos modelos n.os 3 e 11;

b) Os volumes devem ser sòlidamente estivados nos vagões, os cêstos e selhas destapados deverão ser ligados às paredes; não deverão ser sobrepostos;

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

d) Les récipients vides ne peuvent être expédiés que s'ils sont bien fermés. Ces récipients en fer ou autres métaux peuvent être transportés en wagons couverts. Les autres récipients doivent être transportés en wagons découverts. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage antérieur auquel ont servi les récipients.

165 Les prescriptions sous *b*) et *d*) doivent également être observées pour l'*acétone et ses mélanges.*

166 (4) Les prescriptions indiquées sous A (emballage), alinéa (1), chiffre marginal 157, et B (lettres de voiture), chiffre marginal 161, sont applicables au transport en wagons-réservoirs de tous les *liquides appartenant à la classe* III–*a*. En outre, pour les *liquides des catégories A, 1, et A, 2,* les prescriptions de A (emballage), alinéa (3), chiffre marginal 159, et C (autres prescriptions), alinéa (3), *a*), chiffre marginal 164, sont aussi applicables.

Toutefois, la disposition du chapitre A (emballage), alinéa (3), chiffre marginal 159, n'est pas obligatoire pour les wagons-réservoirs, pourvu que ceux-si soient munis de dispositifs qui empêchent, d'une part, la production de tensions internes et qui, d'autre part, empêchent la propagation, à l'intérieur des wagons-réservoirs, d'un incendie extérieur.

167 Les réservoirs des wagons-réservoirs doivent être en tôle de fer ou tôle d'autres métaux et être mis à la terre au point de vue eléctrique. Lors de la vidange des wagons contenant des *liquides du groupe A, 1, a*), l'on doit éviter l'échappement des vapeurs à l'air libre.

D. Mode de transport

168 Les liquides combustibles et les récipients vides ayant contenu ces liquides ne sont pas admis au transport en grande vitesse comme expéditions de détail. Exception est faite pour les envois qui, conformément aux prescriptions sous C, alinéa (2), chiffre marginal 163, peuvent être transportés comme colis isolés en wagons couverts.

E. Chargement

169 Les *liquides combustibles de la classe III–a, groupe A, 1,* ne doivent pas être chargés dans un même wagon:

Avec les *explosifs et les poudres de tir de la classe I–a, dénommés sous A, 2e groupe, et sous B, 2e groupe, et avec les matières de la classe I–b dénommées sous 3°, 5°, A, 5°, B, 5°, C, et 11°.*

3-b. Matières solides inflammables

170 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *matières auxquelles le feu peut facilement être communiqué par les étincelles de la locomotive,* telles que le *foin,* le *charbon de bois en morceaux,* la *sciure de bois,* les *copeaux de bois,* la *pâte de bois,* les *rognures de papier,* le *jonc* (à l'exclusion du jonc d'Espagne), les *matières textiles végétales et leurs déchets,* la *paille* (y compris celle de maïs, de riz et de lin), *le liège pulvérisé et les petits déchets de liège,* enfin le *soufre,* à l'exception du soufre en pains.

c) Os recipientes que se deteriorem durante o transporte serão imediatamente descarregados e, se não fôr possível separá-los com brevidade, poderão ser vendidos, com o resto do conteúdo que lhes restar, por conta do expedidor, sem qualquer outra formalidade;

d) Os recipientes vazios não podem ser expedidos sem estarem bem fechados. Estes recipientes, quando sejam de ferro ou de outros metais, podem ser transportados em vagões cobertos. Os outros recipientes devem ser transportados em vagões descobertos. Na declaração de expedição deve ser feita menção do uso que tiveram anteriormente os recipientes.

As prescrições indicadas em *b*) e *d*) devem igual- **165**
mente ser observadas para a *acetona e suas misturas.*

(4) As prescrições indicadas em A (embalagem), **166**
alínea (1), número marginal 157, e em B (declaração de expedição), número marginal 161, são aplicáveis ao transporte de todos os *líquidos pertencentes à classe III–a* em vagões-reservatórios. Além disto, aos *líquidos das categorias A, 1, e A, 2,* são também aplicáveis as prescrições de A (embalagem), alínea (3), número marginal 159, e C (outras prescrições), alínea (3), *a*), número marginal 164.

No entanto, a disposição do capítulo A (embalagem), alínea (3), número marginal 159, não é obrigatória para os vagões-reservatórios, desde que estes estejam providos de dispositivos que impeçam, por um lado, a produção de tensões internas e, por outro, a propagação ao interior dos vagões-reservatórios de um incêndio exterior.

Os reservatórios dos vagões-reservatórios devem ser **167**
de chapa de ferro ou de outros metais e ser ligados à terra sob o ponto de vista eléctrico. Quando do esvaziamento dos vagões-reservatórios contendo *líquidos do grupo A, 1, a*), deve evitar-se a fuga de vapores para o ar livre.

D. Modo de transporte

Os líquidos combustíveis e os recipientes vazios **168**
que tiverem contido êsses líquidos não são admitidos a transporte em grande velocidade como remessas de detalhe. São exceptuadas as expedições que, segundo as prescrições de C, alínea (2), número marginal 163, possam ser transportadas como volumes isolados em vagões cobertos.

E. Carregamento

Os *líquidos combustíveis da classe III–a, grupo A,* **169**
1, não devem ser carregados no mesmo vagão:

Com *explosivos e pólvoras de tiro da classe I–a, designados em A, 2.° grupo, e com substâncias da classe I b designados em 3.°, 5.°, A, 5.°, B, 5.°, C, e 11.°*

3-b. Substâncias sólidas inflamáveis

São admitidas a transporte sob determinadas condi- **170**
ções as substâncias seguintes:

1.° As *substâncias a que pode ser fàcilmente comunicado fogo pelas fagulhas da locomotiva,* tais como o *feno,* o *carvão de madeira em pedaços,* a *serradura de madeira,* as *aparas de madeira,* a *pasta de madeira,* as *aparas de papel,* o *junco* (excepto o junco de Espanha), as *matérias têxteis vegetais e os seus desperdícios,* a *palha* (compreendendo a de milho, de arroz e de linho) a *cortiça pulverizada* e os *pequenos desperdícios de cortiça,* finalmente o *enxôfre,* com excepção do enxôfre em pãis;

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

3° Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux; les objets manufacturés en celluloïd; le celluloïd de film en rouleaux* [1]; *les films en celluloïd* [2] *déjà exposés à la lumière (développés ou non); les déchets de celluloïd et de films en celluloïd.*

4° Le *peroxyde de benzoyl* ou le *superoxyde de benzoyl* avec moins de 25 pour cent, mais au moins 5 pour cent d'eau [3].

Conditions de transport

A. Emballage

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

Les *joncs* et les *roseaux* sans feuilles et sans barbes, bien tassés dans les wagons, peuvent être transportés entre le 1er novembre et le 31 mars dans des wagons découverts sans bâches.

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

173 (3) Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux* peut être emballé dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés (caisses, cuveaux ou tonneaux), ou dans des ballots de papier d'emballage solide et souple (dans le genre du papier renforcé); ces emballages en papier doivent, ou bien:

α) Être entourés de harasses, se composant de quatre planches longitudinales, étroites, et de deux fortes planches frontales, auxquelles sont clouées les planches longitudinales, ou bien:

β) Être fixés par deux châssis en planches, fortement serrés au moyen de cercles de feuillard. Les bords des cadres doivent dépasser suffisamment l'emballage en papier, ou bien:

γ) Être recouverts d'un tissu solide, relié aux deux extrémités en une sorte de moignon, ou bien:

δ) Être cousus dans de forts tissus en jute du genre des sacs pour la laine du Cap.

Toutes les coutures doivent être solides et étanches.

174 *b*) Les *objets manufacturés en celluloïd*, le *celluloïd pour films en rouleaux* et les *films à base de celluloïd exposés à la lumière (développés ou non)* doivent être emballés dans des récipients en bois (caisses, cuveaux, tonneaux) solides, étanches et bien fermés ou dans des boîtes en carton résistantes.

[1] C'est-à-dire la matière brute pour films sans émulsion.

[2] Les *films non exposés à la lumière* sont transportés sans condition, de même que les *films exposés à la lumière (développés ou non)*, s'ils sont emballés suivant les usages du commerce, c'est-à-dire au moins dans des boîtes en bois durables, étanches ou en fer-blanc, ou en carton fort qui sont elles-mêmes emballés dans des caisses en bois solides, à la condition que l'expéditeur ait certifié l'existence de cet emballage dans la lettre de voiture.

[3] Le *peroxyde de benzoyl* ou le *superoxyde de benzoyl* avec moins de 5 pour cent d'eau n'est pas admis au transport; avec 25 pour cent et plus d'eau il est transporté sans condition.

2.° A *celoidine*, produto da evaporação incompleta do alcool contido no colódio, com a aparência de sabão e consistindo essencialmente em algodão nitrado pelo colódio;

3.° A *celulóide em chapas, fôlhas, hastes ou tubos;* os *objectos manufacturados com celulóide;* a *celulóide para fitas cinematográficas em rolos* [1], as *fitas cinematográficas de celulóide* [2] *já expostas à luz (reveladas ou não);* os *desperdícios de celulóide e de fitas cinematográficas de celulóide;*

4.° O *peróxido de benzol* ou o *superóxido de benzol* com menos de 25 por cento, mas com, pelo menos, 5 por cento de água [3].

Condições de transporte

A. Embalagem

171 (1) As *substâncias designadas em 1.°*, se não estiverem embaladas, devem ser transportadas em vagões cobertos ou em vagões descobertos, tapados com encerados. O caminho de ferro pode exigir que o expedidor forneça os encerados.

Os *juncos* e as *canas* sem fôlhas e sem barbas, bem comprimidos nos vagões, podem ser transportados em vagões descobertos sem encerados, desde 1 de Novembro a 31 de Março.

172 (2) As *chapas de celoidine* devem ser embaladas de maneira a impedir completamente a sua dessecação.

173 (3) *a*) A *celulóide em chapas, fôlhas, hastes ou tubos* pode ser embalada em recipientes de madeira sólidos, estanques e bem fechados (caixas, selhas ou bidões) ou em pacotes de papel de embrulho forte e leve (no género do papel reforçado); estas embalagens de papel devem:

α) Ser circundadas por grades de madeira, constituídas por quatro tábuas longitudinais estreitas e duas testeiras de prancha forte, às quais são pregadas as tábuas longitudinais, ou:

β) Ser fixadas por dois quadros de tábuas, fortemente ligadas por aros de madeira. Os bordos dos quadros devem exceder suficientemente a embalagem de papel, ou:

γ) Ser envolvidas num tecido forte, ligado nas duas extremidades em forma de cosedura de saco, ou:

δ) Ser cosidas dentro de sacos fortes de juta no género dos empregados para a lã do Cabo.

Todas as juntas devem ser sólidas e estanques.

174 *b*) Os *objectos manufacturados com celulóide, a celulóide para fitas cinematográficas em rolos e as fitas cinematográficas cuja base seja a celulóide expostas à luz (reveladas ou não)* devem ser embaladas em recipientes de madeira (caixas, selhas ou bidões) sólidos, estanques e bem fechados ou em caixas resistentes de cartão.

[1] Isto é, a substância bruta para as fitas cinematográficas sem emulsão.

[2] As *fitas cinematográficas não expostas à luz* são transportadas sem condições, assim como as *fitas cinematográficas expostas à luz (reveladas ou não)*, se estiverem embaladas conforme os usos comerciais, isto é, pelo menos em caixas de madeira duráveis, estanques, de fôlha ou de cartão que, por sua vez, estejam encerradas dentro de novas caixas de madeira, sólidas, com a condição de que o expedidor certifique na declaração de expedição a existência desta embalagem.

[3] O *peróxido de benzol* ou o *superóxido de benzol* com menos de 5 por cento de água não são admitidos a transporte; com 25 por cento e mais de água são transportados sem condições.

175 *c*) Les *déchets de celluloïd et de films* doivent être emballés:

α) Dans des récipients en bois (caisses, cuveaux, tonneaux) solides, étanches et fermant bien, ou bien:

β) Dans des enveloppes de toile brute, solides, en bon état, reliées solidement aux deux extrémités en forme de moignon, ou bien:

γ) Dans de solides sacs de toile brute, étanches, dont les bases sont munies de prises résistantes, ou bien:

δ) Dans de solides sacs de toile de jute, étanches, dans le genre des sacs pour la laine du Cap.

Toutes les coutures doivent être faites de façon solide et étanche.

176 *d*) Le poids d'un colis ne doit pas dépasser:

1° Emballé d'après *a*), α à δ, 60 kilogrammes pour les tuyaux et 100 kilogrammes pour les tiges;

2° Emballé d'après *c*), β à δ, 40 kilogrammes; emballé d'après *c*), δ, en double enveloppe, 80 kilogrammes.

177 (4) Les *matières dénommées sous 4°* doivent être emballées dans des boîtes en carton dont le contenu ne doit pas dépasser 2 kilogrammes. Les boîtes en carton doivent être solidement fixées dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien. Une caisse ne doit pas contenir plus de 25 kilogrammes de peroxyde de benzoyl ou de superoxyde de benzoyl.

B. Mode de transport

178 Les *matières dénommées sous 1°*, excepté *le soufre emballé dans des récipients étanches*, de même que les *déchets de celluloïd et de films*, emballés d'après les prescriptions sous A, emballage, al. (3), *c*), β à δ, chiffre marginal 175, ne sont pas acceptés en grande vitesse par expéditions partielles.

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

C. Autres prescriptions

179 La *celloïdine*, qui a été emballée conformément aux prescriptions sous A, chiffre marginal 172, ainsi que les *objets manufacturés en celluloïd* avec l'emballage usité dans le commerce, le *celluloïd de films en rouleaux et les films en celluloïd déjà exposés à la lumière (développés ou non) (3°)* peuvent être emballés ensemble avec d'autres matières, si l'envoi est contenu dans des récipients collecteurs en bois solides, étanches, ou de caisses en carton étanches et solides.

CLASSE IV

Matières vénéneuses

180 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

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

c) Os *desperdícios de celulóide* e das *fitas cinematográficas* devem ser embalados: 175

α) Em recipientes de madeira (caixas, selhas ou bidões) sólidos, estanques e bem fechados, ou:

β) Em involucros de tela bruta, sólida, em bom estado, ligados em ambas as extremidades por uma costura em forma de cosedura de saco, ou:

γ) Em sacos sólidos de tela bruta, estanques, cujas bases tenham pegas resistentes, ou:

δ) Em sacos sólidos de tecido de juta, estanques, no género de sacos empregados para a lã do Cabo.

Todas as juntas devem ser sólidas e estanques.

d) O pêso de um volume não deve exceder: 176

1.° Embalado segundo *a*), de α) a δ), 60 quilogramas para os tubos e 100 quilogramas para as hastes;

2.° Embalado segundo *c*), β) a δ), 40 quilogramas; embalado segundo *c*), δ), com involucro duplo, 80 quilogramas.

(4) As *substâncias designadas em 4.°* devem ser em- 177
baladas em caixas de cartão cujo conteúdo não deve exceder 2 quilogramas. As caixas de cartão devem ser fixadas sòlidamente em caixotes sólidos de madeira, estanques e fechando bem. Um caixote não deve conter mais de 25 quilogramas de peróxido de benzol ou de superóxido de benzol.

B. Modo de transporte

As *substâncias designadas em 1.°*, exceptuado o *en-* 178
xôfre embalado em recipientes estanques, assim como os *desperdícios de celulóide e de fitas cinematográficas*, embalados segundo as prescrições indicadas em A, embalagem, alínea (3), *c*), β) a δ), número marginal 175, não são aceites em grande velocidade como remessas de detalhe.

As *substâncias designadas em 3.°* só podem ser transportadas em vagões cobertos; as frestas dêstes vagões devem ser fechadas. Estes objectos não devem ser colocados na proximidade de tubos de aquecimento ou de fornalhas acesas.

C. Outras prescrições

A *celoidine* que fôr embalada segundo as prescri- 179
ções indicadas em A, número marginal 172, assim como os *objectos manufacturados com celulóide* com a embalagem usada no comércio, a *celulóide das fitas cinematográficas em rolos e das fitas cinematográficas de celulóide já expostas à luz (reveladas ou não)* podem ser embaladas juntamente com outras substâncias, se a remessa fôr colocada em recipientes de transporte de madeira sólidos e estanques ou em caixas de cartão estanques e sólidas.

CLASSE IV

Substâncias venenosas

São admitidas a transporte sob determinadas condi- 180
ções as substâncias seguintes:

1.° As *substâncias arsenicais não líquidas*, especialmente o *ácido arsenioso* (fumo arsenical), o *arsénico amarelo* (sulfureto de arsénico, ouro-pimento), o *arsénico vermelho* (rosalgar), o *arsénico nativo* (cobalto arsenical escamoso ou pedra mosquada), etc.;

Les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes* [1].

2° Le *ferro-silicium et le mangano-silicium*, obtenus par voie électrique, dont la teneur en silicium est supérieure à 30 pour cent et inférieur à 70 pour cent [2].

En outre, les *alliages de ferro-silicium* obtenus par la même voie, alliages contenant des additions soit d'aluminium, soit de manganèse, soit de calcium, soit de plusieurs de ces métaux, et dont la teneur totale en ces éléments, y compris le silicium (à l'exclusion du fer), est supérieure à 30 pour cent et inférieure à 70 pour cent.

3° Les *sels de l'acide cyanhydrique* [en tant que non dénommés sous 5° et 6°, *d*)], par exemple le *cyanure de potassium*, le *cyanure de sodium*, le *cyanure de calcium*, les *sels cyanurés simples et doubles*, la *cyanamide sodique*, ainsi que des *préparations contenant des sels de l'acide cyanhydrique.*

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

5° Les *solutions de cyanure de potassium* et de *cyanure de sodium;* les *solutions aqueuses de l'acide cyanhydrique* d'un poids maximum d'acide cyanhydrique n'excédant pas 20 pour cent du poids de la solution; les solutions aqueuses d'une teneur plus élevée en acide cyanhydrique ne sont pas admises au transport.

6° Les *produits métalliques vénéneux:*

a) Le *sublimé*, le *précipité blanc* (clorure mercurique amide), le *précipité rouge* (oxyde mercurique rouge); les *couleurs à base de cuivre*, particulièrement le *vert-de-gris*, les *pigments de cuivre verts et bleus;*

L'*acétate de plomb;* les *substances mercurielles solides destinées à la protection des plantes* [1].

b) Les *oxydes de plomb*, la *litharge* (massicot, etc.), le *minium*, la *céruse*, en outre, les *couleurs* et les *résidus* qui *contiennent encore d'assez grandes quantités de ces matières*, par exemple les cendres de plomb, à l'état pur, de la soudure d'étain et du plomb d'impression, excepté les couleurs prêtes à l'usage.

c) Le *plomb tétraéthyle* et ses mélanges avec des composés halogénés organiques (fluide éthyle).

d) Les *sels des acides cuprocyanhydrique et zinco-cyanhydrique, les cyanures doubles de zinc, de cuivre, d'argent et d'or en combinaison avec les cyanures alcalins, le cyanure de cuivre* et le *cyanure de zinc.*

7° *L'acide oxalique* et l'*oxalate de potassium à l'état solide; les sels de l'acide hydrofluosilicique.*

8° Les *chlorates*, le *bioxyde de baryum*, les *mélanges de bioxyde de baryum* soit avec des *acides organiques solides ou leurs sels acides*, soit avec des *matières colorantes; l'azoture de sodium.*

9° L'*aniline* (huile d'aniline).

10° L'*oxyde de baryum*, la *baryte hydratée*, les *sulfures de baryum*, les *sels de baryte* (excepté le sulfate de baryte), ainsi que les *résidus contenant de la baryte provenant de la fabrication du peroxyde de baryum.*

11° *a*) L'*azoture de baryum à l'état sec* ou avec un mélange de *moins* de 10 pour cent d'eau ou d'alcools.

b) L'*azoture de baryum* avec un mélange d'au moins 10 pour cent d'eau ou d'alcools et les *solutions aqueuses de l'azoture de baryum.*

[1] Sont transportées sans condition les matières vénéneuses destinées à la protection des plantes, remises au transport sous forme de mélanges prêts à l'usage — en quantités partielles ne dépassant pas 5 kilogrammes —, emballées dans des sacs en papier qui, de leur côté, sont emballés dans des cartons solides et étanches indiquant, au moyen d'une inscription, qu'il s'agit de substances vénéneuses destinées à la protection des plantes.

[2] Le transport des briquettes de ferro-silicium et de mangano-silicium n'est soumis à aucune condition, qu'elle que soit la teneur en silicium.

As *substâncias arsenicais sólidas destinadas à protecção de plantas* [1];

2.° O *ferro-silício* e o *mangano-silício*, obtidos por via eléctrica, cuja percentagem em silício seja superior a 30 por cento e inferior a 70 por cento [2].

Além disto, as *ligas de ferro-silício obtidas* do mesmo modo, ligas contendo adições quer de alumínio, quer de manganés, quer de cálcio, quer de diversos dêstes metais e cuja percentagem total dêstes elementos, compreendendo o silício (com exclusão do ferro), fôr superior a 30 por cento e inferior a 70 por cento;

3.° Os *sais do ácido cianídrico* [mesmo os não designados em 5.° e 6.°, *d*)], por exemplo, o *cianeto de potássio*, o *cianeto de sódio*, o *cianeto de cálcio*, os *sais cianados simples e duplos*, o *cianamido sódico*, assim como as *preparações contendo sais do ácido cianídrico;*

4.° As *substâncias arsenicais líquidas*, especialmente o *ácido arsénico;*

5.° Os *solutos de cianeto de potássio e de cianeto de sódio;* os *solutos aquosos de ácido cianídrico* em que o pêso máximo do ácido cianídrico não excede 20 por cento do pêso do soluto; os solutos aquosos de percentagem mais elevada não são admitidos a transporte;

6.° Os *produtos metálicos venenosos:*

a) O *sublimado*, o *precipitado branco* (cloreto mercúrico amido), o *precipitado vermelho* (óxido mercúrico vermelho), as *tintas da base do cobre*, especialmente o *verde-cinzento, os pigmentos de cobres verdes e azues;*

O *acetato de chumbo*, as *substâncias mercuriais sólidas destinadas* à protecção de plantas [1];

b) Os *óxidos de chumbo*, o *litargírio* (massicote, etc.), o *mínio*, o *alvaiade* e, além disso, as *tintas e os resíduos que contenham ainda quantidades bastante grandes destas substâncias*, por exemplo, as cinzas de chumbo em estado puro, a solda de estanho e o chumbo de impressão, exceptuadas as tintas prontas a empregar;

c) O *chumbo tetraetilo* e as suas misturas com compostos halogéneos orgânicos (fluido etílico);

d) Os *sais do ácido cuprocianídrico e zincocianídrico, os cianetos duplos de zinco, de cobre, de prata e de ouro combinado com cianetos alcalinos, o cianeto de cobre e o cianeto de zinco;*

7.° O *ácido oxálico e o oxalato de potássio em estado sólido;* os *sais de ácido hidrofluossilícico;*

8.° Os *cloratos, o bióxido de bário, as misturas de bióxido de bário*, quer com *ácidos orgânicos sólidos ou seus sais ácidos*, quer com *matérias corantes; o azoteto de sódio;*

9.° A *anilina* (óleo de anilina);

10.° O *óxido de bário, a barita hidratada, os sulfuretos de bário*, os *sais de barita* (exceptuando o sulfato de barita), assim como os *resíduos contendo barita proveniente do fabrico do peróxido de bário;*

11.° *a*) O *azoteto de bário em estado sêco* ou misturado com *menos* de 10 por cento de água ou alcoóis;

b) O *azoteto de bário* misturado com pelo menos 10 por cento de água ou alcoóis e os *solutos aquosos de azoteto de bário;*

[1] São transportadas sem condições as substâncias venenosas destinadas à protecção de plantas apresentadas a transporte sob a forma de misturas prontas a ser empregadas — em quantidades não excedendo 5 quilogramas —, embaladas em sacos de papel, que, por sua vez, são embalados em caixas de cartão sólidas e estanques, indicando que se trata de substâncias venenosas para protecção de plantas.

[2] O transporte de briquetes de ferro-silício e mangano-silício não está sujeito a condições seja qual fôr a percentagem de silício.

12° Le *sulfate de diméthyle.*

13° L'*acide cyanhydrique, avec au plus 3 pour cent d'eau,* soit *complètement absorbé par une matière poreuse, soit à l'état liquide.* L'acide cyanhydrique doit être stabilisé par l'adjonction d'une autre matière. L'acide cyanhydrique de toute autre composition, à l'exception des *solutions dénomées sous 5°,* est exclu du transport par chemin de fer.

Conditions de transport

A. Emballage

181 (1) Les récipients utilisés pour l'emballage des *matières dénommées sous 1° et 3° à 12°* doivent être solides, étanches et fermés de manière qu'il ne puisse se produire ni écoulement, ni fuite, ni tamisage. Si les matières sont emballées dans des récipients en verre ou en grès, le poids brut des colis, en tant que ces récipients sont admis, ne doit pas dépasser 75 kilogrammes.

182 (2) Les *matières dénommées sous 1° et 3°* doivent être emballées:

a) Dans de forts tonneaux en fer, à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou:

b) Dans des tonneaux cylindriques (trommels) en fer-blanc d'au moins $0^{mm},6$ d'épaisseur avec un couvercle soudé ou qui doit être vissé au moyen d'un cercle de lutation et avec des cercles de roulement. Les fonds des tonneaux doivent être fixés aux parois par une jonction circulaire qui doit être protégée par un fort cercle de roulement. Au lieu de ces tonneaux cylindriques l'on peut aussi en employer d'autres en forte tôle ondulée, de même épaisseur ou en fer-blanc munis de cercles de soutènement laminés. Les cercles de roulement ne sont pas nécessaires si les fonds des tonneaux sont fixés aux parois par une jonction double soudée. Le poids brut de ces tonneaux cylindriques ne doit pas dépasser 150 kilogrammes; ou:

c) 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 garnis d'un tissu peuvent être remplacés soit par des récipients en tôle soudés ou pourvus d'un joint étanche, soit par 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;

d) Les *matières dénommées sous 1°* peuvent aussi être emballées dans des sacs de toile groudonnée, renfermés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.

e) Les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes (1°)* peuvent également être emballées:

α) Dans des doubles tonneaux, la paroi intérieure devant être garnie de papier étanche et résistant ou au moyen d'un sac en papier de ce genre, ou:

β) Dans des enveloppes doubles (bourses) de papier étanche et résistant dont le contenu ne doit pas dépasser $12^{kg},5$. Les bourses doivent être entourées, soit isolément, soit à plusieurs, de fort papier, et bien calées dans une forte caisse garnie de façon étanche de papier résistant. La garniture en papier peut aussi être remplacée par une autre enveloppe étanche en papier, ou:

γ) Dans des boîtes en carton hermétiquement fermées qui doivent être soigneusement calées dans une forte caisse.

f) En cas de remise au transport comme chargement complet *des matières dénommées sous 1° et 3°,* un em-

12.° O *sulfato de dimetilo;*

13.° O *ácido cianídrico, com mais de 3 por cento de água,* quer *completamente absorvido por uma substância porosa,* quer em *estado líquido.* O *ácido cianídrico* deve ser estabilizado pela junção de uma outra substância. O ácido cianídrico de qualquer outra composição, à excepção dos *solutos designados em 5.°,* é excluído do transporte em caminho de ferro.

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) Os recipientes utilizados para a embalagem 181
das *substâncias designadas em 1.° e 3.° a 12.°* devem ser sólidos, estanques e fechados de maneira que não possa haver escoamento, fuga ou derrame. Se as substâncias forem embaladas em recipientes de vidro ou grés, o pêso bruto dos volumes, desde que os recipientes sejam aceites, não deve exceder 75 quilogramas.

(2) As *substâncias designadas em 1.° e 3.°* devem 182
ser embaladas:

a) Em bidões de ferro fortes, com tampa aparafusada e munidos de aros de rolamento, ou:

b) Em tambores cilíndricos (*trommels*) de fôlha de, pelo menos, $0^{mm},6$ de espessura, com tampa soldada ou que possa ser aparafusada por meio de um aro de vedação e com aros de rolagem. O fundo dos tambores deve ser ligado às paredes por uma junta circular que deve ser protegida por um forte aro de rolamento. Em vez dêstes tambores cilíndricos podem também empregar-se outros de chapa forte ondulada, da mesma espessura, ou de fôlha, munidos de aros de refôrço laminados. Não são necessários os aros de refôrço se o fundo dos tambores fôr ligado às paredes por uma junta dupla soldada. O pêso bruto dêstes tambores não deve exceder 150 quilogramas; ou:

c) Em barricas duplas de madeira sêca e sólidas, consolidadas com aros, ou em caixotes duplos construídos da mesma forma e rodeados por cintas; os recipientes internos devem ser revestidos com um tecido tapado. Os recipientes internos de madeira revestidos de tecidos podem ser substituídos quer por recipientes de chapa soldada ou providos de juntas estanques, quer por recipientes de vidro ou de grés. Os recipientes de vidro ou de grés devem ser sòlidamente embalados dentro de outros recipientes, forrados com substâncias próprias para embalagem. Nestas condições, podem ser reünidos vários recipientes no mesmo volume.

d) As *substâncias designadas em 1.°* podem também ser embaladas em sacos de tecido alcatroado, metidos em barricas simples de madeira forte e sêca.

e) As *substâncias arsenicais sólidas destinadas à protecção de plantas (1.°)* podem igualmente ser embaladas:

α) Em barricas duplas, com a parede interna forrada de papel estanque e resistente ou por um saco de papel dêste género, ou:

β) Em involucros duplos (bôlsas), de papel estanque e resistente, cujo conteúdo não deve exceder $12^{kg},5$. As bôlsas devem ser envolvidas, quer uma a uma, quer em grupos, em papel forte e bem arrumadas num caixote forrado de maneira estanque de papel resistente. O fôrro de papel pode também ser substituído por outro involucro estanque de papel, ou:

γ) Em caixas de cartão hermèticamente fechadas, que devem ser cuidadosamente arrumadas num caixote forte.

f) No caso de serem apresentadas a transporte como carregamento completo *substâncias designadas em 1.°*

ballage simple, sans seconde enveloppe, constitué par de solides fûts en fer suffit; pour les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes*, des récipients en bois solides, étanches et fermant bien (caisses ou tonneaux ordinaires) suffisent. Le tamisage du contenu doit être efficacement empêché par une double garniture en fort papier, étanche et ininterrompue.

183 (3) Les *matières dénommées sous 2°* doivent être emballées dans des récipients en bois ou en métal, solides, construits de façon à permettre le dégagement des gaz. Est également admis, pour les objets en poudre et en grains, l'emballage dans des sacs en étoffe durable, tissée de façon serrée, perméable aux gaz. En ce qui concerne les envois qui doivent passer du chemin de fer au bateau ou inversement, l'emballage dans des récipients en bois ou en métal, suffisamment solides et imperméables à l'eau, est également admissible.

Si les matières sont remises au transport en wagons complets, aucun emballage n'est nécessaire.

184 (4) Les *matières dénommées sous 4°* doivent être emballées:

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.

185 (5) Les *matières dénommées sous 5°* doivent être emballées:

Les *solutions de cyanure de potassium* et de *cyanure de sodium* dans des vases en fer bien clos et soigneusement calés dans des récipients en bois ou en métal solides garnis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes; les *solutions aqueuses de l'acide cyanhydrique* dans des ampoules en verre, bouchées à fusion, d'un contenu maximum de 50 grammes, ou dans des bouteilles en verre, à bouchons bien fermés, dont le contenu ne dépasse pas 250 grammes qui, soit isolément, soit à plusieurs, doivent être emballées dans des boîtes en fer-blanc bien soudées ou dans des caisses avec une garniture en fer-blanc bien soudée. Les espaces vides dans les boîtes en fer-blanc ou dans les caisses doivent être bien remplis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes. Le poids brut d'une boîte en fer-blanc ne doit pas dépasser 15 kilogrammes (pour un poids net de 3 kilogrammes) et le poids brut d'une caisse ne doit pas dépasser 60 quilogrammes.

186 (6) *a*) Les *matières dénommées sous 6°, a), et 6°, d)*, doivent être emballées:

α) Dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étanches faits de bois sec et fort consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes, ou:

β) Dans des boîtes en fer (dites Hobbocks), ou:

γ) Dans des vases en verre ou en grès ou — pour des quantités n'excédant pas 10 kilogrammes — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses); les récipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés et remplis de matières d'emballage appropriées.

b) Les *matières dénommées sous 6°, b)*, doivent être emballées comme suit:

Dans des récipients en bois étanches (tonneaux ou caisses) ou dans des tonneaux en fer étanches ou dans

e 3.°, é suficiente uma embalagem simples, sem segundo involucro, constituída por sólidos barris de ferro; para as *substâncias arsenicais sólidas destinadas à protecção de plantas* são suficientes recipientes de madeira sólidos, estanques e fechando bem (caixotes ou barricas ordinárias). Deve ser eficazmente impedido o derrame do conteúdo por um fôrro duplo de papel forte, estanque e sem juntas.

(3) As *substâncias designadas em 2.°* devem ser **183** embaladas em recipientes de madeira ou de metal, sólidos e construídos de maneira a permitir a libertação de gases. Para as substâncias em pó ou em grão é igualmente admitida a embalagem em sacos de tecido espêsso e bem tapado, permeável aos gases. No que respeita a remessas que devem passar do caminho de ferro para barcos ou inversamente é igualmente admissível a embalagem em recipientes de madeira ou de metal, suficientemente sólidos e impermeáveis à água.

Não é necessária nenhuma embalagem se as substâncias forem apresentadas para transporte em vagões completos.

(4) As *substâncias designadas em 4.°* devem ser em- **184** baladas:

a) Em recipientes de metal, madeira ou cauchu com boas tampas, ou:

b) Em recipientes de vidro ou de grés cuidadosamente embalados noutros recipientes (cabazes, cêstos de metal, selhas ou caixotes) sólidos, com substâncias próprias para embalagem; estes involucros (à excepção dos caixotes) devem ser munidos de boas pegas.

(5) As *substâncias designadas em 5.°* devem ser em- **185** baladas:

Os *solutos de cianeto de potássio e de cianeto de sódio* em recipientes de ferro bem fechados e cuidadosamente arrumados em recipientes de madeira ou de metal sólidos forrados com terra de infusórios, serradura de madeira ou outras matérias absorventes; os *solutos aquosos do ácido cianídrico* em ampolas de vidro fechadas à lâmpada da capacidade máxima de 50 gramas ou em garrafas de vidro bem rolhadas, cujo conteúdo não exceda 250 gramas, que devem ser embaladas, uma a uma ou em grupos, em caixas de fôlha ou em caixotes forrados de fôlha bem soldada. Os espaços vazios das caixas de fôlha ou dos caixotes devem ser bem cheios com terra de infusórios, serradura de madeira ou outras matérias absorventes. O pêso bruto de uma caixa de fôlha não deve exceder 15 quilogramas (para um pêso líquido de 3 quilogramas) e o pêso bruto de um caixote não deve exceder 60 quilogramas.

(6) *a*) As *substâncias designadas em 6.°, a), e 6.°,* **186** *d)*, devem ser embaladas:

α) Em tambores de ferro ou em barricas estanques de madeira sólida e sêca consolidadas por aros ou em caixotes consolidados por cintas, ou:

β) Em caixas de ferro (chamadas Hobbocks), ou:

γ) Em recipientes de vidro ou de grés ou — para quantidades que não excedam 10 quilogramas — em involucros duplos de papel (bôlsas); os recipientes e as bôlsas devem ser cuidadosamente arrumados em recipientes de madeira sólidos, estanques e cheios com substâncias próprias para embalagem.

b) As *substâncias designadas em 6.°, b)*, devem ser embaladas como segue:

Em recipientes de madeira estanques (barricas ou caixotes) ou em tambores de ferro estanques ou em

des récipients en fer-blanc ou en tôle de fer ou dans des sacs étanches et solides en jute ou en papier.

En cas de remise au transport comme chargement complet, aucun emballage n'est nécessaire si des wagons découverts ou à couvercle mobile sont utilisés. Après le déchargement, les wagons doivent être soigneusement nettoyés.

c) Le *plomb tétraéthyle* et ses mélanges avec des composés halogénés organiques (*fluide éthyle*) [*6.°, c*] doivent être emballés:

α) Dans de forts fûts cylindriques en fer, étanches et munis de cercles de renfort aux deux bouts et de cercles de roulement au milieu. Ces fûts doivent être hermétiquement fermés moyennant une double bonde à vis assurant entre ses deux parties un petit espace d'air, ou bien:

β) Dans de petits récipients en tôle de fer, étanches et hermétiquement fermés moyennant une bonde à vis, ou bien:

γ) Dans des récipients en fer-blanc dont chacun ne doit pas dépasser le poids brut de 6 kilogrammes et qui doivent également être étanches et avoir une fermeture hermétique.

Les récipients en fer-blanc désignés sous *γ*) ainsi que les petits récipients en tôle de fer désignés sous *β*) doivent à leur tour être bien immobilisés isolément ou à plusieurs, au moyen de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances similaires absorbantes, dans de fortes caisses en bois.

Le poids brut de chaque caisse ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

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

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

Avant l'emballage dans les récipients, les *mélanges du bioxyde de baryum dénommés sous 8°* doivent être emballés, en quantités jusqu'à 1 kilogramme, dans des récipients en verre dont la fermeture doit être garantie contre l'infiltration de l'humidité.

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

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

190 (10) Les *matières dénommées sous 10°* doivent être emballées dans des récipients en bois étanches (tonneaux ou caisses) ou dans des tonneaux en fer étanches ou en sacs étanches en jute ou en papier.

En cas de remise au transport comme chargement complet, aucun emballage n'est nécessaire si des wagons découverts ou à couvercle mobile sont utilisés. Le destinataire est tenu de nettoyer ces wagons avec soin après le déchargement.

191 (11) L'*azoture de baryum*, à l'état *sec* ou *additionné de moins de 10 pour cent d'eau ou d'alcools* [*11°, a*)] doit être emballé en quantités de 500 grammes au plus dans des boîtes en carton d'au moins

recipientes de fôlha ou de chapa de ferro ou em sacos estanques e sólidos de juta ou de papel.

No caso de transporte como carregamento completo não é necessária nenhuma embalagem se forem utilizados vagões descobertos ou de cobertura móvel. Depois da descarga, os vagões devem ser cuidadosamente lavados.

c) O *chumbo tetraetilo* e as suas misturas com compostos halogéneos orgânicos (fluido etílico) [6.°, *c*)], devem ser embalados:

α) Em barris cilíndricos de ferro fortes, estanques e munidos de aros de reforço nos dois extremos e de aros de rolamento no meio. Estes barris devem ser hermèticamente fechados por meio de um batoque duplo com parafusos, contendo entre as suas duas partes um pequeno espaço com ar, ou:

β) Em pequenos recipientes de chapa de ferro, estanques e hermèticamente fechados por meio de um batoque com parafuso, ou:

γ) Em recipientes de fôlha que não devem exceder 6 quilogramas de pêso bruto e que devem igualmente ser estanques e ter uma tampa hermética.

Os recipientes de fôlha designados em *γ*), assim como os recipientes pequenos de chapa de ferro designados em *β*), devem, por sua vez, ser bem imobilizados, um a um ou em grupos, em fortes caixotes de madeira, por meio de terra de infusórios, de serradura de madeira ou de outras substâncias similares absorventes.

O pêso bruto de cada caixote não deve exceder 60 quilogramas.

187 (7) As *substâncias designadas em 7.° em estado sólido* devem ser embaladas em recipientes de madeira (barricas ou caixotes) sólidos, estanques e bem fechados, ou em sacos sólidos, estanques e bem fechados.

188 (8) As *substâncias designadas em 8.°*, com excepção do *azoteto de sódio*, devem ser embaladas em recipientes de madeira ou de chapa de ferro estanques e bem fechados. Quando empregados recipientes de madeira (barricas ou caixotes) estes devem ser forrados interiormente com papel leve e de maneira contínua, com o fim de impedir o derrame.

Antes de embaladas nos recipientes de madeira, as misturas de *bióxido de bário designadas em 8.°* devem ser embaladas em porções até 1 quilograma em recipientes de vidro cuja tampa deve impedir qualquer infiltração de umidade.

O *azoteto de sódio* deve ser embalado em recipientes de ferro (ou de fôlha), sólidos, estanques e bem fechados.

189 (9) A *anilina* (óleo de anilina) deve ser envasilhada em recipientes estanhados ou em barris de madeira (por exemplo barris de petróleo), muito resistentes e perfeitamente estanques.

190 (10) As *substâncias designadas em 10.°* devem ser embaladas em recipientes de madeira estanques (barricas ou caixotes) ou em tambores de ferro estanques ou em sacos estanques de juta ou de papel.

No caso de transportados como carregamento completo, não é necessária nenhuma embalagem, se forem utilizados vagões descobertos ou de cobertura móvel. O consignatário é obrigado a lavar os vagões com cuidado depois da descarga.

191 (11) O *azoteto de bário* em estado de *sêco* ou *adicionado de menos de 10 por cento de água ou de alcoóis* [*11.°, a*)] deve ser embalado, no máximo de 500 gramas, em caixas de cartão de, pelo menos, 1 mi-

1 millimètre d'épaisseur. Pour assurer la fixation solide du contenu dans la boîte, il doit être entouré d'ouate de cellulose ou d'une matière analogue élastique, laquelle est pressée par le couvercle. Le couvercle fermé doit être rendu étanche à l'eau par une bande isolante collée. Ces boîtes doivent être emballées dans des récipients en bois solides, bien fermés, possédant des cloisons solides en bois; les espaces vides doivent être remplis de fibres de bois, de manière à éviter le déplacement des boîtes. Un récipient en bois ne dois pas contenir plus de 1 kilogramme d'azoture de baryum.

Les *solutions aqueuses d'azoture de baryum* [*11°, b*)], à raison de 20 litres au maximum, et l'*azoture de baryum additionné d'au moins 10 pour cent d'eau ou d'alcools* [*11°, b*)], à raison de 10 kilogrammes au maximum, doivent être emballés dans des récipients en verre bien fermés, asujettis dans des enveloppes (caisses ou corbeilles en fer sans interstices) remplies d'une quantité de terre d'infusoires ou d'une autre substance absorbante analogue, non combustible, égale au moins au contenu de ces enveloppes.

192 (12) Le *sulfate de diméthyle (12°)* doit être emballé ou bien dans de forts fûts en fer étanches (revêtus ou non de plomb) avec des cercles de roulement ou bien dans de forts pots en fer-blanc étanches (revêtus ou non de plomb) ou, en ce qui concerne les petites quantités (jusqu'à 6 kilogrammes de poids brut), dans des récipients en fer-blanc ou (jusqu'à 3 kilogrammes de poids brut) dans des récipients en verre (bouteilles ou ampoules). Les fûts et les pots doivent être pourvus de fermetures à vis bien protégées avec une lutation en plomb mou. Les bouteilles en verre doivent être bouchées hermétiquement avec des bouchons en verre rodé. Les pots et les bouteilles peuvent aussi être bouchés avec un bouchon arrondi dans sa partie inférieure, bien paraffiné et muni d'un couvercle en parchemin ou en cellophane. Les ampoules en verre doivent être bouchées à fusion. La fermeture des pots ou des bouteilles munis de bouchons en verre ou de liège doit être protégée par un couvercle en fort parchemin ou en vessie de porc qui peut encore être couverte d'une enveloppe en toile de sac et qui doit être serrée au-dessous du col. Les pots en fer-blanc doivent être solidement assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Ces enveloppes extérieures (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes et solides poignées. Les bouteilles en verre doivent être emballées dans du papier et ensuite solidement assujetties dans des boîtes en fer-blanc remplies de farine de bois ou de terre d'infusoires.

192-a (13) L'*acide cyanhydrique (13°)* doit être emballé:

a) *Complètement absorbé par une matière poreuse inerte*, dans des boîtes en tôle de fer étanches et bien fermées d'une contenance maximum de 7l,5 entièrement remplies de ladite matière poreuse.

Les boîtes doivent être en tôle de fer assez solide et résistante pour pouvoir supporter une pression de 6 atmosphères sans risque de perdre pour cela leur étanchéité. A une température de 50° C, les boîtes remplies et fermées doivent encore être étanches. La contenance totale de toutes les boîtes réunis dans une caisse ne doit pas dépasser 90 litres. Les caisses doivent être solidement confectionnées en planches fortes, bien jointives, d'au moins 20 millimètres d'épaisseur. Les boîtes en tôle doivent être emballées dans les caisses de façon qu'elles ne puissent ni se déplacer ni vaciller et que les bourrelets de fixation des fonds et des couvercles, ainsi

límetro de espessura. Para se assegurar uma sólida fixação do conteúdo na caixa, deve aquele ser envolvido em algodão de celulose ou de outra substância anàlogamente elástica, substância que deve ser comprimida pela tampa. A tampa, depois de fechada, deve ser tornada estanque à água, pela colagem de uma fita isoladora. Estas caixas devem ser embaladas em recipientes de madeira sólidos, bem fechados, possuindo fortes divisórias de madeira, por forma a evitar a deslocação das caixas. Cada recipiente de madeira não deve conter mais do que 1 quilograma de azoteto de bário.

Os *solutos aquosos de azoteto de bário* [*11.°, b*)], até ao máximo de 20 litros, o *azoteto de bário adicionado de, pelo menos, 10 por cento de água ou alcoóis* [*11.°, b*)], até ao máximo de 10 quilogramas, devem ser embalados em recipientes de vidro bem fechados, presos em involucros (caixas ou cêstos de ferro sem fendas) cheios de terra de infusórios ou de uma substância absorvente análoga, não combustível, igual pelo menos ao conteúdo dêsses involucros.

192 (12) O *sulfato de dimetilo* (*12.°*) deve ser embalado em barris fortes e estanques de ferro (forrados ou não de chumbo) com aros de rolamento ou em potes de fôlha estanques (forrados ou não de chumbo) ou, quando em pequenas quantidades (até 6 quilogramas de pêso bruto), em recipientes de fôlha ou (até 3 quilogramas de pêso bruto) em recipientes de vidro (garrafas ou ampolas). Os barris e os potes devem ser providos de tampas de parafuso, bem protegidas com uma junta de chumbo macio. As garrafas de vidro devem ser rolhadas hermèticamente com rôlhas de vidro esmerilado. Os potes e as garrafas podem também ser fechados com uma rôlha arredondada na parte inferior, bem parafinada e munida de uma tampa de pergaminho ou celofane. As ampolas de vidro devem ser fechadas à lâmpada. A tampa dos potes e das garrafas munidos de rôlhas de vidro ou de cortiça deve ser protegida por uma cobertura forte de pergaminho ou de bexiga de porco, que pode ainda ser coberta com um involucro de serapilheira, que deve ser atado por debaixo do gargalo. Os potes de fôlha devem ser sòlidamente ligados noutros recipientes (cabazes ou cêstos metálicos, selhas ou caixotes) sólidos e providos de substâncias próprias para embalagem. Estes involucros exteriores (com excepção das caixas) serão providos de pegas boas e sólidas. As garrafas de vidro devem ser embaladas em papel e em seguida sòlidamente metidas em caixas de fôlha cheias de farinha de madeira ou de terra de infusórios.

192-a (13) O *ácido cianídrico* deve ser embalado:

a) *Completamente absorvido por uma substância porosa inerte*, em caixas de chapa de ferro estanques e bem fechadas, com a capacidade máxima de 7l,5, totalmente cheias da referida substância porosa.

As caixas devem ser de chapa de ferro suficientemente resistente para poder suportar uma pressão de 6 atmosferas sem risco de deixarem por isso de ser estanques. As caixas cheias e fechadas devem manter-se estanques a uma temperatura de 50° C. A capacidade total das caixas reünidas num caixote não deve exceder 90 litros. As caixas devem ser sòlidamente construídas com tábuas fortes e bem juntas, de, pelo menos, 20 milímetros de espessura. As caixas de chapa devem ser embaladas em caixotes, de maneira que não possam deslocar-se nem oscilar e que as virolas de fixação ao fundo e à tampa, assim como as que o fabricante tenha pôsto no corpo

que les bourrelets de renforcement dont le fabricant aurait pu armer le corps des boîtes, ne puissent entrer en contact ni entre eux, ni avec le corps des boîtes voisines. Pour remplir cette dernière condition, les boîtes doivent être munies, en haut et en bas, de chapes suffisamment longues en carton résistant et suffisamment épais. Le poids brut d'une caisse doit être au maximum de 80 kilogrammes.

Sur le couvercle des boîtes en tôle la date de leur remplissage doit être frappée bien visible;

b) Non absorbé par une matière poreuse, dans des récipients en acier résistant qui doivent être conformes aux prescriptions relatives de la classe I–*d*, chapitres B, C, D et E sauf les modifications suivantes:

α) Lors de l'épreuve de pression hydraulique la pression d'essai doit être de 100 kg/cm².

β) L'epreuve de pression doit être renouvelée tous les deux ans et être accompagnée d'un examen minutieux de l'intérieur du récipient, ainsi que de l'établissement du poids de celui-ci.

γ) En plus des inscriptions prévues sous chiffre marginal 87, al. (2), *a*), et *c*), les récipients doivent porter d'une façon bien visible, distincte et durable la date du dernier remplissage.

δ) La charge maximum admise pour les récipients comporte 1 kilogramme de liquide pour 1l,80 de capacité du récipient.

193 (14) En cas de remise au transport comme expéditions partielles les colis contenant des *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, a), 6°, c), 6°, d), 10°, 11°, 12° et 13°* doivent porter une étiquette conforme au modèle n° 4.

B. Autres prescriptions

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

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

b) Les *matières dénommées sous 1°, 3° et 8°*, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes; il est cependant interdit d'emballer les matières dénommées sous 3°, des chlorates, du bioxyde de baryum et de l'azoture de sodium (8°) avec des acides (classe V, 1°); en outre il est interdit d'emballer des chlorates (8°) avec les matières dénommées à la classe III–*a*) sous A, 1, 2 et 3, ainsi qu'à la classe IV, sous 9°;

c) Les *matières dénommées sous 2°, 6°, a), 6°, b), 6°, d), 7°, 9°, 10°, 11° et 12°* sans limite de poids; toutefois, il est interdit d'emballer les *matières dénommées sous 6°, d)*, avec des acides.

195 (2) Si les colis contiennent, en dehors d'autres objets, des *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 6°, a), 6°, c), 6°, d), 10°, 11° et 12°* ils doivent porter l'étiquette conforme au modèle n° 4.

196 (3) Les *matières dénommées sous 5°* ne doivent être transportées qu'en wagons-réservoirs ou en wagons découverts.

197 (4) Les *matières dénommées sous 2°* doivent être remises au transport à l'état absolument sec et dans des récipients parfaitement secs. Si elles sont remises en récipients imperméables à l'eau, et si ces récipients sont chargés en wagons découverts, ceux-ci devront être recouverts de bâches imperméables à l'eau. Si

da caixa para refôrço, não se possam tocar umas com as outras, nem com o corpo das caixas vizinhas. Para preencher esta última condição os caixotes devem ser providos de fôlhas de cartão ao alto, suficientemente compridas, espêssas e resistentes. O pêso bruto de um caixote deve ser, no máximo, de 80 quilogramas.

Na tampa das caixas de chapa deve ser gravada de forma bem visível a data do seu enchimento;

b) *Não absorvido por uma substância porosa*, em recipientes de aço resistente que devem preencher as prescrições relativas à classe I–*d*, capítulos B, C, D e E, à excepção das condições seguintes:

α) Quanto à prova de pressão hidráulica, a pressão de prova deve ser de 100 kg/cm²;

β) A prova de pressão deve ser renovada todos os dois anos e ser acompanhada de um exame minucioso do interior do recipiente, assim como da rectificação do pêso do mesmo;

γ) Além das inscrições previstas no número marginal 87, al. (2), *a*) e *c*), os recipientes devem ter a data do último enchimento bem distinta e durável;

δ) A carga máxima admitida para os recipientes é de 1 quilograma de líquido para 1l,80 de capacidade do recipiente.

193 (14) No caso de apresentação a transporte como remessas de detalhe, as substâncias designadas em 1.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6.°, *a*), 6.°, *c*), 6.°, *d*), 10.°, 11.°, 12.° e 13.° devem ter uma etiqueta igual ao modêlo n.° 4.

B. Outras prescrições

194 (1) É permitido embalar com outros objectos em recipientes de madeira sólidos, estanques e bem fechados, mediante a observação das prescrições relativas aos recipientes estabelecidas no capítulo A:

a) As *substâncias designadas em 4.°*, em quantidades que excedam 1 quilograma; devem ser encerradas em vasos de vidro fortemente embaladas com terra de infusórios sêca, num recipiente de fôlha estanque;

b) As *substâncias designadas em 1.°, 3.° e 8.°*, em quantidades que não excedam 5 quilogramas; é, no entanto, proïbido embalar substâncias designadas em 3.°, cloratos, bióxido de bário e azoteto de sódio (8.°) com ácidos (classe V, 1.°); além disso é proïbido embalar cloratos (8.°) com substâncias designadas na classe III–*a*, em A, 1.°, 2.° e 3.°, assim como na classe IV, em 9.°;

c) As *substâncias designadas em 2.°, 6.°, a), 6.°, b), 6.°, d), 7.°, 9.°, 10.°, 11.° e 12.°* sem limite de pêso; todavia é proïbido embalar *substâncias designadas em 6.°, d)*, com ácidos.

195 (2) Se os volumes contiverem, além de outros objectos, *substâncias* designadas em 1.°, 3.°, 4.°, 6.°, *a*), 6.°, *c*), 6.°, *d*), 10.°, 11.° e 12.° devem levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 4.

196 (3) As *substâncias designadas em 5.°* apenas devem ser transportadas em vagões-reservatórios ou em vagões destapados.

197 (4) As *substâncias designadas em 2.°* devem ser apresentadas a transporte absolutamente sêcas e em recipientes perfeitamente secos. Se forem apresentadas em recipientes impermeáveis à água e se êsses recipientes forem carregados em vagões descobertos, os vagões devem ser cobertos com encerados impermeáveis à água.

elles sont remises en récipients permettant le dégagement du gaz, ces récipients doivent être chargés soit en wagons découverts non bâchés, soit en wagons couverts. En outre, ces wagons couverts doivent porter des étiquettes conformes au modèle n° 9 et au modèle n° 10. Enfin, si ces matières sont remises en vrac par wagons complets, le chargement peut être effectué en wagons découverts non bâchés.

Se forem apresentados em recipientes que permitam a libertação de gases, êsses recipientes devem ser carregados em vagões descobertos não cobertos por encerados ou em vagões cobertos. Além disso os vagões cobertos devem levar etiquetas iguais ao modêlo n.° 9 e ao modêlo n.° 10. Finalmente, se estas substâncias forem apresentadas para transporte a granel por vagões completos, pode ser feito o carregamento em vagões descobertos, tapados com encerados.

198 (5) Les récipients, sacs et wagons-réservoirs vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, a), 6°, c), 6°, d), 8°, 10°, 11°, 12° et 13°*, ainsi que de *l'acide oxalique* et de *l'oxalate de potassium à l'état solide* doivent être parfaitement clos.

Les sacs vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°* doivent être renfermés dans des caisses ou dans d'autres sacs goudronnés, étanches et bien fermés et portant l'étiquette conforme au modèle n° 4. Les récipients ou les sacs et la lettre de voiture doivent porter la mention de ce qu'ils contenaient précédemment.

198 (5) Os recipientes, sacos e vagões-reservatórios vazios que tenham servido ao transporte de substâncias *venenosas designadas em 1.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6.°, a), 6.°, c), 6.°, d), 8.°, 10.°, 11.°, 12.° e 13.°*, assim como de *ácido oxálico e de oxalato de potássio em estado sólido*, devem ser perfeitamente fechados.

Os sacos vazios que tenham servido ao transporte de *substâncias venenosas designadas em 1.°* devem ser metidos em caixotes ou em sacos alcatroados, estanques e bem fechados, e levar uma etiqueta igual ao modêlo n.° 4. Os recipientes ou os sacos e a declaração de expedição devem ter indicado o que contiveram anteriormente.

199 (6) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières vénéneuses* ou leurs *solutions aqueuses*, les prescriptions édictées sous A, alinéa 1), chiffre marginal 181, al. (14), chiffre marginal 193, et B, alinéa (5), chiffre marginal 198. 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 5°* ne doivent avoir aucune couture rivée ou être alors à double paroi. Ils ne doivent, en outre, porter aucune ouverture à leur partie inférieure (robinets, soupapes, etc.). Les ouvertures doivent être rendues étanches et être protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées.

199 (6) São aplicáveis aos recipientes dos vagões-reservatórios destinados a transportar *substâncias venenosas* ou a seus *solutos aquosos* as prescrições estabelecidas em A, alínea (1), número marginal 181, alínea (14), número marginal 193, e B, alínea (5), número marginal 198. Nestes recipientes apenas devem ser empregados materiais inatacáveis pelas substâncias consideradas e pelos seus solutos aquosos. Os recipientes dos vagões-reservatórios que sirvam ao transporte de *substâncias designadas em 5.°* não devem ter nenhuma junta revirada ou então serem de paredes duplas. Não devem, além disso, ter nenhuma abertura na parte inferior (torneiras, válvulas, etc.). As aberturas devem ser tornadas estanques e ser protegidas por meio de chapas metálicas sòlidamente aparafusadas.

199–a (7) Les récipients chargés *d'acide cyanhydrique (13°)* dont le remplissage remonte à 12 mois au moins ne sont pas admis au transport.

Le transport de *l'acide cyanhydrique (13°)* doit être fait en wagons couverts ou découverts; les wagons découverts doivent toutefois être complètement bâchés à partir du 1er avril jusqu'au 31 octobre à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

Dans les lettres de voiture afférentes à des envois d'*acide cyanhydrique (13°)* remis au transport par les fabricants, l'expéditeur et un expert-chimiste reconnu par le chemin de fer expéditeur doivent certifier que la nature de l'envoi et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'annexe I.

En cas de réexpédition, totale ou partielle, par des fabriques autorisées à combattre les parasites avec des matières ultra-toxiques, l'attestation d'un expert-chimiste reconnu par le chemin de fer n'est pas nécessaire si l'expéditeur déclare dans la lettre de voiture que les colis proviennent d'un envoi vérifié conformément aux prescriptions de l'annexe I à la Convention internationale et que l'emballage primitif n'a pas du tout été modifié. La preuve de la véracité de cette déclaration peut être exigée.

199 a (7) Os recipientes carregados com *ácido cianídrico (13.°)* cujo enchimento esteja feito há mais de doze meses não são admitidos a transporte.

O transporte do *ácido cianídrico (13.°)* deve ser feito em vagões tapados ou destapados; os vagões destapados devem, no entanto, ser completamente tapados com encerados a partir de 1 de Abril até 31 de Outubro, a não ser que os recipientes estejam metidos em caixas de madeira.

Nas declarações de expedição referentes a remessas de *ácido cianídrico (13.°)* apresentadas a transporte por fabricantes, o expedidor e um perito-químico aceite pelo caminho de ferro expedidor devem certificar que a natureza da remessa e a embalagem estão conformes com as prescrições do anexo I.

Em caso de reexpedição, total ou parcial, por fábricas autorizadas a combater os parasitas com substâncias ultra-tóxicas, o atestado do perito-químico aceite pelo caminho de ferro não é necessário se o expedidor declarar na declaração de expedição que os volumes provêm de uma remessa verificada em conformidade com as prescrições do anexo I à Convenção Internacional e que a embalagem primitiva em nada foi modificada. Pode ser exigida prova da veracidade desta declaração.

C. Mode de transport

200 Sont exclues du transport en grande vitesse comme expéditions partielles les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, a), 6°, c), 6°, d), 10°, 11°, 12° et 13°*, ainsi que les *récipients vides*, y compris *les sacs ayant contenu les mêmes matières*. Cette interdiction ne s'ap-

C. Modo de transporte

200 São excluídas do transporte em grande velocidade como remessas de detalhe as *substâncias designadas em 1.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6.°, a), 6.°, c), 6.°, d), 10.°, 11.°, 12.° e 13.°*, assim como os *recipientes vazios*, compreendidos como tais os *sacos que tenham contido as mesmas*

plique pas, d'une part, dans le cas où ces matières sont contenues dans des récipients bien fermés en fer-blanc ou en verre, qui, soigneusement entourés de laine de bois, sont emballés dans des récipients en fer-blanc bien soudés assujettis eux-mêmes dans des caisses en bois solides, et, d'autre part, aux *matières dénommées sous 3°* lorsqu'il s'agit d'envois urgents destinés à la lutte contre les parasites et au *sublimé [6°, a)]* lorsqu'il s'agit d'envois destinés à la lutte contre les épidémies.

D. Chargement

201 (1) Les *matières énumérées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, a), 6°, c), 6°, d), 10°, 11° et 12°* — excepté les *matières dénommées sous 3°* lorsqu'il s'agit d'envois urgents destinées à la lutte contre les parasites et le *sublimé [6°, a)]* lorsqu'il s'agit d'envois destinés à la lutte contre les épidémies —, ainsi que *les envois de sacs vides ayant servi à emballer ces matières* ne doivent pas être chargés dans un même wagon avec des denrées alimentaires, à moins que les matières ne soient contenues dans des récipients bien fermés en fer-blanc ou en verre, qui, soigneusement entourés de laine de bois, sont emballés dans des récipients en fer-blanc bien soudés assujettis eux-mêmes dans des caisses en bois solides.

En aucun cas l'*acide cyanhydrique (13°)* ne doit être chargé dans un même wagon avec des denrées alimentaires.

E. Exceptions aux prescriptions édictées sous A., B., C. et D.

202 Ne sont pas soumis à ces prescriptions les *produits dénommés dans la classe IV*, excepté *l'acide cyanhydrique (13°)*, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients en verre ou en grès à fermeture étanche, et que ces derniers soient à leur tour emballés avec soin dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien.

Les envois de ce genre sont également admis au transport en grande vitesse comme expéditions partielles.

CLASSE V

Matières caustiques

203 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° L'*acide sulfurique*, l'*acide sulfurique fumant* (acide sulfurique contenant de l'anhydride, oleum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen), l'*acide azotique ou nitrique* (eau-forte) et *leurs mélanges*, l'*acide chlorhydrique ou muriatique*, l'*acide fluorhydrique* (solutions aqueuses du gaz fluorhydrique jusqu'à une teneur maximum de 85 pour cent de ce gaz) [1], *les boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs ou de chambres de plomb, les résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz)*, les *résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine* lorsqu'ils sont complètement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport;

[1] L'acide fluorhydrique en concentrations plus élevées et le gaz fluorhydrique sont au sens de cette annexe des gaz dissous sous pression et ne sont pas admis comme tels au transport par chemin de fer.

substâncias. Esta interdição não se aplica, por um lado, no caso em que as substâncias estejam contidas em recipientes bem fechados, de fôlha ou de vidro, os quais, cuidadosamente envolvidos em lã de madeira, estejam embalados em recipientes de fôlha bem soldados, acondicionados por sua vez em caixotes de madeira sólidos, e, por outro lado, às *substâncias designadas em 3.°* quando se trate de remessas urgentes destinadas à luta contra os parasitas e ao *sublimado* [6.°, *a*)] quando se trate de remessas destinadas à luta contra epidemias.

D. Carregamento

(1) As *substâncias designadas em 1.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6.°, a), 6.°, c), 6.°, d), 10.°, 11.° e 12.°*, exceptuadas as *substâncias designadas em 3.°* quando se trate de remessas urgentes destinadas à luta contra os parasitas e o *sublimado* [*6.°, a*)] quando se trate de remessas destinadas à luta contra epidemias, assim como as *remessas de sacos vazios que tenham servido à embalagem destas substâncias*, não devem ser carregadas no mesmo vagão com géneros alimentícios, a não ser que essas substâncias estejam contidas em recipientes de fôlha ou de vidro, os quais, cuidadosamente envolvidos em lã de madeira, estejam embalados em recipientes de fôlha bem soldados, acondicionados por sua vez em caixotes de madeira sólidos. 201

O *ácido cianídrico (13.°)* não deve em caso algum ser carregado no mesmo vagão com géneros alimentícios.

E. Excepções às prescrições de A., B., C. e D.

Não estão sujeitos a estas prescrições os *produtos designados na classe* IV, exceptuado o *ácido cianídrico (13.°)*, destinados a pesquisas científicas ou para uso farmacêutico, expedidos em quantidades não excedendo 1 quilograma de cada produto, desde que estejam embalados em recipientes de vidro ou de grés, de tampa estanque, e que estes últimos recipientes estejam por sua vez cuidadosamente embalados em caixotes de madeira sólidos, estanques e fechando bem. 202

As remessas dêste género são igualmente admitidas a transporte em grande velocidade como remessas de detalhe.

CLASSE V

Substâncias cáusticas

São admitidos a transporte em determinadas condições os objectos seguintes: 203

1.° O *ácido sulfúrico, o ácido sulfúrico fumante* (ácido 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* (solutos aquosos de gás fluorídrico até à percentagem máxima de 85 por cento dêste gás) [1], as *lamas de chumbo, contendo ácido sulfúrico provenientes de acumuladores ou de câmaras de chumbo, os resíduos ácidos da depuração de óleos minerais (Säureharz), os resíduos de ácido sulfúrico provenientes do fabrico da nitroglicerina* quando estejam totalmente desnitrificados, senão estes resíduos são excluídos de transporte;

[1] O ácido fluorídrico em concentrações mais elevadas e o gás fluorídrico são, no espírito dêste anexo, gases dissolvidos sôbre pressão e, como tais, não são admitidos a transporte em caminho de ferro.

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

3° Les *lessives caustiques* (lessive de soude, lessive de potasse, etc., simples ou en mélanges comme dans les pâtes caustiques alcalines), les *résidus de raffineries d'huile;*

4° *a*) Le *brome;*

b) Les *matières irritantes halogénées liquides*, par exemple la méthylbromacétone.

5° L'*anhydride sulfurique;*

6° 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;*

7° Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène:*

a) Avec plus de 6 pour cent et au maximum 35 pour cent en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100 pour cent en poids de la solution;

b) Avec plus de 35 pour cent et au maximum 45 pour cent en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100 pour cent en poids de la solution;

c) Avec plus de 45 pour cent et au maximum 60 pour cent en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100 pour cent en poids de la solution (des concentrations plus élevées ne sont pas admises).

8° Le *sulfure de sodium;*

9° Le *bisulfate de soude;*

10° La *chaux-vive moulue* (oxyde de calcium);

11° La *naphtaline brute susceptible de suinter*, expédiée en vrac;

12° Les *sels de radium;*

13° L'*acide chloracétique;*

14° L'*acide carbonique à l'état solide* (glace d'acide carbonique ou glace sèche).

Conditions de transport

A. Emballage

204 (1) L'emballage des *matières dénommées sous 1° à 4°, a), et 13°* doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés, qui ne puissent pas être attaqués par le contenu. Pour l'*acide fluorhydrique* (1°) voir alinéa (4), chiffre marginal 208. La fermeture doit être conditionnée de manière à ne pouvoir être endommagée soit par des secousses, soit par le contenu. Si des récipients en verre ou en grès sont employés, le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 75 kilogrammes.

L'emploi de ces récipients est en outre subordonné aux conditions suivantes:

a) Pour les *matières dénommées sous 1° à 3° et 13°*, les récipients doivent être bien assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, remplis de matières d'emballage appropriées. Les récipients extérieurs (à l'exception des caisses) doivent être munis de poignées solides;

b) Pour l'*acide nitrique concentré* d'un poids spécifique d'au moins 1,48 à 15° C (46°,8 Baumé) et l'*acide nitrique rouge fumant*, ainsi que l'*acide sulfurique fumant* (oleum) avec une teneur de 20 pour cent et plus d'anhydride libre, 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. L'emploi de cendres de charbon pour l'emballage est défendu;

c) Les matières d'emballage prévues sous *a*) et *b*) ne sont pas nécessaires si les vases en verre sont placés dans des enveloppes en métal les entourant complètement et calés par de bons ressorts recouverts d'amiante,

2.° O *cloreto de enxôfre*, assim como o *nitrato ferroso* e o *sulfato ferroso* (mordente de ferro);

3.° As *lexívias cáusticas* (lexívia de soda, lexívia de potassa, etc.), simples ou misturadas, como nas pastas cáusticas alcalinas, os *resíduos de refinação de óleo;*

4.° *a*) O *bromo;*

b) As *substâncias irritantes halogéneas líquidas*, por exemplo a metilbromacetona;

5.° O *anidrido sulfúrico;*

6.° O *cloreto de acetilo, o pentacloreto de antimónio, o cloreto de cromilo, o oxicloreto de fósforo* (supercloreto de fósforo), o *tricloreto de fósforo, o cloreto de sulfurilo, o cloreto de trionilo e o ácido cloro-sulfúrico;*

7.° Os *solutos aquosos de bióxido de hidrogénio:*

a) Com mais de 6 por cento, até ao máximo de 35 por cento, de pêso de bióxido de hidrogénio para 100 por cento de pêso do soluto;

b) Com mais de 35 por cento, até ao máximo de 45 por cento, de pêso de bióxido de hidrogénio para 100 por cento de pêso do soluto;

c) Com mais de 45 por cento, até ao máximo de 60 por cento, de pêso de bióxido de hidrogénio para 100 por cento de pêso do soluto (concentrações mais elevadas não são admitidas);

8.° O *sulfureto de sódio;*

9.° O *bissulfureto de sódio;*

10.° A *cal viva moída* (óxido de cálcio);

11.° A *naftalina em bruto susceptível de ressumar*, expedida a granel;

12.° Os *sais de rádio;*

13.° O *ácido cloracético;*

14.° O *ácido carbónico em estado sêco* (gêlo de ácido carbónico, ou gêlo sêco).

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) A embalagem das *substâncias designadas de 1.° a 4.°, a), e 13.°* deve ser feita em recipientes sólidos, estanques e bem fechados, que não possam ser atacados pelo conteúdo. Para o *ácido fluorídrico (1.°)* ver alínea (4), número marginal 208. A tampa deve ser acondicionada por forma a não poder ser avariada nem pelos solavancos nem pelo conteúdo. Se forem empregados recipientes de vidro, o pêso bruto de cada volume não deve exceder 75 quilogramas. 204

O emprêgo dêstes recipientes está além disso subordinado às seguintes condições:

a) Para as *substâncias designadas de 1.° a 3.° e 13.°* os recipientes devem ser bem acondicionados noutros recipientes (cabazes ou cêstos de metal, selhas ou caixotes) sólidos, cheios com matérias próprias para embalagem. Os recipientes exteriores (com excepção dos caixotes) devem ser munidos de pegas sólidas;

b) Para o *ácido nítrico concentrado* com o pêso específico de, pelo menos, 1,48 a 15° C. (46°,8 Baumé) e o *ácido nítrico vermelho fumante*, assim como o *ácido sulfúrico fumante* (*oleum*) com uma percentagem de anidro livre de 20 por cento ou mais, os vasos de vidro ou de grés devem ser colocados em recipientes de um volume pelo menos igual ao seu conteúdo e rodeados de terra de infusórios ou outras substâncias terrosas, sêcas e apropriadas. É proïbido o emprêgo de cinzas de carvão na embalagem;

c) Não são necessárias as substâncias de embalagem previstas em *a*) e *b*) se os vasos de vidro forem colocados em involucros de metal que os envolvam completamente e fixados por boas molas forradas de amianto,

de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes.

d) Pour le *brome* [*4°, a*)], 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 incombustibles.

e) Les prescriptions sous *a*) à *d*) ne sont pas applicables aux wagons-jarres.

205 (2) Les *extincteurs d'incendie* qui contiennent des acides dénommés sous 1° doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

206 (3) Les *accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique (1°)* 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 apparents, les mentions «Accumulateurs électriques»; en outre, les caisses seront munies d'une étiquette conforme au modèle n° 6. Si les accumulateurs sont chargés, les pôles doivent être protégés de manière à éviter les courts-circuits.

Si les bacs sont constitués de matières résistantes, telles que le bois avec revêtement de plomb ou le caoutchouc durci, et que leur partie supérieure soit aménagée de telle sorte que l'acide ne puisse jaillir d'une manière dangereuse, on peut se passer d'emballer les bacs ou les batteries d'accumulateurs, à la condition que des dispositifs appropriés, tels que cadres, cloisons, renforcements, les empêchent de se renverser ou de se déplacer et les protègent contre les avaries pouvant résulter de colis tombant sur les batteries. Les bacs ou batteries faisant corps avec des voitures n'ont pas besoin non plus d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés ou arrimés solidement sur les wagons de chemin de fer.

207 (4) On ne peut employer des récipients en bois pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs* ou *de chambres de plomb (1°)*, que s'il est possible d'empêcher tout suintement d'acide.

Pour les *résidus acides de l'épuration des huiles minérales* (*Säureharz*) (*1°*) contenant de l'acide sulfurique susceptible de se séparer, on peut aussi utiliser des fûts étanches en fer ou en bois, empêchant tout suintement d'acide.

208 Les récipients contenant de l'*acide fluorhydrique (1°)* seront en plomb, en fer plombé ou en gutta-percha; les récipients en bois pourvus d'une garniture intérieure solide en paraffine ou en résine sont également admis. Les récipients en fer non plombé peuvent également être employés pour l'*acide fluorhydrique* d'une teneur en acide pur entre 60 et 85 pour cent.

Les récipients en fer contenant des *acides fluorhydriques* d'une teneur en acide pur de 41 pour cent et plus doivent être hermétiquement fermés au moyen d'un tampon à vis; ils ne doivent être remis, pleins ou vides, aux gares expéditrices qu'après lavage de toute trace d'acide à leur surface extérieure.

Les récipients vides ou pleins, destinés à l'*acide fluorhydrique* d'une teneur en acide pur de 41 pour cent et plus devront porter l'inscription bien apparente et durable: «Acide fluorhydrique concentré».

208-a (5) Les *matières irritantes halogénées liquides* [*4°, b*)] doivent être emballées:

a) Dans des ampoules en verre, scellées à la lampe, d'un contenu maximum de 100 grammes qui, au

de modo que não possam deslocar-se dentro dos invólucros;

d) Para o *bromo* [4.°, *a*)], os vasos de vidro ou de grés devem ser encerrados em recipientes sólidos de madeira ou de metal e rodeados até ao gargalo com cinza, areia, terra de infusórios ou outras substâncias análogas e incombustíveis;

e) As prescrições indicadas de *a*) a *d*) não são aplicáveis aos vagões-talhas.

205 (2) Os *extintores de incêndios* que contêm ácidos designados em 1.° devem ser construídos de forma que o ácido não possa derramar-se.

206 (3) Os *acumuladores eléctricos montados com ácido sulfúrico (1.°)* devem ser fixados em caixas de bataria de forma que os elementos se não possam deslocar. A caixa de bataria será sòlidamente embalada noutra caixa, com substâncias de embalagem absorventes. As tampas das caixas terão, bem aparente, a indicação «Acumuladores eléctricos»; além disso as caixas deverão ser munidas de uma etiqueta igual ao modêlo n.° 6. Se os acumuladores estiverem carregados, os polos devem ser protegidos de forma a evitar curtos-circuitos.

Se os elementos forem construídos com matérias resistentes, tais como a madeira com revestimento de chumbo ou cauchu endurecido, e a sua parte superior fôr preparada de maneira que o ácido não possa saltar de maneira prejudicial, pode dispensar-se a embalagem dos elementos ou das baterias de acumuladores, com a condição de que sejam impedidos de tombar, deslocar-se ou ser prejudicados por volumes que lhes caiam em cima, por meio de dispositivos apropriados, tais como grades, divisórias ou reforços. Os elementos ou baterias que façam parte de veículos não têm necessidade de embalagem especial desde que os veículos estejam sòlidamente amarrados aos vagões de caminho de ferro.

207 (4) Só podem ser empregados recipientes de madeira para as *lamas de chumbo contendo ácido sulfúrico, provenientes de acumuladores ou de câmaras de chumbo (1.°)*, se forem construídos de maneira que não seja possível ao ácido ressumar para o exterior.

Para os *resíduos ácidos da depuração de óleos minerais (Säureharz) (1.°)* contendo ácido sulfúrico susceptível de se separar, podem também utilizar-se barris estanques de ferro ou de madeira que impeçam o ácido de ressumar para o exterior.

208 Os recipientes contendo *ácido fluorídrico (1.°)* serão de chumbo, de ferro estanhado ou de guta-percha; podem igualmente ser admitidos recipientes de madeira com fôrro interno sólido de parafina ou de resina. Podem igualmente ser empregados recipientes de ferro não estanhado para o *ácido fluorídrico* com uma percentagem de ácido puro entre 60 e 85 por cento.

Os recipientes de ferro contendo *ácido fluorídrico* com uma percentagem de ácido puro de 41 por cento e mais devem ser hermèticamente fechados com uma tampa aparafusada; não devem ser entregues, cheios ou vazios, nas estações expedidoras senão depois de ter sido lavado todo o resto do ácido existente na parte exterior.

Os recipientes, vazios ou cheios, destinados a *ácido fluorídrico* com uma percentagem de ácido puro de 41 por cento ou mais devem ter inscrito de forma bem visível e durável: «Ácido fluorídrico concentrado».

208-a (5) As substâncias irritantes halogéneas líquidas [*4.°, b*)] devem ser embaladas:

a) Em ampolas de vidro, soldadas à lâmpada, com o máximo de 100 gramas, que, por sua vez, devem ser

moyen de terre d'infusoires ou d'autres matières absorbantes analogues, doivent être solidement assujetties dans des récipients en fer-blanc ou dans des caisses en bois, ou:

b) Dans des récipients en verre solides, d'un contenu maximum de 5 litres, pourvus de bouchons en verre rodés et bien assujetis. Ces récipients en verre doivent:

Soit être assujettis, solidement et *isolément*, au moyen de terre d'infusoires ou d'autres matières absorbantes, dans des boîtes en fer-blanc, hermétiquement fermées; ces dernières doivent ensuite être calées soit *isolément*, soit à *plusieurs*, dans des caisses extérieures appropriées,

Soit être assujettis solidement, *isolément* ou *à plusieurs* au moyen de terre d'infusoires ou d'autres matières absorbantes, dans une forte caisse avec une garniture étanche en fer-blanc; le contenu total en matières irritantes dans une caisse ne doit pas dépasser 20 litres, ou:

c) Dans des bouteilles en métal solides (bombes) qui ne peuvent pas être attaquées par le contenu.

ad a) *à c*): Les récipients ne peuvent être remplis de ces matières irritantes que jusqu'à concurrence de 95 pour cent de leur contenance.

sòlidamente acondicionadas em recipientes de fôlha ou em caixas de madeira, com terra de infusórios ou outras matérias absorventes análogas, ou:

b) Em recipientes de vidro sólidos, com o máximo de 5 litros, providos de rôlhas esmeriladas e bem presas. Estes recipientes devem:

Ou ser acondicionados, sólida e *isoladamente*, com terra de infusórios ou outras matérias absorventes, em caixas de fôlha hermèticamente fechadas; estas últimas devem, em seguida, quer *isoladamente*, quer em *grupos*, ser acondicionadas em caixotes exteriores apropriados;

Ou ser acondicionados sòlidamente, *isoladamente* ou *em grupos*, com terra de infusórios ou outras matérias absorventes, num caixote forte com fôrro de fôlha, estanque; o conteúdo total de matérias irritantes em cada caixote não deve exceder 20 litros, ou:

c) Em garrafas de metal sólidas (bombas) que não possam ser atacadas pelo conteúdo.

Para de a) *a c*): os recipientes apenas podem ser cheios de substâncias irritantes até 95 por cento da sua capacidade.

209 (6) L'*anhydride sulfurique (5°)* doit être emballé:

a) Dans de fortes boîtes en tôle ou en fer-blanc, bien soudées, ou:

b) Dans de fortes bouteilles en fer, en fer-blanc ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique, ou:

c) Dans des récipients en verre ou en grès.

Les boîtes, bouteilles et récipients doivent être solidement emballés dans de forts récipients en bois, en fer ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(6) O *anidrido sulfúrico (5.°)* deve ser embalado: 209

a) Em caixas de fôlha metálica forte ou fôlha, bem soldadas, ou:

b) Em garrafas fortes de ferro, de fôlha ou de cobre, providas de tampa sólida e hermética, ou:

c) Em recipientes de vidro ou grés.

As caixas, garrafas e recipientes devem ser sòlidamente embalados em recipientes fortes de madeira, ferro ou fôlha, com terra de infusórios ou outras substâncias análogas incombustíveis.

210 (7) Les *matières dénommés sous 6°* doivent être emballées:

a) Dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier, en plomb ou en cuivre, absolument étanches et munis d'une bonne fermeture, ou:

b) Dans des récipients en verre. En ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:

α) Les récipients en verre doivent avoir des parois épaisses et être bouchés hermétiquement avec des bouchons en verre rodé, fixés de manière à ne pouvoir se détacher.

β) Si les récipients en verre contiennent plus de 5 kilogrammes, ils doivent être placés dans des enveloppes métalliques. Les bouteilles d'une contenance plus faible peuvent être emballées dans des caisses en bois solides, divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre compartiments.

γ) Les récipients en verre doivent être placés dans les enveloppes de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 milimètres 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 également être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 7.

(7) As *substâncias designadas em 6.°* devem ser em- 210
baladas:

a) Em recipientes de ferro forjado, de ferro fundido, de aço, de chumbo ou de cobre, absolutamente estanques e munidos de boa tampa, ou:

b) Em recipientes de vidro. Neste último caso devem ser observadas as prescrições seguintes:

α) Os recipientes de vidro devem ter paredes espêssas e ser rolhados hermèticamente com rôlhas de vidro esmerilado, fixadas de forma a não poderem saltar.

β) Se os recipientes de vidro tiverem mais de 5 quilogramas, devem ser colocados em involucros metálicos. As garrafas de menor conteúdo podem ser embaladas em caixas de madeira, sólidas, divididas interiormente em tantos compartimentos quantas as garrafas a expedir. Cada caixa não pode conter mais de quatro compartimentos.

γ) Os recipientes de vidro devem ser colocados nos involucros de modo que haja sempre um espaço vazio de, pelo menos, 30 milímetros entre êles e as paredes. Os espaços vazios serão cuidadosamente cheios com terra de infusórios ou outras substâncias análogas incombustíveis; para o *cloreto de acetilo* pode usar-se também serradura de madeira.

δ) A tampa dos recipientes exteriores deve também ter uma etiqueta igual ao modêlo n.° 7.

211 (8) *a*) Pour les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de 6 pour cent et au maximum 35 pour cent de bioxyde d'hydrogène* [7°, *a*)] on doit employer de forts récipients en verre, en grès ou en

(8) *a*) Para os *solutos aquosos de bióxido de hi-* 211
drogénio com mais de 6 por cento e o máximo de 35 por cento de bióxido de hidrogénio [7.°, *a*)] devem ser empregados recipientes fortes de vidro, de grés ou

une autre matière approuvée par l'autorité compétente, qui ne décompose pas le bioxyde d'hydrogène et qui ne soient pas fermés hermétiquement ou qui, de toute autre façon, empêchent la production d'une surpression intérieure. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans de fortes caisses munies de bonnes poignées, ou bien placées, sans emballage, dans des paniers bien recouverts d'une couverture de protection.

212 *b*) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de 35 pour cent et au maximum 45 pour cent de bioxyde d'hydrogène* [7°, *b*)] doivent être emballées comme suit:

α) En quantités ne dépassant pas 200 grammes, dans de solides vases en verre d'au moins 300 centimètres cubiques de capacité, qui doivent être placés dans des boîtes en fer-blanc étanches remplies de terre d'infusoires. Les boîtes doivent être assujetties dans de fortes caisses en bois;

β) En quantités supérieures à 200 grammes dans des récipients en verre; le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Ces récipients doivent être pourvus d'un appareil (soupape) assurant l'équilibre de la pression. Les récipients doivent être entièrement entourés d'une solide garniture en osier et solidement assujettis dans de forts paniers en osier ou en fer, munis d'un couvercle (paniers extérieurs). Les paniers en fer doivent être munis d'une peinture de protection en vernis. La paille d'emballage et les fibres de bois ne sont pas admises comme matière d'emballage.

Au lieu de l'emballage mentionné ci-dessus, les récipients en d'autres matières que ne décomposent pas le bioxyde d'hydrogène et qui elles-mêmes ne sont pas attaquées par ce dernier, sont également admis à condition que ces récipients soient approuvés par l'autorité compétente. En ce qui concerne la fermeture, les prescriptions sous *c*), *α*), chiffre marginal 213, sont applicables.

213 *c*) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de 45 pour cent et au maximum 60 pour cent de bioxyde d'hydrogène* [7°, *c*)] doivent être emballées:

α) Dans des récipients en verre. Chaque récipient en verre doit être assujetti dans une enveloppe en tôle de fer étanche et goudronnée. Les espaces vides entre le récipient en verre et l'enveloppe doivent être remplis d'une masse protectrice incombustible qui doit pouvoir absorber le liquide. L'enveloppe elle-même doit être assujettie dans une caisse extérieure munie d'une soupape. La fermeture des récipients en verre doit permettre l'équilibre de la pression et offrir en même temps une garantie contre l'écoulement du liquide.

β) Dans des récipients en d'autres matières qui ne décomposent pas le bioxyde d'hydrogène et qui ne puissent elles mêmes être attaquées par ce dernier, à condition que ces récipients soient approuvés par l'autorité compétente. En ce qui concerne la fermeture, les prescriptions sous *c*), *α*), sont applicables.

d) Sont applicables au transport en wagons-jarres *de solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène dénommées sous 7°, a) à c)*, outre les prescriptions sous B, al. (9), *a*), chiffre marginal 229, les normes ci-dessus concernant les dispositifs devant empêcher une surpression dans les récipients.

214 (9) Pour le *sulfure de sodium raffiné cristallisé (8°)* on doit employer des récipients imperméables à l'eau,

de outra substância aprovada pela autoridade competente, que não decomponha o bióxido de hidrogénio e que não sejam fechados hermèticamente ou que de qualquer outra maneira impeçam a produção de uma sobrepressão interior. Os garrafões, garrafas e bilhas devem ser bem embalados em caixas fortes e providos de boas pegas, ou bem colocados, sem embalagem, em cêstos com tampa de protecção.

b) Os *solutos aquosos de bióxido de hidrogénio com mais de 35 por cento e o máximo de 45 por cento de bióxido de hidrogénio* [7.°, *b*)] devem ser embalados como segue: 212

α) Em quantidades que não excedam 200 gramas, em vasos de vidro sólidos, de, pelo menos, 300 centímetros cúbicos de capacidade, que devem ser colocados em caixas de fôlha estanques cheias de terra de infusórios. As caixas devem ser acondicionadas em caixotes fortes de madeira;

β) Em quantidades superiores a 200 gramas em recipientes de vidro; o pêso bruto de cada volume não deve exceder 75 quilogramas. Estes recipientes devem ser munidos de um aparelho (válvula) que assegure o equilíbrio da pressão. Os recipientes devem ser envolvidos totalmente por um fôrro de vime e sòlidamente acondicionados em cêstos fortes de vime ou de ferro providos de tampa (cêstos exteriores). Os cêstos de ferro devem ter uma pintura de protecção de verniz. Não são admitidas como substâncias de embalagem a palha e as fibras de madeira.

Em vez da embalagem mencionada acima, são igualmente admitidos recipientes de outras substâncias, que não decomponham o bióxido de hidrogénio e que não sejam por sua vez atacados por êste, desde que sejam aprovados pela autoridade competente. No que respeita à rolhagem são aplicáveis as prescrições indicadas em *c*), *α*), número marginal 213.

c) Os *solutos aquosos de bióxido de hidrogénio com mais de 45 por cento e o máximo de 60 por cento de bióxido de hidrogénio* [7.°, *c*)] devem ser embalados: 213

α) Em recipientes de vidro. Cada recipiente de vidro deve ser acondicionado num involucro de chapa de ferro estanque e alcatroada. Os espaços vazios entre o recipiente de vidro e o involucro devem ser cheios com uma massa de protecção incombustível, que deve poder absorver o líquido. O involucro deve por sua vez ser acondicionado numa caixa exterior munida de uma válvula. A tampa dos recipientes de vidro deve permitir o equilíbrio da pressão e, ao mesmo tempo, oferecer garantia contra a saída do líquido;

β) Em recipientes de outras substâncias que não decomponham o bióxido de hidrogénio e que não possam ser atacados por êste, com a condição de serem aprovados pela autoridade competente. No que respeita à rolhagem, são aplicáveis as prescrições indicadas em *c*), *α*).

d) São aplicáveis ao transporte de *solutos aquosos de bióxido de hidrogénio designados em 7.°, a) a c)*, em vagões-talhas, além das prescrições em B, alínea (9), *a*), número marginal 229, as normas acima indicadas referentes aos dispositivos que devem impedir a produção de sobrepressões dentro dos recipientes.

(9) Para o *sulfureto de sódio refinado cristalizado (8.°)* devem empregar-se recipientes impermeáveis à 214

pour le *sulfure de sodium brut* des récipients en fer étanches.

215 (10) Le *bisulfate de soude (9°)* doit être renfermé dans des récipients à parois étanches, inattaquables par le contenu. En cas de transport par chargements complets il peut aussi être chargé non emballé dans des wagons pourvus d'un revêtement intérieur en plomb ou en carton paraffiné ou goudronné allant au moins jusqu'à la hauteur du chargement; toutefois, si le wagon est revêtu de carton, le bisulfate de soude doit être absolument sec et la lettre de voiture doit certifier que cette condition est remplie; en cas de chargement dans un wagon découvert, celui-ci doit être recouvert par une bâche et pourvu d'un dispositif empêchant le contact immédiat de la bâche et du bisulfate.

216 (11) La *chaux vive moulue* (10° doit être renfermée dans des sacs forts et étanches. Les sacs en papier solide sont admis.

217 (12) Pour la *naphtaline dénommée sous 11°*, le plancher du wagon doit, par les soins de l'expéditeur et à ses frais, être séparé de cette substance par une bâche en tissu serré.

218 (13) Chaque colis renfermant des *matières dénommées sous 1° à 6°* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 5.

219 (14) Les *sels de radium (12°)* doivent être emballés d'après les conditions prescrites dans le pays expéditeur et être enfermés dans un récipient en plomb dont la paroi aura une épaisseur de 1 centimètre pour une quantité de sels ne dépassant pas 100 milligrammes, et 2 centimètres pour une quantité de sels ne dépassant pas 300 milligrammes.

Au delà de 300 milligrammes et jusqu'à 1 gramme les sels de radium seront répartis jusqu'à concurrence de 300 milligrammes dans plusieurs récipients ayant 2 centimètres d'épaisseur pour le plomb.

A partir de 1 gramme les sels de radium seront transportés dans des récipients ayant 10 centimètres d'épaisseur pour le plomb.

Les récipients en plomb seront protégés eux-mêmes par un emballage solide.

219-a (15) L'*acide carbonique à l'état solide (14.°)* doit être contenu dans un emballage solide et isolateur, constitué de façon à empêcher toute perte de la marchandise à l'état solide tout en permettant son échappement à l'état gazeux. Chaque colis doit porter en caractères grands et indélébiles l'inscription: «Glace d'acide carbonique ou glace sèche. Eviter tout contact, à main nue, avec le contenu!».

B. Autres proscriptions

220 (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 édictés au chapitre A:

a) Jusqu'à 1 kilogramme de *brome [4°, a)]*;

b) Jusqu'à 5 kilogrammes des *matières dénommées sous 6°;*

c) Jusqu'à 10 kilogrammes des *matières dénommées sous 1°, 2°, 3°, 5° et 13°*. L'*anhydride sulfurique (5°)* peut aussi être emballé dans de fortes fioles en verre fermées à la lampe qui doivent être solidement assujetties avec de la terre d'infusoires dans des récipients en fer-blanc solides et étanches. Les autres matières doivent également être solidement assujeties dans le récipient.

água, para o *sulfureto de sódio bruto* recipientes de ferro estanques.

215 (10) O *bissulfato de sódio (9.°)* deve ser encerrado em recipientes de paredes estanques, inatacáveis pelo conteúdo. Em caso de transporte em carregamentos completos pode também ser carregado não embalado em vagões providos de um revestimento interno de chumbo ou de cartão parafinado ou alcatroado, pelo menos, até à altura da carga; no entanto, se o vagão fôr revestido de cartão, o bissulfato de sódio deve estar completamente sêco e na declaração de expedição deve certificar-se que foi cumprida esta condição; no caso de carregamento em vagão descoberto, êste deve ser totalmente tapado com um encerado, colocado de maneira que não possa estar em contacto directo com o bissulfato.

216 (11) A *cal viva moída (10.°)* deve ser encerrada em sacos fortes e estanques. São admitidos sacos de papel forte.

217 (12) Para a *naftalina designada em 11.°* o sobrado do vagão deve ser, pelo expedidor e por sua conta, separado desta substância por um encerado ou por um tecido tapado.

218 (13) Cada volume que contenha substâncias designadas do 1.° a 6.° deve ter uma etiqueta igual ao modêlo n.° 5.

219 (14) Os *sais de rádio (12.°)* devem ser embalados segundo as condições prescritas no país expedidor e ser encerrados num recipiente de chumbo cujas paredes terão a espessura de 1 centímetro para uma quantidade de sais que não exceda 100 miligramas e de 2 centímetros para uma quantidade que não exceda 300 miligramas.

Além de 300 miligramas e até 1 grama, os sais de rádio serão repartidos por porções até 300 miligramas por diversos recipientes com 2 centímetros de espessura de chumbo.

A partir de 1 grama, os sais de rádio serão transportados em recipientes tendo 10 centímetros de espessura de chumbo.

Os recipientes de chumbo serão por sua vez protegidos por uma embalagem sólida.

219-a (15) O *ácido carbónico em estado sólido (14.°)* deve ser encerrado numa embalagem sólida e isoladora da mercadoria no estado sólido, mas permitindo a sua libertação no estado gasoso. Em cada volume deve ser colocada em grandes caracteres indeléveis a seguinte inscrição: «Evitar o contacto da pele com o conteúdo».

B. Outras prescrições

220 (1) É permitido embalar com outros objectos dentro de recipientes de madeira sólidos, estanques e bem fechados, mediante a observação das prescrições relativas aos recipientes indicados no capítulo A:

a) Até 1 quilograma de *bromo [4.°, a)]*;

b) Até 5 quilogramas de *substâncias designadas em 6.°;*

c) Até 10 quilogramas de *substâncias designadas em 1.°, 2.°, 3.°, 5.° e 13.°* O *anidrido sulfúrico (5.°)* pode também ser embalado em balões fortes de vidro soldados à lâmpada, que devem ser sòlidamente acondicionados com terra de infusórios em recipientes de fôlha sólidos e estanques. As outras substâncias devem igualmente ser sòlidamente embaladas no recipiente.

Les récipients contenant ces matières doivent être solidement calés dans les récipients en bois.

221 (2) La lettre de voiture doit porter les mentions suivantes:

a) Pour l'*acide nitrique* (*1°*) dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° C;

Pour l'*acide sulfurique fumant* (oleum) (*1°*) dans des vases en verre, la teneur en anhydride libre,

A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré [A, alinéa (1), *b*) et *c*), chiffre marginal 204];

b) Pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs* ou *de chambres de plomb* (*1°*), emballées dans des récipients en bois on devra certifier que l'acide sulfurique ne peut couler;

c) Pour les *résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine* (*1°*), on devra certifier qu'ils sont complètement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport.

222 (3) Les *matières dénommées sous 1° à 5°, 7°, c), 9°, 11° et 13°* doivent être transportées dans des wagons découverts.

223 Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés:

a) Pour le transport par wagons complets de l'*acide fluorhydrique* (*1°*), chargé ou non ensemble avec d'autres marchandises, si l'acide fluorhydrique est emballé dans des récipients solides en fer.

b) Pour le transport des *matières dénommées sous 3°*, si elles sont emballées dans des barils en fer, forts et étanches, qui ne peuvent être remplis que jusqu'à 95 pour cent de leur capacité;

Pour le transport des *pâtes caustiques alcalines* (*3°*), dans le cas également où elles sont emballées dans de fortes caisses en fer-blanc étanches, hermétiquement fermées, fixées dans des cartons, paniers, harasses ou caisses, ou dans des pots en fer-blanc, solides, étanches, bien fermés, d'une capacité maximum de 30 kilogrammes.

c) Pour le transport du *brome* [*4°, a*)] par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme, et pour celui *des matières dénommés sous 1°, 2°, 3°, 5° et 13°* par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois ou emballés avec d'autres objets conformément aux prescriptions de B, al. (1), chiffre marginal 220.

d) Pour le transport du *bisulfate de soude* (9°) à condition qu'il soit remis au transport à l'état absolument sec; dans la lettre de voiture, il doit être attesté que cette condition est remplie.

e) Pour le transport par chargements complets de l'*acide chloracétique* (*13°*) s'il est renfermé dans des tonneaux solides et étanches en fer ou en bois de chêne.

224 (4) Le *sulfure de sodium (8°)* doit être transporté dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts bâchés.

225 (5) Les *récipients vides* qui ont renfermé des *matières dénommées sous 1° à 6° et 13°* 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.

226 (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), chiffres marginaux 205 et 206].

Os recipientes contendo estas substâncias devem ser sòlidamente arrumados em recipientes de madeira.

221 (2) A declaração de expedição deve conter as seguintes indicações:

a) Para o *ácido nítrico (1.°)* em vasos de vidro, o pêso específico à temperatura de 15° C.;

Para o *ácido sulfúrico fumante (oleum) (1.°)* em vasos de vidro, a percentagem de anidrido livre.

Faltando esta indicação na declaração de expedição, o ácido é considerado como concentrado [A, alínea (1), *b*) e *c*), número marginal 204];

b) Para as *lamas de chumbo contendo ácido sulfúrico proveniente de acumuladores ou de câmaras de chumbo (1.°)*, embaladas em recipientes de madeira, deverá certificar-se que o ácido sulfúrico não pode escorrer;

c) Para os resíduos de *ácido sulfúrico provenientes do fabrico da nitroglicerina (1.°)*, deverá certificar-se que estão totalmente desnitrificados, senão êsses resíduos serão excluídos do transporte.

222 (3) As *substâncias designadas em 1.° a 5.°, 7.°, c), 9.°, 11.° e 13.°* devem ser transportadas em vagões descobertos.

223 Mas podem ser utilizados vagões cobertos:

a) Para o transporte em vagões completos de ácido fluorídrico (1.°) carregado ou não com outras mercadorias, se o ácido fluorídrico estiver embalado em recipientes sólidos de ferro;

b) Para o transporte de *substâncias designadas em 3.°*, se estiverem embaladas em barris de ferro, fortes e estanques, que não poderão estar cheios além de 95 por cento da sua capacidade.

Para o transporte de *pastas alcalinas (3.°)*, igualmente no caso de estarem embaladas em fortes caixas de fôlha estanques, hermèticamente fechadas, acondicionadas em caixas de cartão, cêstos, cabazes ou caixotes ou em potes de fôlha, sólidos, estanques e bem fechados, com a capacidade máxima de 30 quilogramas;

c) Para o transporte do *bromo* [*4.°, a*)], em quantidades que não excedam 1 quilograma, e para o transporte de *substâncias designadas em 1.°, 2.°, 3.°, 5.° e 13.°* em quantidades que não excedam 10 quilogramas, com a condição de os recipientes estarem cuidadosamente embalados em fortes involucros de madeira ou embalados com outros objectos conforme as prescrição de B, alínea (1), número marginal 220;

d) Para o transporte de *bissulfato de sódio (9.°)*, com a condição de serem apresentados a transporte absolutamente secos; na declaração de expedição deve atestar-se que foi cumprida esta condição;

e) Para o transporte em carregamentos completos de *ácido cloracético (13.°)*, se estiver encerrado em bidões de ferro ou em barris de carvalho sólidos e estanques.

224 (4) O *sulfureto de sódio (8.°)* deve ser transportado em vagões cobertos ou em vagões descobertos tapados com encerados.

225 (5) Os *recipientes vazios* que tenham contido *substâncias designadas de 1.° a 6.° e 13.°*, quando apresentados a transporte como remessas de detalhe, devem ser bem fechados ou completamente lacrados. Deve ser mencionado na declaração de expedição o que contiveram anteriormente.

226 (6) As prescrições indicadas nas alíneas (3) e (5) não são aplicáveis nem a *extintores de incêndios* nem a *acumuladores eléctricos* [A, alíneas (2) e (3), números marginais 205 e 206].

227 (7) Les *résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz) (1°)* qui ne contiennent que de faibles quantités d'acide sulfurique pouvant suinter, peuvent être transportés sans emballage par chargements complets; toutefois, l'on devra répandre sur le plancher du wagon, avant le chargement, une couche de pierre calcaire pulvérisée ou concassée ou de chaux éteinte suffisante pour absorber et affaiblir l'acide sulfurique venant à suinter.

228 (8) Les récipients contenant de l'*acide fluorhydrique (1°)* doivent être placés le tampon de fermeture en dessus.

229 (9) *a*) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *matières caustiques* les dispositions édictées sous chapitre A, al. (1), à l'exception de celles figurant sous *a*) à *d*), chiffre marginal 204, et al. (13), chiffre marginal 218.

230 *b*) Sont en outre applicables au transport en wagons-réservoirs de l'*acide fluorhydrique (1°)* les prescriptions suivantes:

Les récipients en métal renfermant de l'acide fluorydrique d'une teneur en acide pur entre 60 et 85 pour cent, des récipients en fer, non doublés de plomb, sont également admis.

Les récipients doivent être installés de telle façon que leur vidage ait lieu au moyen d'air comprimé. Ils ne doivent pas être pourvus de tuyaux d'écoulement. Les fermetures de trous d'homme et de tubulure doivent être aménagées de telle sorte que le contenu des récipients ne puisse jaillir.

231 (10) La *chaux vive moulue (10°)* en sacs ne doit être transportée que dans des wagons couverts.

232 (11) Les récipients renfermant des *sels de radium (12°)* ne doivent pas être maintenus dans la proximité immédiate des colis contenant des films, plaques photographiques, papiers sensibles ou objets similaires.

C. Mode de transport

233 (1) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène dont la teneur en bioxyde d'hydrogène excède 45 pour cent* [*7°, c*)] ne sont pas admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles.

234 (2) Sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles les *matières dénommées sous 3°* si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa (3), *b*), chiffre marginal 223, *celles des 1°, 2°, 3°, 5° et 13°* en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes et le *brome* jusqu'à 1 kilogramme sous l'emballage prévu au B, alinéa (3), *c*), chiffre marginal 223. Cette restriction de «poids» ne s'applique pas aux *extincteurs d'incendie renfermant des acides dénommés sous 1° et aux accumulateurs éléctriques renfermant de l'acide sulfurique* [A, alinéas (2) et (3), chiffres marginaux 205 et 206].

D. Exceptions aux prescriptions édictées sous A., B. et C.

235 Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la classe v, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients à fermeture étanches en verre, en grès ou en d'autres matières résistant au contenu et que ces récipients soient à leur tour emballés avec soin dans

227 (7) Os *resíduos ácidos da depuração de óleos minerais (Säureharz) (1.°)* que contenham pequenas quantidades de ácido sulfúrico susceptível de escorrer podem ser transportados sem embalagem em carregamentos completos; no entanto, antes do carregamento do vagão, deverá ser espalhada no soalho do vagão uma camada de pedra calcária pulverizada ou triturada ou de cal extinta suficiente para absorver e enfraquecer o ácido sulfúrico que vá escorrendo.

228 (8) Os recipientes contendo *ácido fluorídrico (1.°)* devem ser colocados com a tampa para cima.

229 (9) *a*) São aplicáveis aos recipientes dos vagões-reservatórios destinados ao transporte de *substâncias cáusticas* as disposições estabelecidas no capítulo A, alínea (1), com excepção das mencionadas de *a*) a *d*), número marginal 204, e alínea (13), número marginal 218.

230 *b*) São, além disso, aplicáveis ao transporte em vagões-reservatórios do *ácido fluorídrico (1.°)* as seguintes prescrições:

Os recipientes de metal destinados a ácido fluorídrico devem ser de chapa de ferro coberta de chumbo. Para o ácido fluorídrico cuja percentagem de ácido puro seja de 60 a 85 por cento são igualmente admitidos recipientes de ferro sem fôrro de chumbo.

Os recipientes devem ser instalados de maneira que o seu esgotamento se faça por meio de ar comprimido. Não devem ser providos de tubos de esgôto. As tampas das aberturas de limpeza e das dos tubos devem ser acondicionadas por forma que o conteúdo dos recipientes não possa saltar fora.

231 (10) A *cal viva moída (10.°)* em sacos só deve ser transportada em vagões cobertos.

232 (11) Os recipientes contendo *sais de rádio (12.°)* não devem ser colocados na proximidade de volumes contendo fitas cinematográficas, papéis sensíveis ou objectos similares.

C. Modo de transporte

233 (1) Os *solutos aquosos de bióxido de hidrogénio cuja percentagem de bióxido de hidrogénio exceda 45 por cento* [*7.°, c*)] não são admitidos a transporte como remessas de detalhe de grande velocidade.

234 (2) São admitidas a transporte em grande velocidade como remessas de detalhe as *substâncias designadas em 3.°* se estiverem embaladas em conformidade com as prescrições indicadas em B, alínea (3), *b*), número marginal 223, as designadas em *1.°, 2.°, 3.°, 5.° e 13.°* em quantidades que não excedam 10 quilogramas e o *bromo* até 1 quilograma na embalagem prevista em B, alínea (3), *c*), número marginal 223. Esta restrição de pêso não é aplicável aos *extintores de incêndios contendo ácidos designados em 1.° e aos acumuladores eléctricos contendo ácido sulfúrico* [A, alíneas (2), (3), números marginais 205 e 206].

D. Excepções às prescrições estabelecidas em A., B. e C.

235 Não são sujeitos a estas prescrições os produtos designados na classe v destinados a experiências científicas ou a usos farmacêuticos expedidos em quantidades que não excedam 1 quilograma de cada produto, conquanto estejam embalados em recipientes com tampa estanque de vidro, de grés ou de outras substâncias que não sejam atacadas pelo conteúdo e que êsses recipientes estejam, por sua vez, embalados com

des caisses en bois solides, étanches et fermant bien; ces facilités ne sont pas applicables aux *sels de radium (12°)*.

236 Les envois de ce genre sont également admis en grande vitesse par expéditions partielles.

237 et 238

CLASSE VI

Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection

239 Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

1° Les *tendons frais*, les *retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées*[1], ainsi que les *déchets de ces deux sortes de matières*, les *cornes et onglons ou sabots frais non débarrassés d'os et de parties molles adhérentes*, les *os frais non débarrassés de chairs ou autres parties molles adhérentes*, ainsi que les *autres matières animales répugnantes ou de mauvaise odeur* en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous;

2° Les *peaux fraîches*[2];

3° Les *os nettoyés ou séchés*, les *cornes et onglons ou sabots nettoyés ou séchés;*

4° Les *caillettes de veau fraîches*[3] débarrassées de tout reste d'aliments;

5° Les *résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau* (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais);

6° Les *résidus non comprimés de l'espèce désignée au 5°;*

7° Le *fumier mélangé de paille;*

8° Les *autres matières fécales*, y compris celles qui *proviennent des fosses d'aisance.*

Conditions de transport

A. Emballage

(1) Les matières ci-dessous énumérées, remises au transport comme *expéditions partielles*, doivent être emballées ainsi qu'il suit:

240 *a*) Celles *dénommés sous 1°, 5° et 6°:*

Dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés; le contenu ne doit pas se révéler par son odeur, d'une manière désagréable; *les soies et poils de porc bruts secs* peuvent être emballés en tout temps dans des sacs ordinaires; *les soies et poils de porc bruts frais et humides* peuvent être emballés de la même façon à partir du 1er novembre jusqu'au 15 avril;

241 *b*) Celles *dénommées sous 2°:*

Dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés, ou dans des

[1] Les retailles de peau humides fraîchement chaulées sont admises au transport sans condition.

[2] Sont à considérer comme peaux fraîches toutes celles qui ne sont pas salées et les peaux salées qui laissent dégoutter, en quantités incommodantes, de la saumure mêlée de sang. Les peaux bien salées dont le degré d'humidité n'excède pas la quantité nécessitée par le procédé de salage ne sont pas soumises à des conditions de transport spéciales.

[3] Les caillettes de veau séchées qui ne dégagent pas de mauvaise odeur sont admises au transport sans condition.

cuidado em caixas sólidas de madeira, estanques, e fechando bem; estas facilidades não se aplicam aos *sais de rádio (12.°)*.

As remessas desta natureza são igualmente aceites a transporte em grande velocidade como remessas de detalhe. 236

237 e 238

CLASSE VI

Substâncias repugnantes ou susceptíveis de produzir infecção

Apenas são admitidas a transporte as substâncias seguintes: 239

1.° Os *tendões frescos, os retalhos de peles verdes para o fabrico do grude não tratados pela cal*[1], assim como os *desperdícios destas duas substâncias, os chifres e unhas ou cascos não desembaraçados das partes moles aderentes*, assim como *as demais substâncias animais repugnantes ou com mau cheiro*, contanto que não estejam mencionadas abaixo;

2.° As *peles frescas*[2];

3.° Os *ossos lavados ou secos, os chifres e unhas ou cascos lavados ou secos;*

4.° Os *estômagos de vitelo, frescos*[3], desembaraçados dos restos de alimentos;

5.° Os *resíduos comprimidos provenientes do fabrico do grude* (resíduos calcáreos, resíduos do tratamento pela cal, retalhos de pele ou resíduos utilizados como adubo);

6.° Os *resíduos não comprimidos da espécie designada em 5.°;*

7.° O *estrume misturado com palha;*

8.° As *outras substâncias fecais*, incluindo as *provenientes de fossas.*

Condições de transporte

A. Embalagem

(1) As substâncias abaixo enumeradas, apresentadas a transporte como remessas de detalhe, devem ser embaladas como segue:

a) As *designadas em 1.°, 5.° e 6.°:* 240

Em recipientes de madeira (barricas, selhas ou caixotes) sólidos, estanques e bem fechados; o conteúdo não deve fazer sentir cheiro desagradável; as *sêdas e pêlos de porco, em bruto, secos* podem ser embalados, em qualquer época do ano, em sacos ordinários; as sêdas e pêlos de porco, em bruto, frescos e úmidos, podem ser embalados da mesma maneira desde 1 de Novembro a 15 de Abril.

b) As *designadas em 2.°:* 241

Em recipientes de madeira (barricas, selhas ou caixotes) sólidos, estanques e bem fechados, ou em sacos só-

[1] Os retalhos de pele úmidos recentemente tratados pela cal são admitidos a transporte sem condições.

[2] São de considerar como peles verdes aquelas que não tenham sido salgadas e as peles salgadas que deixem escorrer, em quantidade incomodativa, salmoura misturada com sangue. As peles bem salgadas, cujo grau de umidade não exceda a produzida pela salga, não estão sujeitas a condições especiais de transporte.

[3] Os estômagos de vitelo secos que não exalem mau cheiro são admitidos a transporte sem condições.

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.

242 *c*) Celles *dénommées sous 3°:*
Dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides;

243 *d*) Les *caillettes de veau (4°):*
Dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides et étanches;

244 *e*) Les *crottes de chien (8°):*
Dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés;

245 *f*) La *fiente de volaille (8°):*
Dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; la fiente de volaille *sèche* peut aussi être emballée dans des sacs solides et imperméables.

245–a Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux récipients servant d'emballage aux matières dénommées sous *a*) à *f*).

(2) Les prescriptions suivantes sont applicables aux *chargements por wagons complets:*

246 *a*) *Matières dénommées sous 1° et 2°:*
1° Si l'on utilise des wagons *couverts, aménagés spécialement,* portant des installations de ventilation efficaces, l'emballage n'est pas nécessaire. Les matières doivent être imprégnées d'acide phénique à 5 pour cent au moins ou d'autres désinfectants appropriés, de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir.

2° Si l'on emploie des wagons à marchandises *ordinaires découverts* [1]:

α) Du 1er mars au 31 octobre, les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables; ces sacs seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1°, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'un des désinfectants précités; cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée;

β) Du 1er novembre à la fin de février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être recouverts également d'une bâche en toile à houblon et cette bâche sera elle-même recouverte entièrement d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'un des désinfectants énumérés sous 1°, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir;

γ) Si les désinfectants ne suffisent pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides, étanches et bien fermés, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

[1] Les onglons, cornes et os frais peuvent être transportés sans emballage, contrairement aux prescriptions sous α et β, si, après avoir été arrosés de désinfectants appropriés, ils ne répandent pas de mauvaise odeur et sont entièrement recouverts d'une bâche ou d'une toiture en carton bitumé. Le carton ou la bâche ne doivent pas pouvoir se déplacer.

lidos, impermeáveis e bem fechados, impregnados em desinfectantes apropriados, tais como ácido fénico, lisol, para que se não sinta o cheiro mefítico do conteúdo; o emprêgo dêstes sacos é, no entanto, limitado aos meses de Novembro, Dezembro, Janeiro e Fevereiro.

c) As *designadas em 3.°:* 242
Em recipientes (barricas ou selhas) estanques ou em sacos sólidos.

d) Os *estômagos de vitelo (4.°):* 243
Em recipientes estanques (barricas ou selhas) ou em sacos sólidos e estanques.

e) As *fezes de cão (8.°):* 244
Em recipientes de metal ou de madeira sólidos, estanques e bem fechados.

f) O *excremento de aves (8.°):* 245
Em recipientes de madeira (barricas ou selhas) sólidos, estanques e bem fechados; o excremento de aves *sêco* pode também ser embalado em sacos sólidos e impermeáveis.

Na parte exterior dos recipientes que sirvam de embalagem às substâncias designadas de *a*) a *f*) não devem ficar aderentes nenhuns restos do conteúdo. 245–a

(2) Aos carregamentos por vagão completo são aplicáveis as seguintes prescrições:

a) *Substâncias designadas em 1.° e 2.°:* 246
1.° Se forem empregados vagões *cobertos, apetrechados especialmente,* tendo instalações de ventilação eficazes, não é necessária a embalagem. As substâncias devem ser impregnadas de ácido fénico a, pelo menos, 5 por cento ou de outros desinfectantes próprios, de modo que se não sinta o cheiro mefítico do conteúdo;

2.° Se forem empregados vagões *ordinários descobertos* [1]:

α) De 1 de Março a 31 de Outubro as substâncias devem ser embaladas em sacos sólidos e impermeáveis; estes sacos serão impregnados nos desinfectantes indicados em 1.°, para que se não sinta o cheiro mefítico do conteúdo. Todas as remessas dêste género devem ser cobertas com um tôldo de tecido muito forte (chamado tela de lúpulo) impregnado num soluto de um dos citados desinfectantes; êste tôldo deve, por sua vez, ser totalmente tapado com um encerado impermeável não alcatroado.

β) De 1 de Novembro até fins de Fevereiro não é necessária a embalagem em sacos. No entanto, as remessas devem ser igualmente cobertas com um tôldo de tela de lúpulo e êste tôldo por sua vez totalmente coberto com um grande encerado não alcatroado. O primeiro tôldo deve, em caso de necessidade, ser molhado em um dos desinfectantes designados em 1.°, de maneira que se não possa sentir mau cheiro.

γ) Se os desinfectantes não forem suficientes para impedir o mau cheiro, as remessas devem ser embaladas em barricas ou selhas sólidas, estanques e bem fechadas, de maneira que se não possa sentir o mau cheiro do conteúdo do recipiente.

[1] As unhas, chifres e ossos frescos podem ser transportados sem embalagem, ao contrário do prescrito em α e β, se depois de terem sido regados com os desinfectantes apropriados não exalarem mau cheiro e estiverem totalmente cobertos com um encerado ou uma cobertura de cartão betuminoso. O cartão e o encerado não devem poder deslocar-se.

247 *b*) Les *matières dénommées sous 3°:*
Ne demandent pas d'emballage spécial; si elles sont remises non emballées et dans des wagons découverts, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.
Les bâches ne sont pas nécessaires si, après avoir été arrosées d'un désinfectant approprié, ces matières ne répandent pas de mauvaise odeur.

248 *c*) Les *caillettes de veau (4°):*
Doivent être embalées selon le mode prescrit à l'alinéa (1), *d*).

249 *d*) Les *matières dénommées sous 5°:*
Doivent être recouvertes entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être imprégnée de désinfectants appropriés (acide phénique, lysol, etc.), de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

250 *e*) Les *matières dénommées sous 6°*
Doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à alinéa (1), *a*), chiffre marginal 240.

251 *f*) Le *fumier mélangé de paille (7°):*
Ne demande pas d'emballage spécial; s'il est remis sans emballage, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

252 *g*) Les *matières dénommées sous 8°:*
Doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les *crottes de chien sèches* et la *fiente de volaille sèche* peuvent aussi être emballées dans des sacs solides et imperméables.

B. Autres prescriptions

253 (1) Le chemin de fer peut limiter le transport à certains trains, se faire payer d'avance le prix du 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.

254 (2) Les *matières dénommés sous 7° et 8°.*
(A l'exception des *crottes de chien* et de la *fiente de volaille)* ne sont pas acceptées comme expéditions partielles.

255 (3) Les récipients renfermant des *crottes de chien* ne doivent pas être roulés, ils seront transportés debout.

256 (4) Lorsqu'il s'agit de chargements complets, le chemin de fer a la faculté d'exiger que les expéditeurs ou les destinataires fassent nettoyer les lieux de chargement et de déchargement.

257 (5) Le chemin de fer dernier transporteur doit soumettre les wagons de chemins de fer ayant servi au transport de chargements de *matières dénommées sous 1°, 2°, 3° et 7°,* en vrac, ou de chargements de *matières dénommées sous 8°,* chaque fois qu'ils auront été utilisés, à un nettoyage ou une désinfection conformément aux dispositions légales, applicables dans l'État contractant où se trouve la station destinataire. Les frais de la désinfection grèvent la marchandise.

258 (6) Si une odeur nauséabonde se fait sentir, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur; les frais grèvent la marchandise.

247 *b*) As *substâncias designadas em 3.°:*
Não necessitam embalagem especial; no entanto se forem apresentadas não embaladas e em vagões descobertos, a carga deve ser coberta com encerados.

Se, depois de regadas com um desinfectante apropriado, as substâncias não exalarem mau cheiro, os encerados não são necessários.

248 *c*) Os *estômagos de vitelo (4.°):*
Devem ser embalados da maneira indicada na alínea (1), *d*).

249 *d*) As *substâncias designadas em 5.°:*
Devem ser totalmente cobertas com dois toldos grandes sobrepostos, impermeáveis e não alcatroados. O tôldo inferior deve ser impregnado em desinfectantes apropriados (ácido fénico, lisol, etc.), de maneira que se não sinta nenhum mau cheiro. Entre os dois toldos deve ser espalhada uma camada de cal sêca, apagada, de pó de turfa ou de casca de curtimenta já usada.

250 *e*) As *substâncias designadas em 6.°:*
Devem ser embaladas conforme as prescrições indicadas na alínea (1), *a*), número marginal 240.

251 *f*) O *estrume misturado com palha (7.°):*
Não necessita embalagem especial; se fôr apresentado sem embalagem, o carregamento deve ser totalmente coberto com encerados.

252 *g*) As *substâncias designadas em 8.°:*
Devem ser embaladas em recipientes sólidos, estanques e bem fechados. As *fezes de cão sêcas* e o *excremento de aves sêco* também podem ser embalados em sacos sólidos e impermeáveis.

B. Outras prescrições

253 (1) O caminho de ferro pode limitar o transporte a determinados combóios, obrigar ao pagamento adiantado do preço do transporte e tomar, igualmente, disposições especiais referentes à hora e ao prazo da carga e descarga, assim como à camionagem à partida e à chegada. O caminho de ferro pode exigir que os encerados sejam fornecidos pelo expedidor.

254 (2) As *substâncias designadas em 7.° e 8.°:*
(Com excepção das *fezes de cão* e do *excremento de aves)* não são aceites como remessas de detalhe.

255 (3) Os recipientes contendo *fezes de cão* não devem ser rolados; serão transportados ao alto.

256 (4) Quando se trate de carregamentos completos, o caminho de ferro tem a faculdade de exigir que os expedidores ou os destinatários façam lavar os locais da carga e da descarga.

257 (5) O caminho de ferro último transportador deve submeter os vagões que tenham servido ao transporte de *substâncias designadas em 1.°, 2.°, 3.° e 7.°,* a granel, ou a carregamentos de *substâncias designadas em 8.°,* cada vez que forem utilizados, a uma lavagem ou a uma desinfecção em conformidade com as disposições legais aplicáveis no Estado contratante da estação destinatária. As despesas da desinfecção oneram a mercadoria.

258 (6) Se se sentir cheiro nauseabundo, o caminho de ferro pode em qualquer ocasião fazer tratar as substâncias com desinfectantes apropriados, para lhes tirar o cheiro; estas despesas oneram a mercadoria.

259 (7) Les *matières dénommés sous 1°*, emballées dans des récipients en métal munis d'une fermeture de sûreté cédant, pour éviter l'éclatement du récipient, à la pression des gaz pouvant se dégager, ainsi que les *matières dénommées sous 3° et 4°*, peuvent être transportées en wagons couverts. Les *matières dénommées sous 1°*, en tant qu'elles sont transportées dans des récipients en métal sans fermeture de sûreté, ainsi que les *matières dénommées sous 2°, 5°, 6°, 7° et 8°*, doivent être transportées dans des wagons découverts [voir toutefois A, alinéa (2), *a*), 1°, chiffre marginal 246]. Le transport des *crottes de chien sèches*, lorsqu'elles sont emballées selon les prescriptions édictées sous A, al. (2), *g*), chiffre marginal 252, dernière phrase, sera effectué en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches fermant bien.

260 (8) Les récipients vides et les bâches ayant servi au transport des matières de la classe VI doivent être complètement nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés, de manière qu'ils ne répandent aucune odeur méphitique. La lettre de voiture doit mentionner à quel usage ils ont servi. Le transport doit avoir lieu en wagons découverts.

261 (9) Les envois sont soumis du reste aux prescriptions de police en vigueur dans chaque État.

C. Mode de transport

262 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.

D. Chargement

263 Les *matières de la classe VI, ainsi que les sacs vides et les bâches qui ont servi à emballer ou à recouvrir ces matières*, ne doivent pas être chargés dans un même wagon avec des denrées alimentaires.

Appendice

Transports dans des wagons munis d'installations électriques

264 1° Les matières explosibles dénommées sous I–*a* et I–*b*, *3° et 5°*, A, et les matières inflammables (III–*a* et III–*b*) ne peuvent être transportées que dans des véhicules dont les canalisations électriques sont enfermées dans des tubes ou dans des moulures.

265 2° Ne sont admises pour l'éclairage que des lampes à incandescence protégées par des globes en verre résistants et étanches, ou par des couvercles en treillage métallique à mailles suffisamment serrées ou par de fortes enveloppes transparentes, fermées hermètiquement vers l'intérieur du wagon.

Les commutateurs, fusibles, appareils de réglage et installations analogues peuvent être placés à l'intérieur des véhicules s'ils travaillent à une tension inférieur ou égale à 40 volts et ne se trouvent pas sans protection dans le même compartiment que le chargement.

266 3° Les machines électriques, parafoudres, rhéostats et réchauds, installations de réglage, appareils de sécurité (fusibles, interrupteurs automatiques, etc.), dans lesquels s'effectuent ou se produisent normalement des coupures de courant, ne peuvent être placés à l'in-

(7) As *substâncias designadas em 1.°*, embaladas em recipientes de metal munidos de tampa de segurança que possa ceder à pressão de gases que se desenvolvam, para evitar a explosão do recipiente, assim como as *substâncias designadas em 3.° e 4.°*, podem ser transportadas em vagões cobertos. As *substâncias designadas em 1.°*, desde que sejam transportadas em recipientes de metal sem tampas de segurança, assim como as *substâncias designadas em 2.°, 5.°, 6.°, 7.° e 8.°*, devem ser transportadas em vagões descobertos [ver, no entanto, A, alínea (2), *a*), 1.°, número marginal 246]. O transporte de *fezes de cão sêcas*, desde que sejam embaladas segundo as prescrições indicadas em A, alínea (2), *g*), número marginal 252, última parte, será efectuado em vagões cobertos ou vagões descobertos revestidos com encerados que fechem bem. 259

(8) Os recipientes vazios e os encerados que sirvam ao transporte das substâncias da classe VI devem ser completamente lavados e tratados com desinfectantes apropriados, de maneira que não exalem nenhum mau cheiro. A declaração de expedição deve indicar qual o uso que tiveram. O transporte deve fazer-se em vagões descobertos. 260

(9) Em tudo o mais as remessas estão sujeitas às prescrições policiais de cada Estado. 261

C. Modo de transporte

As substâncias designadas na classe VI, os recipientes vazios que tenham contido estas substâncias e os encerados em retôrno que serviram a estes transportes não podem ser transportados em grande velocidade como remessas de detalhe. 262

D. Carregamento

As *substâncias da classe VI*, assim como os *sacos vazios e os encerados que tenham servido para embalar ou para cobrir estas substâncias*, não devem ser carregados no mesmo vagão com géneros alimentícios. 263

Apêndice

Transportes em vagões munidos de instalações eléctricas

1.° As substâncias explosivas designadas em I–*a* e I–*b*, *3.° e 5.°*, A, e as substâncias inflamáveis (III–*a* e III–*b*) não podem ser transportadas senão em veículos cuja montagem eléctrica esteja feita dentro de tubos ou de molduras. 264

2.° Na iluminação sòmente são admitidas lâmpadas de incandescência protegidas por globos de vidro estanques e resistentes, ou com coberturas de rêde metálica de malhas suficientemente apertadas ou com involucros transparentes fortes, hermèticamente fechados para a parte interna do vagão. 265

Podem ser colocados no interior dos veículos comutadores, fusíveis, quadros e instalações análogas, desde que trabalhem a uma tensão inferior ou igual a 40 volts e sejam protegidos quando colocados no mesmo compartimento que a carga.

3.° Não podem ser colocados no mesmo compartimento que a carga, a não ser que estejam encerrados em caixas incombustíveis e construídas de modo a evitar explosões de gás, máquinas eléctricas, pára-raios, reóstatos, resistências, quadros, aparelhos de segurança 266

térieure du véhicule, avec le chargement, que s'ils sont enfermés dans des coffrets incombustibles et construits de manière à eviter les explosions de gaz.

Toutefois, ces mêmes appareils, s'ils fonctionnent sous une tension inférieure ou égale à 40 volts, pourront être placés, sans protection spéciale, à l'intérieur du véhicule, mais à la seule condition de ne pas se trouver dans le même compartiment que le chargement.

267 4° Les matières mentionnées à l'alinéa 1° du présent appendice ne doivent pas être chargées dans des wagons munis d'appareils de chauffage électrique et non plus, en général, dans des wagons munis de transformateurs.

L'emploi de wagons munis de transformateurs à air n'est permis qu'en ce qui concerne les matières inflammables (classes III–*a* et III–b), à la condition que les transformateurs soient construits de manière à exclure tout incendie et soient placés au-dessous du châssis du wagon, séparés de ce dernier par un isolant d'une nature et de dimensions telles qu'un incendie du transformateur ne puisse attaquer le châssis du wagon.

Les wagons possédant des transformateurs doivent être marqués spécialement, à moins qu'ils ne soient sans autres indications reconnaissables comme tels.

268 *Nota.* — Les véhicules ne répondant pas en tout ou en partie à ces différentes conditions d'installation pourront toutefois être utilisés au transport des matières visées ci-dessus sous la réserve expresse que l'on puisse couper le courant électrique à l'entrée de toutes les installations qui ne satisfont pas à ces prescriptions.

Signification des modèles d'étiquettes

269 Les modèles [1] des étiquettes prévues pour les objets des classes I à V sont reproduits sur les pages suivants et signifient:

N° 1	Bombe rouge, encadrée une fois.	Sujets à l'explosion.
N° 1–*a*	Bombe rouge, encadrée deux foix.	Particulièrement sujets à l'explosion.
N° 2	Bombe noire, encadrée une fois.	Sujets à l'explosion.
N° 2–*a*	Bombe noire, encadrée deux fois.	Particulièrement sujets à l'explosion.
N° 3	Torche rouge	Danger de feu.
N° 4	Tête de mort noire. . . .	Matières vénéneuses.
N° 5	Bonbonne rouge	Matières caustiques.
N° 6	Deux flèches sur un plan horizontal, noires.	Haut.
N° 7	Verre à pied rouge . . .	A manier avec précaution. ou Ne pas renverser.
N° 8	Parapluie ouvert noir . .	Craint l'humidité.
N° 9	Lanterne barrée noire . .	Eviter la lanterne à feu nu.
N° 10	Ventilateur noir.	Aérer largement avant de commencer le déchargement ou Aérer largement.
N° 11	Etiquette triangulaire rouge avec inscription en noir.	A manœuvrer avec précaution.

270 Pour les expéditions partielles, le modèle de ces étiquettes peut être réduit jusqu'au tiers dans les longueurs des côtés.

[1] Jusqu'à nouvel ordre, les étiquettes portant le signe ₵ peuvent encore être utilisées.

(fusíveis, interruptores automáticos, etc.), em que se produzam normalmente cortes de corrente.

No entanto, se estes aparelhos funcionarem a uma tensão inferior ou igual a 40 volts, poderão ser colocados sem protecção especial no interior dos veículos, mas com a condição de não ficarem no mesmo compartimento que a carga.

4.° As substâncias mencionadas na alínea 1.ª do 267 presente apêndice não devem ser carregadas em vagões munidos de aparelhos de aquecimento eléctrico e, em geral, em vagões munidos de transformadores.

A utilização dos vagões munidos de transformadores a ar apenas é permitida para as substâncias inflamáveis (classes III–*a* e III–*b*), com a condição de os transformadores estarem construídos de modo que não haja qualquer perigo de incêndio e colocados por debaixo do *châssis* do vagão, separados dêste por um isolador de natureza e dimensões que o incêndio do transformador não possa comunicar-se ao *châssis* do vagão.

Os vagões com transformadores devem ter uma marca especial, a não ser que sejam reconhecidos como tais sem qualquer outra indicação.

Nota. — Os veículos que não correspondem, no todo 268 ou em parte, a estas condições de instalação poderão ser utilizados no transporte das substâncias acima indicadas, com a condição expressa de poder ser cortada a corrente à entrada de todas as instalações que não satisfaçam a estas prescrições.

Significado dos modelos das etiquetas

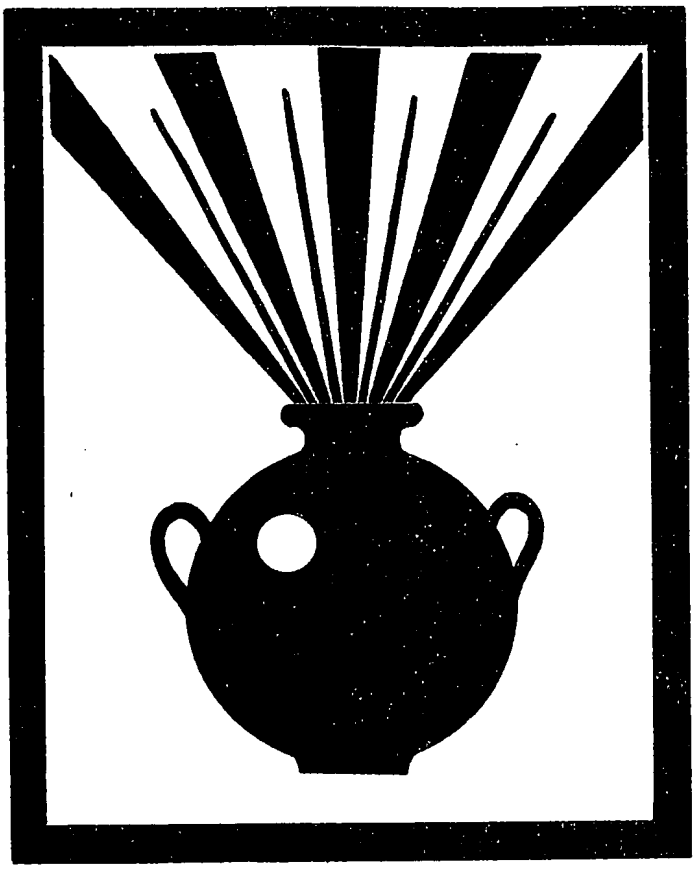
Os modelos [1] das etiquetas previstas para os objec- 269 tos das classes I a V vão reproduzidos a seguir e significam:

N.° 1	Bomba vermelha enquadrada uma vez.	Sujeitos a explosão.
N.° 1–*a*	Bomba vermelha enquadrada duas vezes.	Muito sujeitos a explosão.
N.° 2	Bomba negra enquadrada uma vez.	Sujeitos a explosão.
N.° 2–*a*	Bomba negra enquadrada duas vezes.	Muito sujeitos a explosão.
N.° 3	Archote vermelho	Perigo de fogo.
N.° 4	Caveira negra.	Substâncias venenosas.
N.° 5	Garrafão vermelho. . . .	Substâncias cáusticas.
N.° 6	Duas setas negras sôbre um plano horizontal.	Parte superior.
N.° 7	Copo vermelho de pé. .	Manobrar com precaução ou não tombar.
N.° 8	Guarda-chuva preto aberto	Evitar a umidade.
N.° 9	Lanterna negra traçada. .	Evitar a lâmpada de chama livre.
N.° 10	Ventilador negro.	Arejar bem antes de iniciar a descarga ou Arejar bem.
N.° 11	Etiqueta triangular vermelha com inscrição a negro.	Manobrar com precaução.

Para as remessas de detalhe, o modêlo destas etique- 270 tas pode ser reduzido até um têrço dos comprimentos dos lados.

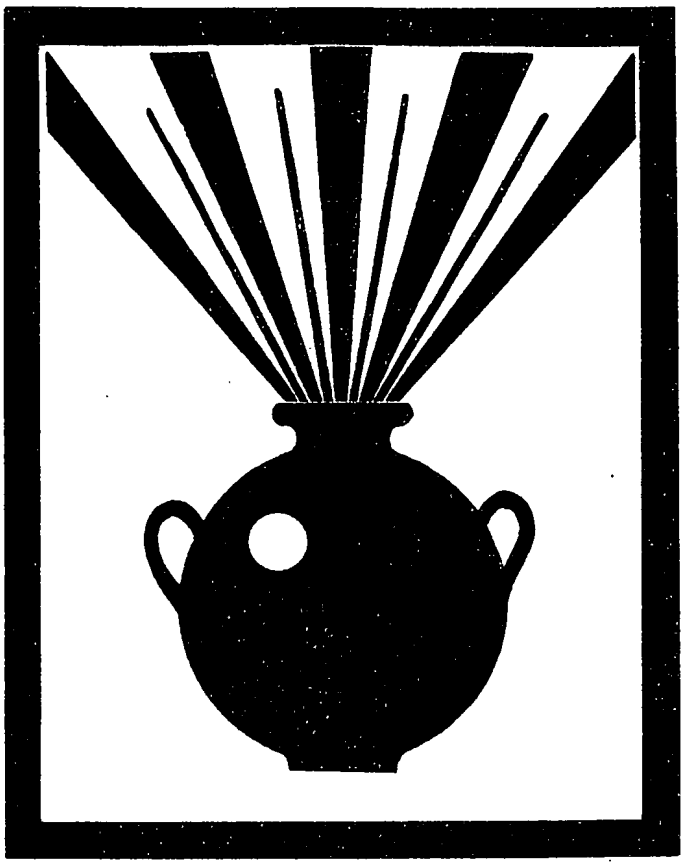
[1] Até nova ordem podem ser utilizadas as etiquetas contendo o sinal ₵

Modèle de l'étiquette n° 1



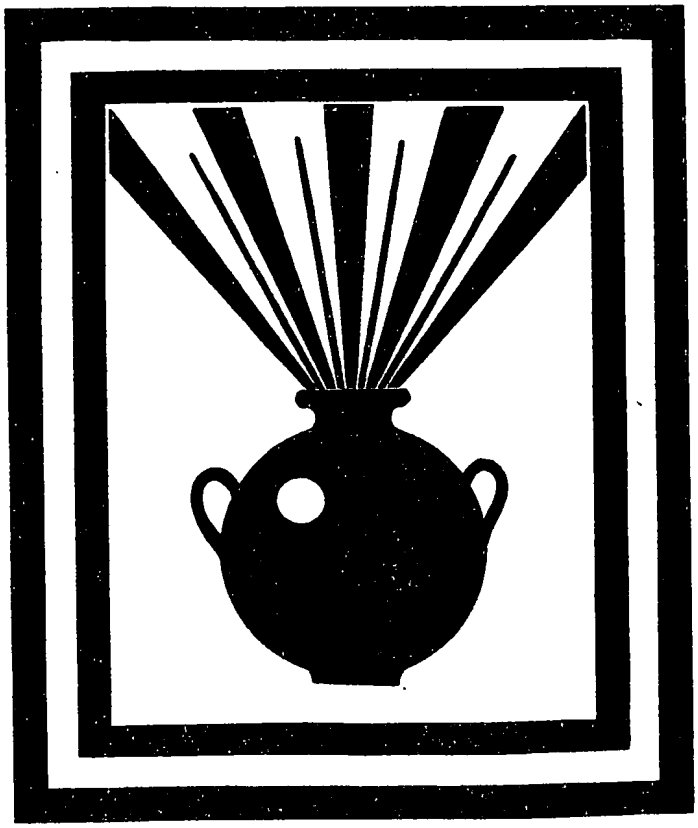
Imprimé à vermeil

Modêlo da etiqueta n.° 1



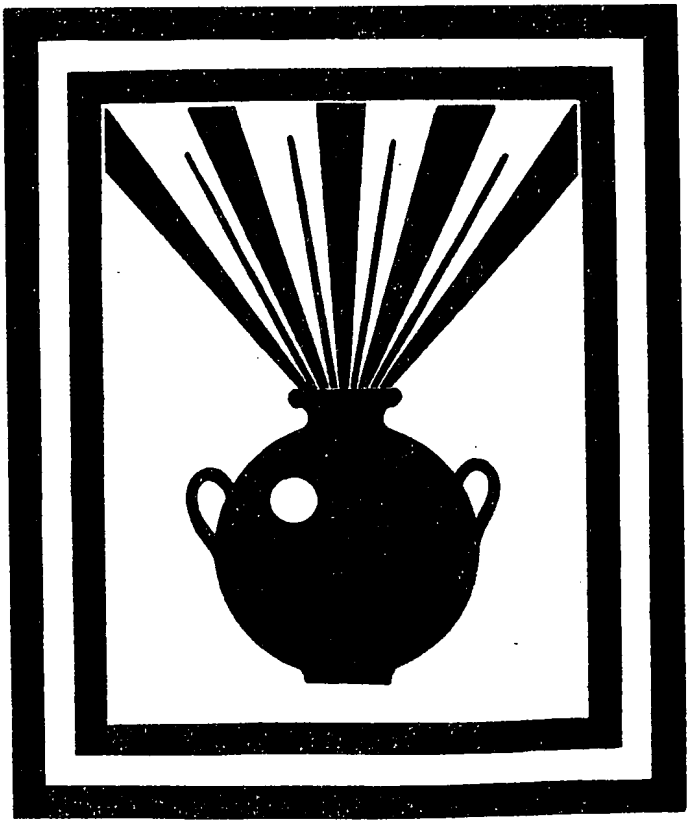
Impresso a vermelho

Modèle de l'étiquette n° 1-*a*



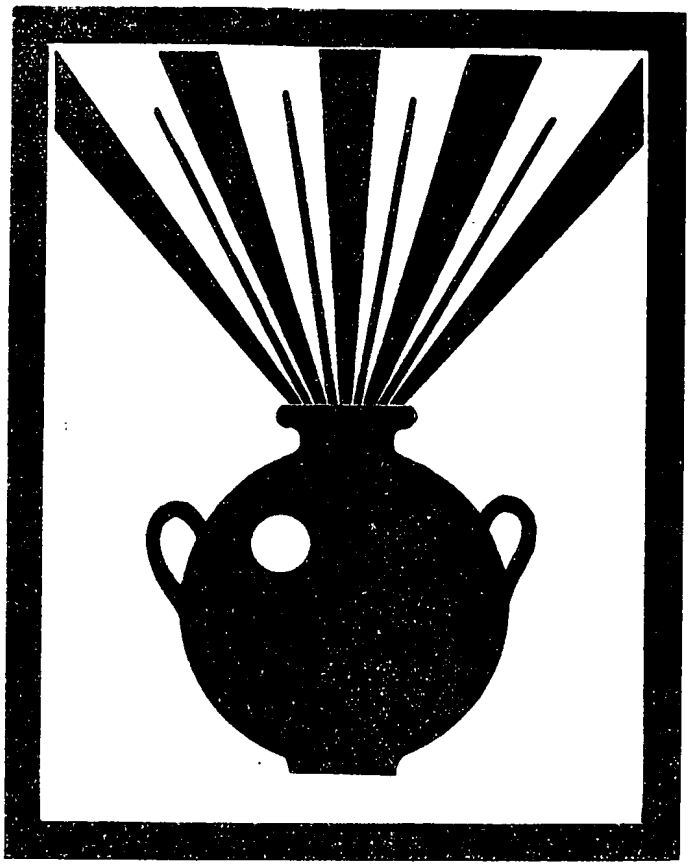
Imprimé à vermeil

Modêlo da etiqueta n.° 1-*a*

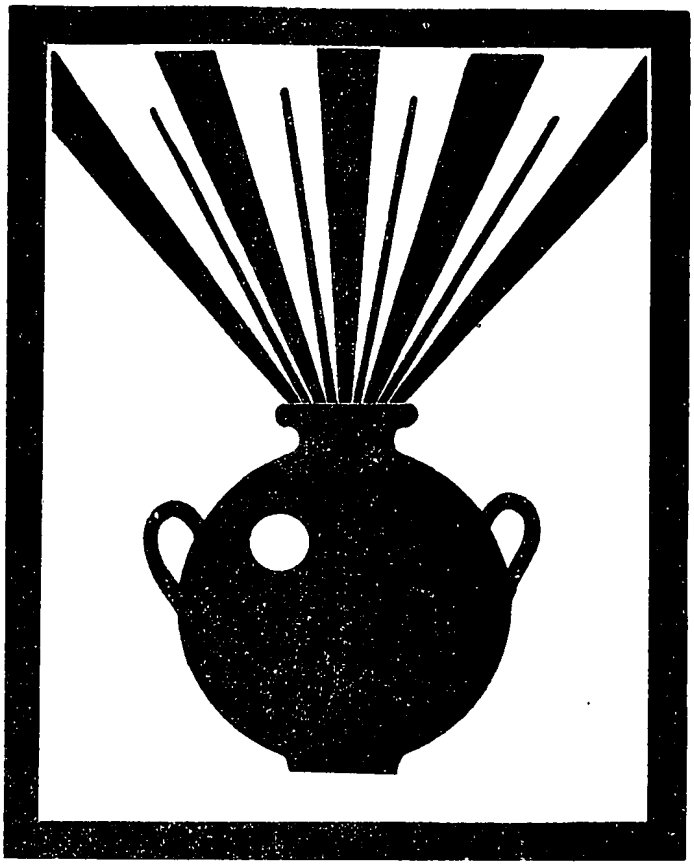


Impresso a vermelho

Modèle de l'étiquette n° 2



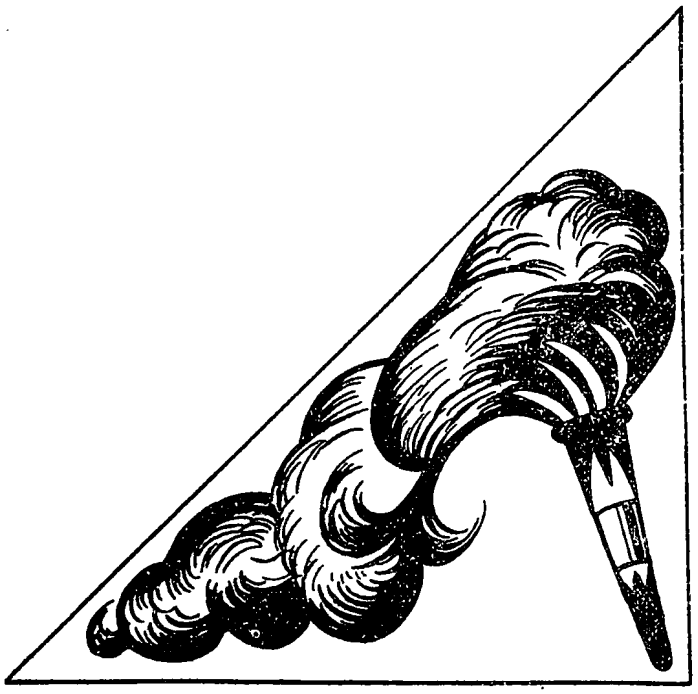
Modêlo da etiqueta n.º 2



Modèle de l'étiquette n° 2-*a*

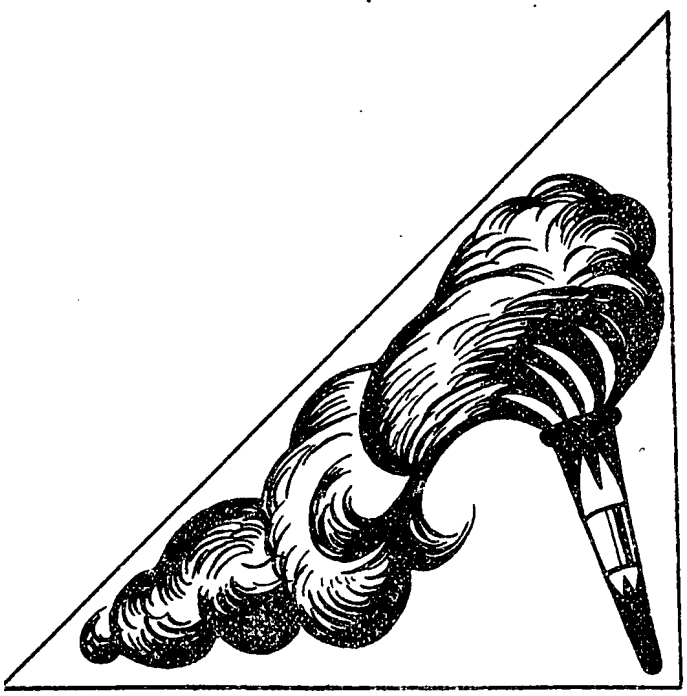
Modêlo da etiqueta n.º 2-*a*

Modèle de l'étiquette n° 3



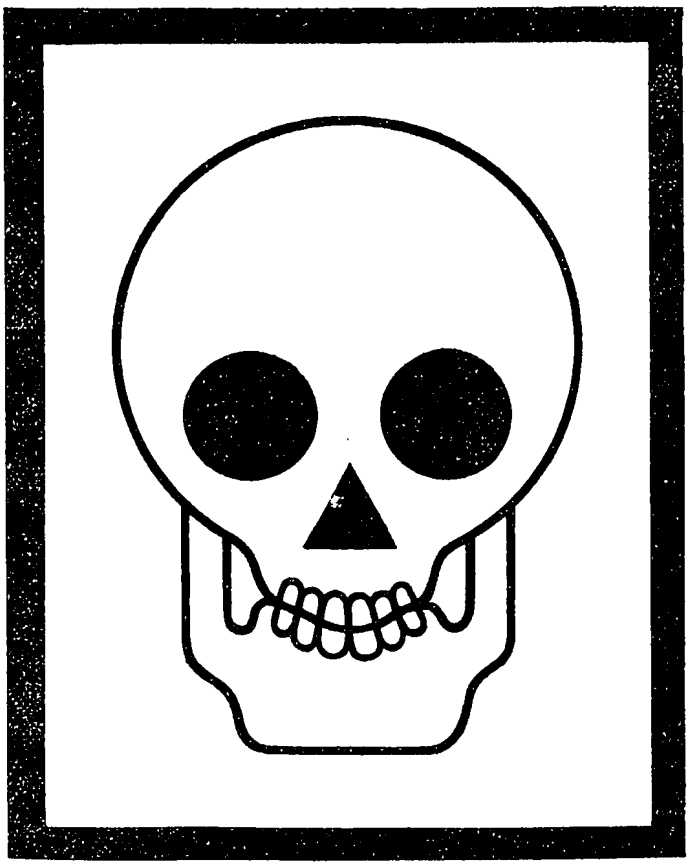
Imprimée sur papier vermeil

Modêlo da etiqueta n.° 3

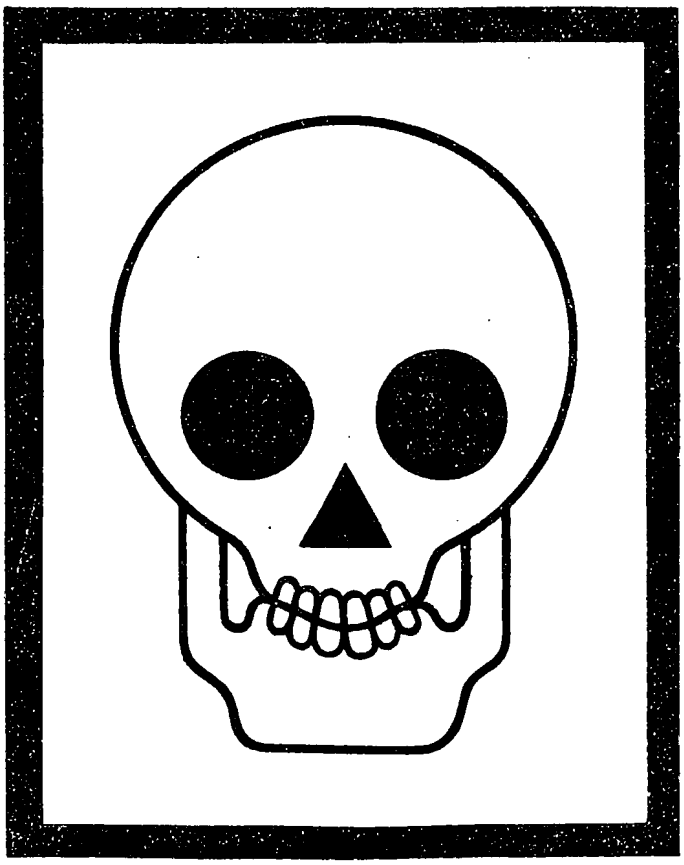


Impresso sôbre papel vermelho

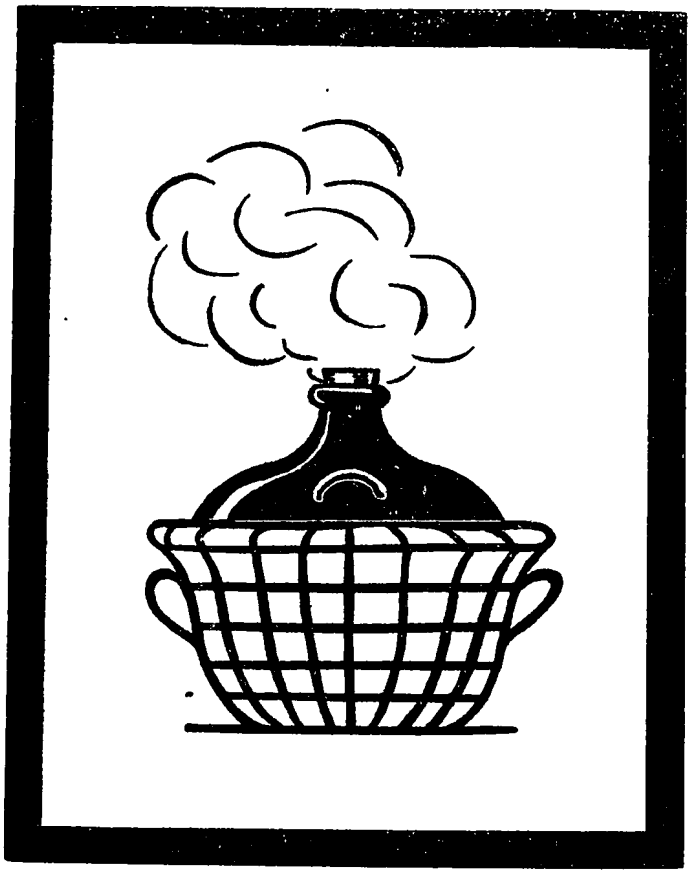
Modèle de l'étiquette n° 4



Modêlo da etiqueta n.° 4

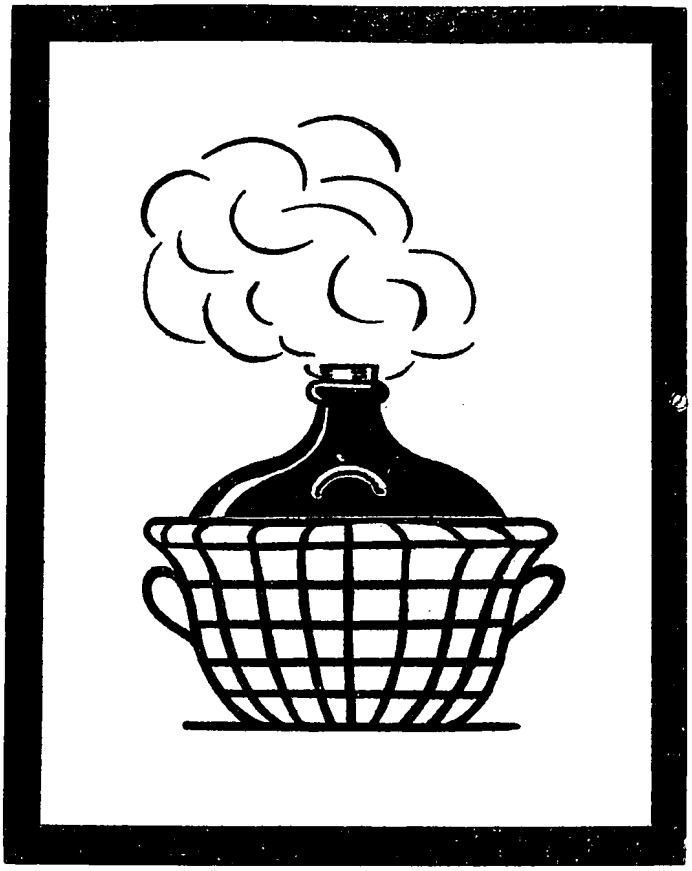


Modèle de l'étiquette n° 5



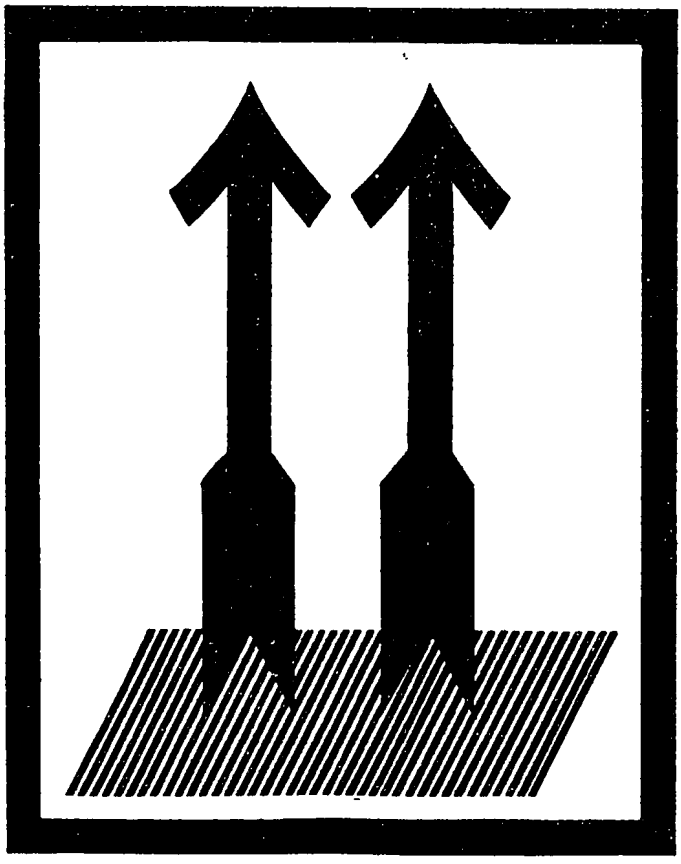
Imprimé à vermeil

Modêlo da etiqueta n.º 5

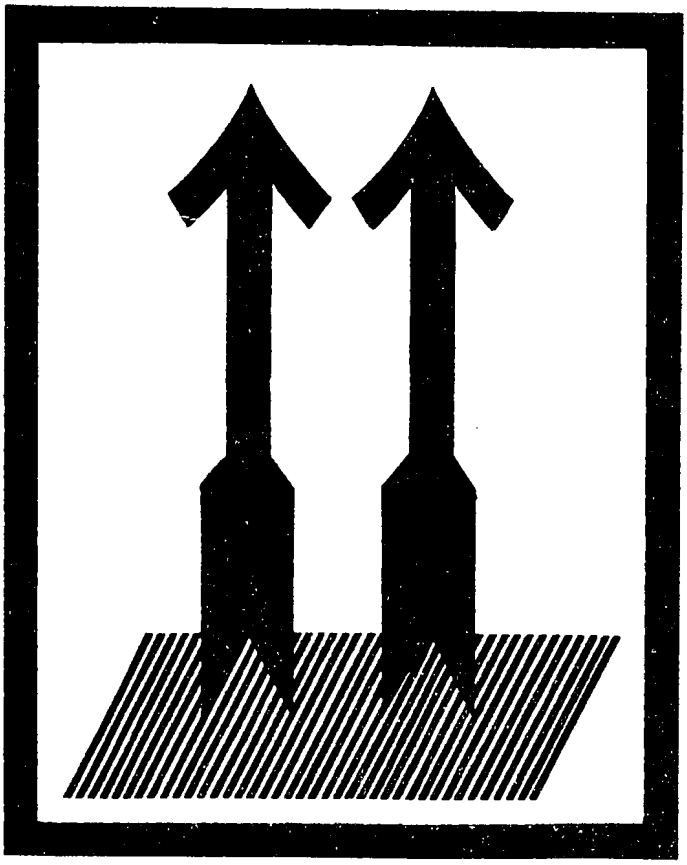


Impresso a vermelho

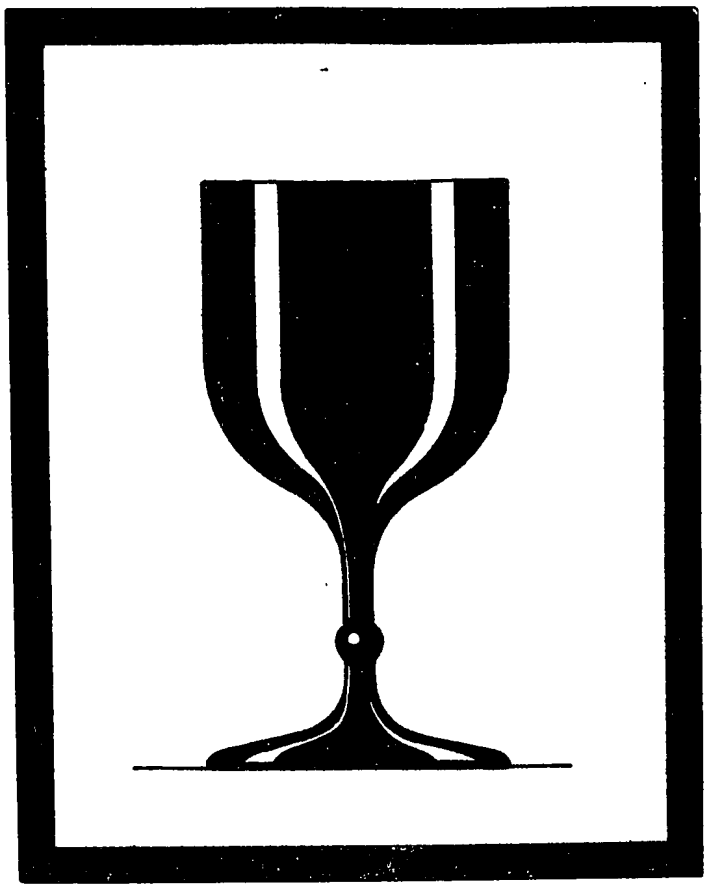
Modèle de l'étiquette n° 6



Modêlo da etiqueta n.º 6

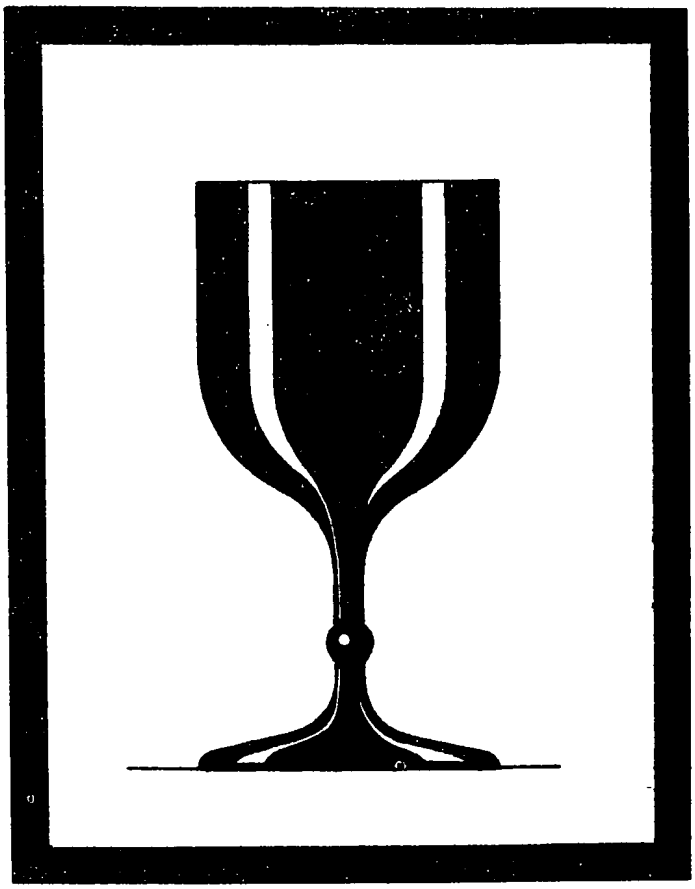


Modèle de l'étiquette nº 7



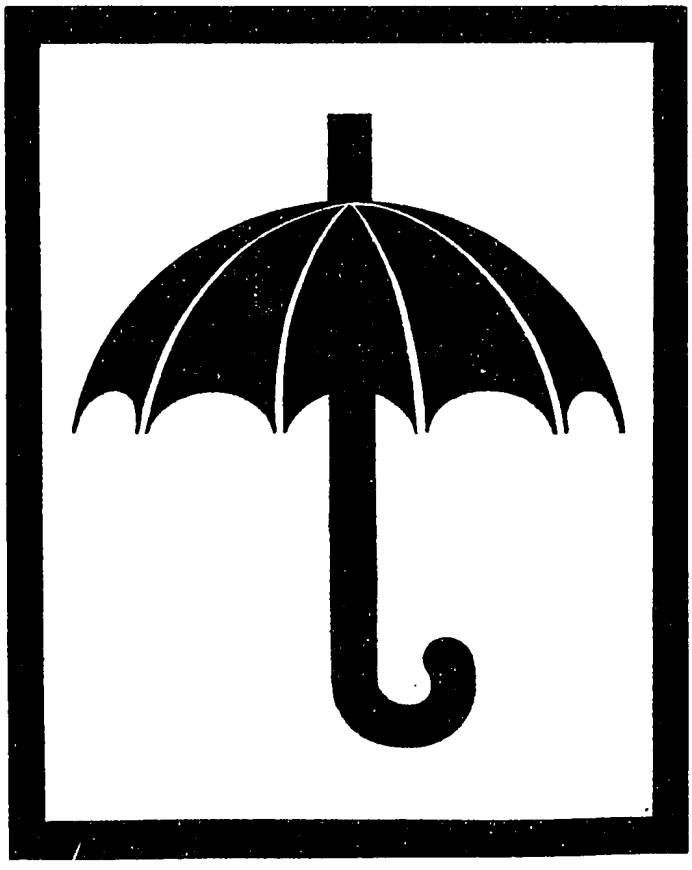
Imprimé à vermeil

Modêlo da etiqueta n.º 7

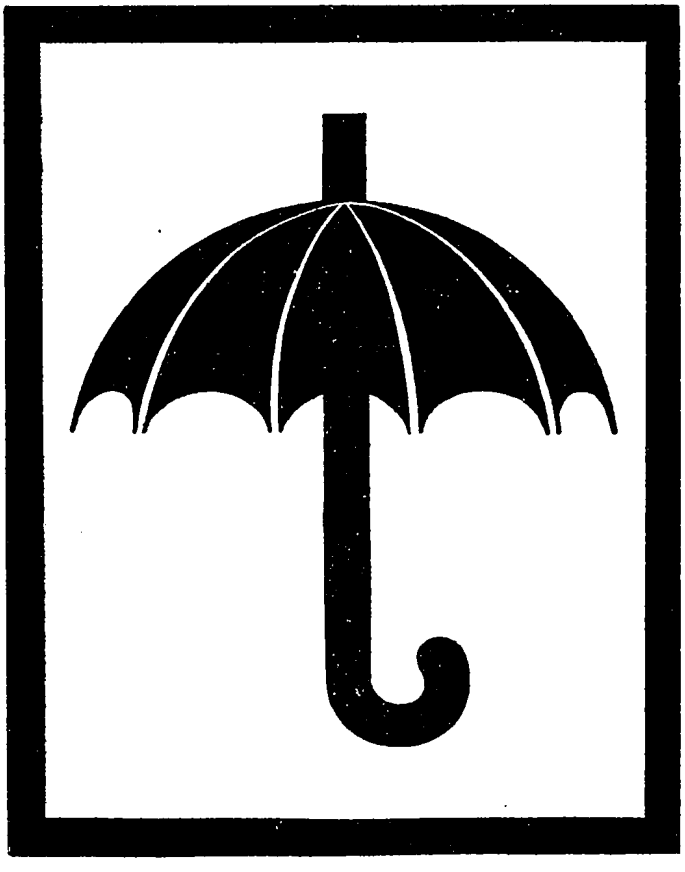


Impresso a vermelho

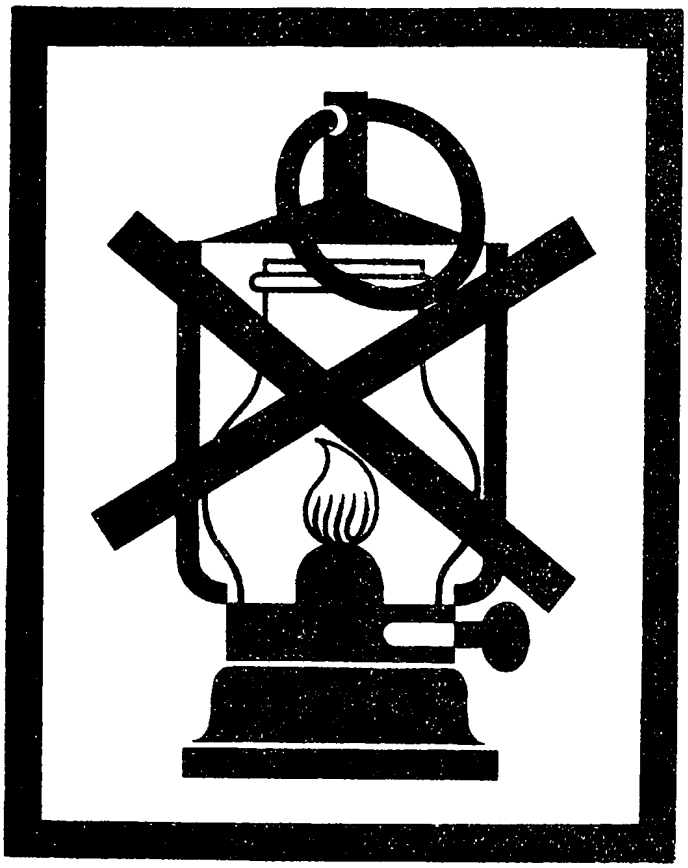
Modèle de l'étiquette nº 8



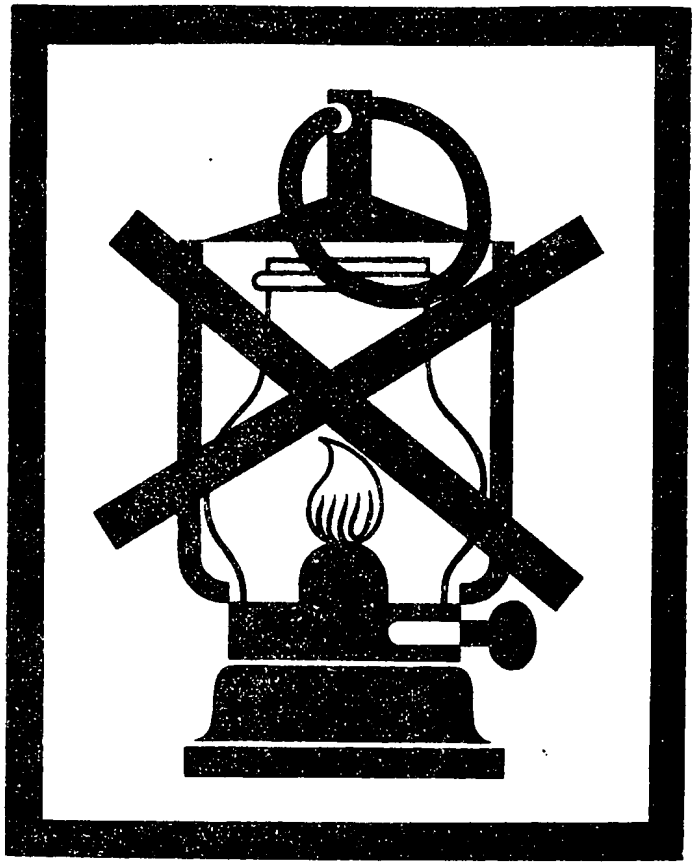
Modêlo da etiqueta n.º 8



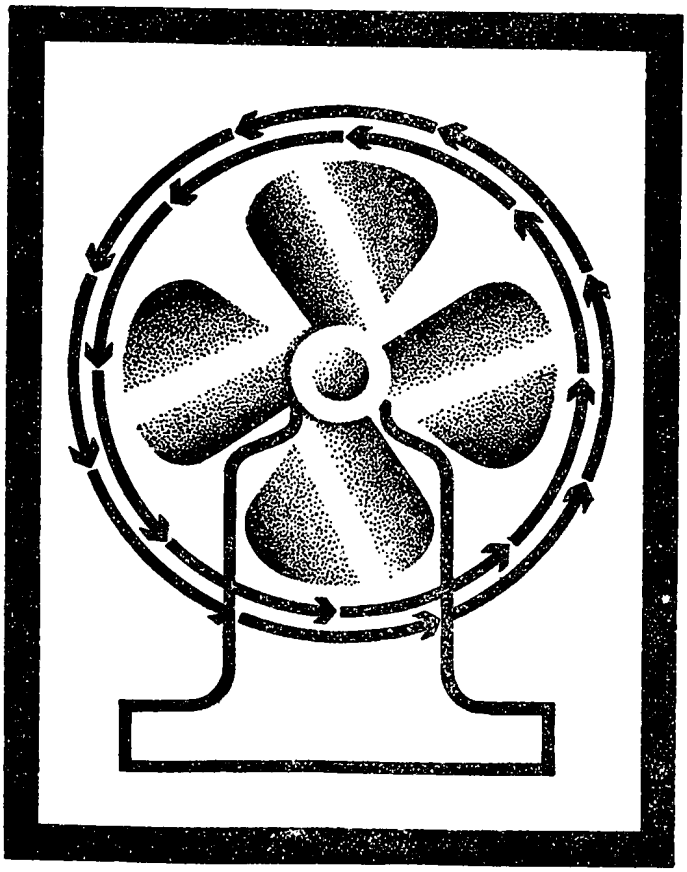
Modèle de l'étiquette nº 9



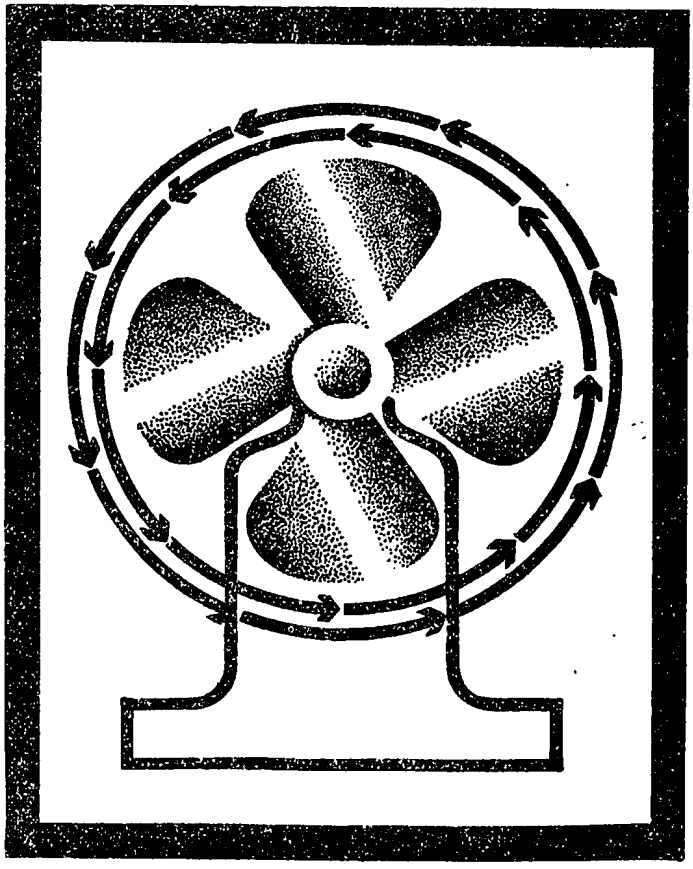
Modêlo da etiqueta n.º 9



Modèle de l'étiquette nº 10



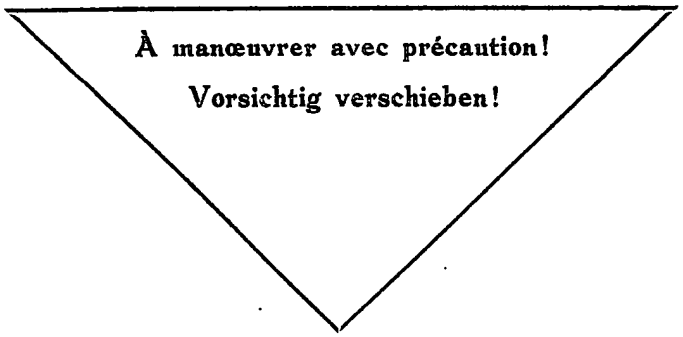
Modêlo da etiqueta n.º 10



Modèle de l'étiquette nº 11

«À manœuvrer avec précaution!»

(Echelle: 1/2)

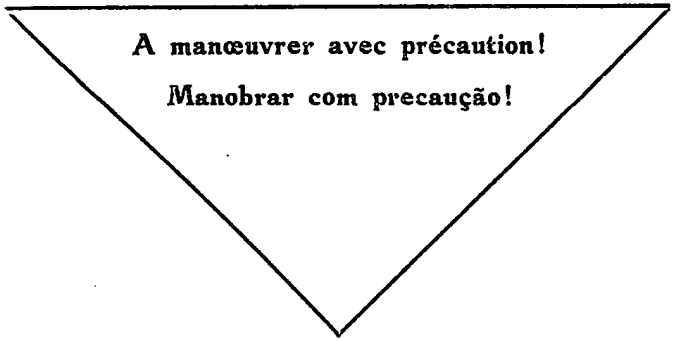


Imprimée sur papier orange

Modêlo da etiqueta n.º 11

«Manobrar com precaução»

(Escala: 1/2)



Impresso sôbre papel côr de laranja

Annexe II (article 6)

Dédouanement en gare de

Expédié

à destination de

via

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Timbre de contrôle

LETTRE DE VOITURE (1)

PETITE VITESSE

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

N° de la feuille de route

Wagons

Série *	Numéros *	Marque de propriété	Capacité de chargement, surface de plancher	Tare des wagons de particuliers

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

M.

Rue et numéro

A (ville et pays)

Gare destinataire

Mention éventuelle: «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur):

Tarifs et itinéraires réclamés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Intérêt à la livraison (en toutes lettres)

Débours, Remboursement

Détail .....

Débours ..... (en toutes lettres)

Remboursement

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: _____, le _____ 19__

Signature

Les parties 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.

Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire

(Hauteur du papier 297mm)

(1) Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

Desembaraço aduaneiro na estação de

Expedido

com destino a

via

TRANSPORTE INTERNACIONAL EM CAMINHOS DE FERRO

Carimbo de fiscalização

DUPLICADO DA DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO (1)

PEQUENA VELOCIDADE

Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

N.º da fôlha de trânsito

Vagões

Série *	Números *	Marca de propriedade *	Capacidade de carregamento, superfície de piso	Tara dos vagões particulares

* A preencher pelo expedidor ùnicamente quando efectue o carregamento.

O Sr.

Rua e número

Em (cidade e país)

Estação de destino

Indicação eventual: «na estação» ou «a entregar ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor

Caminho de ferro destinatário

Carregado pelo (caminho de ferro ou pelo expedidor):

As partes enquadradas por linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro, as outras pelo expedidor. O expedidor deve inutilizar com um traço os quadrados que deixar em branco.

Direcção ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Pêso bruto real Kg

Tarifas e itinerários reclamados

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias de barreira fiscais, da polícia ou de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e descrição dos selos de alfândega. Designação eventual de um mandatário. Outras declarações previstas pelas leis ou regulamentos.

Interêsse na entrega (por extenso)

Desembolsos, Reembôlso

Detalhe .....

Desembolsos.... (por extenso)

Reembôlso.....

Nome, apelido e morada do expedidor: _____, ____ de _____ de 19__

Assinatura

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária

(1) São aplicáveis ao transporte a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro assim como os regulamentos e as tarifas dos caminhos de ferro interessados.

(Altura do papel, 297mm)

(Comprimento do papel, 420mm)

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif — Classe du tarif	Unité de taxe	A payer par l'expéditeur	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
Kg				Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison	
				Débours	
				Remboursement . .	
				Taxe pour remboursement	
				Frais de transport jusqu'à	
				A reporter	

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif — Classe du tarif	Unité de taxe	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire	Timbres des gares de transit
Kg			*Report*		1
					2
					3
					4
					5
					6
					7

Pêso arredondado para o cálculo das despesas de transporte	Tarifa — Classe da tarifa	Unidade a taxar	A pagar pelo expedidor	Detalhe das despesas Câmbios e data da conversão	A receber do destinatário	Pêso arredondado para o cálculo das despesas de transporte	Tarifa — Classe da tarifa	Unidade a taxar	Detalhe das despesas Câmbios e data da conversão	A receber do destinatário	Carimbos das estações de trânsito
Quilogr.				Taxa suplementar pelo interêsse na entrega		Quilogr.			*Transporte*		1
				Desembolsos							
				Reembolsos							2
				Taxa de reembôlso							
				Importância do transporte até							3
											4
											5
											6
				A transportar . . .							7

Annexe II (article 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE (1)

PETITE VITESSE

Timbre de contrôle

Dédouanement en gare de	Expédié à destination de	via

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

N° de la feuille de route

Wagons

Série *	Numéros *	Marque de propriété *	Capacité de chargement, surface de plancher	Tare des wagons de particuliers

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

M.

Rue et numéro

A (ville et pays)

Gare destinataire

Mention éventuelle: «en gare» ou «livrable à domicile»

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur):

Tarifs et itinéraires réclamés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Intérêt à la livraison (en toutes lettres)

Débours, Remboursement

Détail .....

Débours ..... (en toutes lettres)

Remboursement

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: _____, le _____ 19__

Signature

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit obtitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

Adresse ou marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire

(Hauteur du papier 297mm)

(1) Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

Desembaraço aduaneiro na estação de

Expedido

com destino a

via

TRANSPORTE INTERNACIONAL EM CAMINHOS DE FERRO

Carimbo de fiscalização

DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO (1)

PEQUENA VELOCIDADE

Designação das despesas que o expedidor toma a seu cargo

N.º da fôlha de trânsito

Vagões

Série *	Números *	Marca de propriedade *	Capacidade de carregamento, superfície de piso	Tara dos vagões particulares

* A preencher pelo expedidor únicamente quando efectue o carregamento.

O Sr.

Rua e número

Em (cidade e país)

Estação de destino

Indicação eventual: «na estação» ou «a entregar ao domicílio»

Caminho de ferro expedidor

Caminho de ferro destinatário

Carregado pelo (caminho de ferro ou pelo expedidor):

Tarifas e itinerários reclamados

Declaração para o cumprimento das formalidades alfandegárias de barreira fiscais, de polícia ou de outras autoridades administrativas. Indicação dos documentos juntos. Quantidade e descrição dos selos de alfândega. Designação eventual de um mandatário. Outras declarações previstas pelas leis ou regulamentos.

Interêsse na entrega (por extenso)

Desembolsos, Reembôlso

Detalhe .....

Desembolsos.... (por extenso)

Reembôlso.....

Nome, apelido e morada do expedidor:

, de de 19

Assinatura

Direcção ou marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Pêso bruto real Kg

As partes enquadradas por linhas grossas devem ser preenchidas pelo caminho de ferro, as outras pelo expedidor. O expedidor deve inutilizar com um traço os quadrados que deixar em branco.

Carimbo da estação expedidora		Carimbo de pesagem	Carimbo da estação destinatária

(Altura do papel, 297mm)

(Comprimento do papel, 420mm)

(1) São aplicáveis ao transporte a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro, assim como os regulamentos e as tarifas dos caminhos de ferro interessados.

8 DE DEZEMBRO DE 1939

1569

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif — Classe du tarif	Unité de taxe	A payer par l'expéditeur	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif — Classe du tarif	Unité de taxe	Détail des frais Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire	Timbres des gares de transit
Kg				Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison		Kg			*Report*		1
				Débours							2
				Remboursement . .							3
				Taxe pour remboursement							4
				Frais de transport jusqu'à							5
											6
											7
				A reporter							

Pêso arredondado para o cálculo das despesas de transporte	Tarifa — Classe da tarifa	Unidade a taxar	A pagar pelo expedidor	Detalhe das despesas — Câmbios e data da conversão	A receber do destinatário
Quilogr.				Taxa suplementar pelo interêsse na entrega	
				Descmbolsos	
				Reembolsos	
				Taxa de reembôlso	
				Importância do transporte até	
				A transportar . . .	

Pêso arredondado para o cálculo das despesas de transporte	Tarifa — Classe da tarifa	Unidade a taxar	Detalhe das despesas — Câmbios e data da conversão	A receber do destinatário	Carimbos das estações de trânsito
Quilogr.			*Transporte*		1
					2
					3
					4
					5
					6
					7

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.

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 entreguei para serem expedidas, a saber :*

_____

_____

_____

Declaro que estas mercadorias, quando vão acompanhadas por 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 fôr aplicável.

Anexe IV
(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 Chemins 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

Anexo IV
(Artigo 21.°)

MODIFICAÇÕES AO 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 $\frac{\text{grande}}{\text{pequena}}$ *velocidade de* _____ *de 19*___ *à consignação do Sr.* _____ _____ *em* _____ *as modificações seguintes (*) :*

1.° devolvê-la à estação expedidora ao Sr. _____ ;

2.° detê-la em trânsito, aguardando instruções ulteriores ;

3.° sustar a entrega, aguardando instruções ulteriores ;

4.° entregá-la ao Sr. _____ *em* _____ *estação do caminho de ferro de* _____ ;

5.° não a entregar sem receber reembôlso de _____ (Por extenso) ;

6.° não a entregar contra reembôlso designado na declaração de expedição, mas contra reembôlso de _____ (Por extenso) ;

7.° entregá-la sem cobrar o reembôlso ;

8.° entregá-la franco de porte _____

Em _____, ___ *de* _____ *de 19*___

(Assinatura)

(*) *Tracejar as indicações que não forem aplicáveis.*

Á 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.° da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro. Foram averbadas no duplicado da declaração de expedição, que foi apresentada pelo expedidor. O documento entregue ao expedidor referente ao reembôlso foi $\frac{\text{rectificado}}{\text{retirado}}$. *Esta declaração confirma o nosso telegrama de* _____ *n.°* ____

Em _____, ___ *de* _____ *de 19*___

O CHEFE DA ESTAÇÃO

ANNEXE V

(Article 57)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

ARTICLE 1er

§ 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 57 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 pension, dont les 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.

A 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 1er 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 1er 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'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué 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

ANEXO V

(Artigo 57.º)

Regulamento relativo à Repartição Central de Transportes Internacionais em Caminhos de Ferro

ARTIGO 1.º

§ 1.º A Repartição Central de Transportes Internacionais em Caminhos de Ferro tem sede em Berna. 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 dos percursos realizados pelas demais emprêsas admitidas a participar nos transportes efectuados nas condições fixadas pela Convenção internacional. No entanto, as carreiras de navegação participam das despesas proporcionalmente a metade sòmente dos seus percursos. Para cada Estado a contribuïção é de 1,40 francos no máximo por quilómetro. O montante do crédito anual referente ao quilómetro da 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 conseqüência 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-á 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-á no começo do ano seguinte, por ocasião da remessa do relatório do seguinte exercício findo. Se à data de 1 de Julho seguinte não fôr dada satisfação, uma quarta instância será feita junto do Estado retardatário a fim de satisfazer as duas anuïdades vencidas; no caso de insucesso, a Repartição Central dar-lhe-á conhecimento, três meses depois, de que, se não fôr efectuado o pagamento em atraso até ao 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, tàcitamente expressa pelo Estado em falta, de se separar da Convenção, procederá à irradiação das linhas dêsse 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

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 dons 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 ledit État sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq 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.

cada um na proporção em que, durante o período de dois anos findo ao tempo da separação do Estado em falta, com êste fazia parte da Convenção. Um Estado cujas linhas tenham sido irradiadas nas condições indicadas na alínea anterior sòmente poderá obter a sua readmissão no serviço dos transportes internacionais pagando prèviamente 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 contribuïtiva.

ARTICLE 2

§ 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.

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 de outras emprêsas e aos objectos excluídos do transporte ou admitidos em determinadas condições, bem como os assuntos de jurisprudência e estatística julgados de interêsse.

§ 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.

ARTICLE 3

§ 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 transport 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 prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 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.

ARTIGO 3.º

§ 1.º Os processos e contas de débito em atraso de transportes internacionais podem ser enviados pela administração credora à Repartição Central, a fim de esta facilitar as cobranças. Para êste efeito a Repartição Central põe a emprêsa de transportes 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 emprêsa de transportes 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 emprêsa de transportes não obedecer dentro de quinze dias às determinações da Repartição Central, é-lhe dirigida nova instância, com indicação das conseqüências 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 emprêsa de transportes uma nota fundamentada, convidando êsse Estado a informar sôbre as medidas a tomar e especialmente a examinar se deve manter na relação as linhas da emprêsa de transportes em débito.

§ 6.º Se o Estado a que pertence a emprêsa de transportes devedora declara que, apesar da recusa de pagamento, entende não dever fazer retirar da relação as linhas desta emprêsa, 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 emprêsa no que se refere aos débitos resultantes dos transportes internacionais.

ANNEXE VI

(Article 60)

Règlement relatif à la commission d'experts

ARTICLE 1er

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres États contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

ARTICLE 2

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 Commision à siéger. Tous les États contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

ARTICLE 3

La Commission est valablement constituée lorsque trois États contractants sont représentés.

ARTICLE 4

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

ARTICLE 5

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

Chaque État supporte les frais de ses représentants.

ARTICLE 7

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

ARTICLE 8

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central, assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

ANEXO VI

(Artigo 60.º)

Regulamento relativo à 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 de 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 reünião 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.

ARTIGO 8.º

O director, ou, na sua falta, o vice-director da Repartição Central, assiste às sessões da comissão, tendo voto consultivo.

ANNEXE VII

(Article 61, § 1)

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.)

ARTICLE 1er

Définition des wagons de particuliers

§ 1. Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un chemin de fer et munis de la marque distinctive [P]. Pour l'application du présent règlement est considéré

ANEXO VII

(Artigo 61.º, § 1.º)

Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (R. I. P.)

ARTIGO 1.º

Definição de vagões particulares

§ 1.º Os vagões particulares admitidos ao serviço internacional são vagões de tipos especiais, designados no parágrafo seguinte, matriculados em nome de um particular (pessoa ou sociedade) por um caminho de ferro e munidos da marca distintiva [P]. Para a aplicação do presente regulamento é considerado como pro-

comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. Ces wagons sont:

a) Les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons);

b) Les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie;

c) Les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. Le chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

ARTICLE 2

Droit de disposition

§ 1. Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au chemin de fer immatriculateur; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de particulier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, au frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

prietário do vagão o particular que obteve a matrícula e cujo nome ou firma deve ser inscrito no vagão.

§ 2.° Estes vagões são:

a) Vagões-reservatórios (vagões com cisternas, com reservatórios, com tonéis, com depósitos, com talhas, com *bidons*);

b) Vagões-oficinas, produtores de frio ou de calor, quer a sua capacidade seja ou não totalmente ocupada pela maquinaria;

c) Outros vagões, especialmente preparados para o transporte de determinadas mercadorias.

Podem ser realizados acordos particulares entre caminhos de ferro para a admissão, em determinados percursos, de diferentes vagões dos acima indicados.

§ 3.° O caminho de ferro que faz a matrícula é o único competente para decidir se, segundo as disposições citadas, o vagão poderá ser admitido em serviço internacional.

ARTIGO 2.°

Direito de dispor dos vagões

§ 1.° O direito de dispor de um vagão particular pertence, em princípio, ao proprietário.

§ 2.° O expedidor de um vagão particular, vazio ou carregado, que não seja o seu proprietário deve entregar na estação expedidora, ao mesmo tempo que a declaração de expedição, uma declaração por escrito do proprietário dando o seu acôrdo ao transporte a efectuar. O caminho de ferro pode não exigir esta declaração por escrito se a estação expedidora do vagão, vazio ou carregado, pertencer à administração que matriculou o vagão e se o proprietário consentir. Este consentimento deve ser dado por escrito ao caminho de ferro que fez a matrícula, podendo visar uma parte ou a totalidade dos vagões matriculados em nome do proprietário interessado.

A declaração do proprietário não é necessária quando o destinatário de um vagão expedido vazio pelo proprietário para carregar o apresenta a transporte com carga na estação a que o vagão chegou vazio.

O expedidor de um vagão vazio não pode, sem acôrdo do proprietário, fazer nenhuma modificação ao contrato de transporte.

§ 3.° Se um vagão particular, vazio ou carregado, fôr apresentado a transporte por um expedidor que não seja ao mesmo tempo o proprietário do vagão, o direito que o proprietário tem de dispor do vagão fica suspenso emquanto durar o transporte, salvo no caso previsto no § 5.° do artigo 3.°

§ 4.° Não havendo ordem em contrário do proprietário, o destinatário de uma mercadoria chegada num vagão particular é autorizado a devolvê-lo vazio ou carregado à sua estação de depósito, à consignação do proprietário.

§ 5.° Não havendo ordem em contrário do proprietário e se o destinatário não se utilizar do direito previsto no § 4.°, o caminho de ferro é autorizado a devolver de ofício o vagão depois de descarregado à sua estação de depósito, à custa do proprietário, com uma declaração de expedição passada em nome e à consignação dêste último.

Esta disposição é também aplicável aos vagões que cheguem vazios para tomar carga e que o destinatário não entregue carregados no prazo de oito dias depois da chegada, se o proprietário enviar instruções em contrário antes de ter expirado êste prazo.

As prescrições do presente parágrafo não são aplicáveis aos vagões que se encontrem em ramais particulares.

ARTICLE 3

Conditions de transport des wagons de particuliers

§ 1. Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, les indications suivantes:

a) S'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne «Désignation de la marchandise», la mention «vide allant prendre charge» ou bien «vide en retour»;

b) S'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans la colonne «Marque et numéros», le chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

§ 5. Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également:

a) Aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche pas leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination;

b) Aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompte détérioration, le chemin de fer est en droit de la vendre, au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque

ARTIGO 3.º

Condições do transporte dos vagões particulares

§ 1.º Os vagões particulares vazios são apresentados a transporte com a declaração de expedição internacional.

§ 2.º O expedidor deve exarar na declaração de expedição, além das indicações previstas pela Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro, as seguintes indicações:

a) Se se tratar de um vagão vazio, na coluna «Designação da mercadoria», a indicação «vazio, indo tomar carga» ou «vazio, em retôrno»;

b) Se se tratar de um vagão vazio ou carregado, na coluna «Marca e números», o caminho de ferro que fez a matrícula, o número e a estação de depósito do vagão.

§ 3.º Os vagões particulares não devem ser utilizados no transporte de mercadorias diferentes daquelas para que são destinados.

§ 4.º Se o vagão particular tiver aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, depósitos de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor ou ao destinatário assegurar-lhes o serviço.

§ 5.º Se um vagão particular expedido vazio para ir tomar carga sofrer uma avaria em trânsito que, na opinião do caminho de ferro, o impossibilite de circular carregado, a estação em que foi constatada a avaria detém o vagão e pede, sem demora e directamente por telegrama particular, cujas despesas ficam a cargo do proprietário, instruções dêste último. Se o proprietário do vagão não fôr ao mesmo tempo o expedidor, a estação que constatou a avaria previne igualmente o expedidor por intermédio da estação expedidora.

Se o proprietário não enviar instruções dentro do prazo de oito dias a partir da data do telegrama, o caminho de ferro é autorizado a devolver de ofício o vagão à estação de depósito do mesmo, com uma declaração de expedição passada em nome e à consignação do proprietário. Na declaração de expedição devem ser inscritas as razões da devolução.

O preço do transporte e outras despesas feitas até à estação em que o vagão foi retido, assim como as que resultarem quer da execução das instruções do proprietário quer da devolução de ofício do vagão à estação de depósito, sobrecarregam a remessa.

Quando a detenção do vagão tenha sido ocasionada por uma falta do caminho de ferro, ficam reservados os direitos do proprietário, tendo em vista as disposições do artigo 5.º abaixo.

As disposições do presente parágrafo aplicam-se igualmente:

a) Aos vagões expedidos vazios, quer quando vão tomar carga, quer em retôrno, e que sofram em trânsito uma avaria que os impeça de circular. Os vagões expedidos vazios em retôrno que sofram uma avaria em trânsito que os não impeça de circular vazios devem ser enviados a destino;

b) Aos vagões expedidos carregados e que devido a avaria não possam circular ou continuar a efectuar o transporte. O caminho de ferro, neste caso, a não ser que julgue preferível fazer o transbôrdo do carregamento, pede instruções ao expedidor sôbre o que deve fazer à mercadoria. Se a mercadoria fôr susceptível de rápida deterioração, o caminho de ferro tem o direito de a vender ao melhor preço sem qualquer outra formalidade, avisando telegràficamente o expedidor, à conta dêste. Quando o transbôrdo seja feito de ofício ou a pedido do expedidor ou quando a mercadoria fôr

la marchandise a été vendue, le chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

ARTICLE 4

Exclusion des remboursements, des débours et de la déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2. La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

ARTICLE 5

Responsabilité

§ 1. Le chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 2. En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. Le chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers ou de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. Le chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stipulations figurant dans les contrats d'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § 1er de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer est dressé par le chemin de fer. Si le propriétaire établit que le dommage résulte de la faute du chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 7. Le chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au chemin de fer.

vendida, o caminho de ferro pede instruções ao proprietário do vagão sôbre o destino a dar-lhe.

Quando o caminho de ferro faça à sua conta, por meio de uma operação de pequena importância, as reparações para pôr o vagão em estado de circular ou de o tornar utilizável, não são pedidas instruções ao proprietário.

ARTIGO 4.º

Exclusão de reembolsos, desembolsos e da declaração de interêsse na chegada

§ 1.º As remessas de vagões particulares vazios não podem ser agravadas de reembolsos nem de desembolsos. No entanto o caminho de ferro tem o direito de agravar a remessa do vagão dos portes anteriores e, em geral, de todas as despesas que êle tenha ocasionado.

§ 2.º Pelo transporte de vagões particulares vazios não é admitida a declaração de interêsse na chegada.

ARTIGO 5.º

Responsabilidades

§ 1.º O caminho de ferro apenas é responsável pela demora que exceda o prazo de entrega para com o proprietário do vagão.

Os prazos de entrega deixam de ser contados durante todo o tempo de paragem que uma avaria acarrete a êsse vagão, impedindo-o de continuar o transporte.

§ 2.º No caso de serem excedidos os prazos de entrega das mercadorias carregadas nos vagões particulares, o caminho de ferro não é responsável pela entrega tardia dos vagões.

§ 3.º O caminho de ferro apenas é responsável pela perda ou pelas avarias dos vagões particulares ou pela perda de peças dêstes vagões para com o proprietário do vagão.

§ 4.º O caminho de ferro apenas é responsável pela perda ou pela demolição do vagão em conformidade com as disposições constantes no contrato de matrícula ou nas disposições regulamentares ou tarifárias.

§ 5.º Em caso de avaria de um vagão particular ou de perda de peças dêste vagão, o auto previsto pelo § 1.º do artigo 43.º da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro é elaborado pelo caminho de ferro. Se o proprietário provar que o prejuízo resultou de falta do caminho de ferro, e sob reserva das disposições a seguir, será indemnizado a seu pedido, pelo caminho de ferro que fez a matrícula, das despesas pagas pela reparação do vagão, com exclusão de qualquer outra indemnização.

§ 6.º No caso de perda ou de deterioração de acessórios móveis, o caminho de ferro apenas é responsável se êsses acessórios estiverem inscritos nos dois lados do vagão ou, se se tratar de um vagão coberto, no interior do mesmo. O caminho de ferro não assume qualquer responsabilidade pela perda ou avaria de ferramentas móveis.

§ 7.º O caminho de ferro não é responsável pelos prejuízos ocorridos em recipientes de grés, vidro, terracota, etc., a não ser que tenha relação com outra avaria do vagão que esteja a seu cargo pelas disposições precedentes.

Não é também responsável pelos prejuízos ocorridos em recipientes com revestimento interior (esmalte, ebonite, etc.) quando o próprio recipiente não apresente vestígios exteriores de avaria imputável ao caminho de ferro.

§ 8. Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage, réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du chemin de fer.

Le chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paiement des indemnités que ce propriétaire serait tenu de payer au chemin de fer en vertu des dispositions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon ; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

ARTICLE 6

Disposition générale

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

ANNEXE VIII

(Article 60, § 2)

Règlement international concernant le transport des colis express

§ 1. Ne sont considérés comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Les objets énumérés dans l'annexe I à ladite Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de ladite Convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui

§ 8.° O caminho de ferro não é responsável pelos prejuízos causados nos vagões por incêndio ou explosão.

§ 9.° O proprietário é responsável por qualquer prejuízo causado ao caminho de ferro ou a terceiros, quer por aparelhos especiais (aparelhos de aquecimento, refrigeração, etc.) e seu serviço, quer pela admissão de um guarda, quer pelas substâncias necessárias ao funcionamento dos aparelhos que se encontram dentro do vagão, quer por insuficiência de vedação das tampas, quer ainda por qualquer outro motivo resultante da utilização ou da circulação do vagão. O proprietário não tem responsabilidade se os prejuízos forem ocasionados por falta do caminho de ferro.

O caminho de ferro tem a faculdade de exigir uma caução ao proprietário para garantia do pagamento das indemnizações que êste seja obrigado a pagar-lhe em virtude das disposições precedentes.

Pelas dívidas resultantes dêste prejuízos o caminho de ferro tem os direitos de credor hipotecário sôbre os vagões particulares.

§ 10.° Pela paralisação do vagão durante os períodos das operações periódicas de conservação, assim como durante a reparação de avarias, o proprietário não pode fazer valer qualquer direito a indemnização.

§ 11.° As reclamações e acções fundadas nos parágrafos acima apenas podem ser apresentadas pelo proprietário do vagão; as reclamações e acções fundamentadas nos §§ 4.° a 10.° apenas podem ser apresentadas contra o caminho de ferro que fez a matrícula do vagão.

ARTIGO 6.°

Disposição geral

Em tudo o que não fôr contrário às disposições precedentes são aplicáveis ao transporte de vagões vazios e carregados as disposições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.).

ANEXO VIII

(Artigo 60.°, § 2.°)

Regulamento internacional relativo ao transporte de volumes expressos

§ 1.° Apenas são considerados volumes expressos as mercadorias transportadas de forma especialmente rápida nas condições de uma tarifa internacional.

Só podem ser admitidos como volumes expressos as mercadorias que possam normalmente ser carregadas nos furgões dos combóios de passageiros. No entanto as tarifas podem prever excepções a esta regra.

§ 2.° São excluídas do transporte as mercadorias designadas no artigo 3.° da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro. Os objectos designados no anexo I à referida Convenção e aqueles que forem atingidos pelos acordos particulares estabelecidos em virtude das disposições do § 2.° do artigo 4.° da mesma Convenção são admitidos a transporte nas condições previstas pelo referido anexo ou pelos referidos acordos, desde que possam ser aceites a transporte em grande velocidade. Por determinações tarifárias poderão igualmente ser excluídas do transporte, ou aceites em determinadas condições, outras mercadorias.

§ 3.° Os volumes expressos podem ser apresentados a transporte com um documento diferente da declaração de expedição relativo ao transporte de mercadorias em caminho de ferro. A tarifa determina qual o formulário a utilizar e quais as indicações que nêle

doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) La désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) Le nombre des colis, la description de l'emballage, et la désignation de la nature des marchandises;

d) La désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales de police et autres autorités administratives.

§ 4. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il suporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent en tout cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

§ 6. Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la Convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

devem ou podem ser incluídas. Em qualquer dos casos êsse documento deve conter as seguintes indicações:

a) A designação das estações de expedição e destino;

b) O nome e a direcção do expedidor e do consignatário;

c) O número de volumes, a descrição da embalagem e a designação da natureza da mercadoria;

d) A designação dos documentos que forem juntos para cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscais, de polícia e outras autoridades administrativas.

§ 4.° O expedidor é responsável pela exactidão das indicações ou declarações inscritas no documento de transporte, quer por êle próprio, quer pelo caminho de ferro, segundo as suas indicações; é êle quem suporta todas as conseqüências resultantes de essas indicações ou declarações serem irregulares, inexactas ou incompletas.

§ 5.° Os volumes expressos devem ser transportados ràpidamente dentro dos prazos previstos nas tarifas. Os prazos de entrega devem, em todo o caso, ser mais reduzidos do que os mais curtos previstos na Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro.

§ 6.° As tarifas podem também prever derrogações às disposições da citada Convenção, além das acima especificadas; não podem, no entanto, fazer derrogações às disposições dos artigos 26.°, 27.°, 28.°, 29.°, 31.°, 32.° e 36.° a 46.° da referida Convenção.

Em tudo o que não fôr contrário às disposições precedentes e às das tarifas são aplicáveis aos transportes de volumes expressos as disposições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.).

Procès-verbal de la Conférence diplomatique réunie en vue de déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C I V)

En exécution de l'alinéa *b*) du chapitre II de l'Acte final, signé à Rome le 23 novembre 1933, de la Convention internationale, de même date, concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C I V), conclue entre:

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie;

et ensuite de l'invitation adressée par le Conseil Fédéral Suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis aujourd'hui à Berne, au Palais fédéral, pour déterminer la date de la mise en vigueur de la

Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer

qui forme, avec ses annexes et son Acte final, un tout de quatre documents.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la

Acta da Conferência diplomática reünida para o fim de determinar a data da entrada em vigor da Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (C. I. V.).

Em execução da alínea *b*) do capítulo II da Acta final, assinada em Roma a 23 de Novembro de 1933, da Convenção Internacional da mesma data relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (C. I. V.), concluída entre:

A Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Cidade Livre de Dantzig, a Espanha, a Estónia, a Finlândia, a França, a Grécia, a Hungria, a Itália, a Letónia, o Principado de Liechtenstein, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, a Polónia, a Roménia, a Suécia, a Suíça, a Checo-Eslováquia, a Turquia e a Jugo-Eslávia;

e, em virtude do convite dirigido pelo Conselho Federal Suíço às Altas Partes Contratantes, os Plenipotenciários abaixo assinados reüniram-se hoje em Berna, no Palácio Federal, a fim de determinar a data da entrada em vigor da

Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro

que forma, com os seus Anexos e a sua Acta final, um conjunto de quatro documentos.

Depois de terem entre si verificado os seus plenos poderes, considerados em boa e devida forma, tomaram

déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les États suivants et aux dates ci-après:

1. L'Autriche, le 9 novembre 1934,
2. La Suède, le 11 avril 1935,
3. L'Allemagne, le 12 juillet 1935,
4. La Norvège, le 22 juillet 1935,
5. La Hongrie, le 10 septembre 1935,
6. L'Italie, le 30 octobre 1935,
7. Le Danemark, le 13 novembre 1935,
8. La Pologne, le 11 février 1936,
9. La Ville Libre de Dantzig, le 11 février 1936,
10. Le Luxembourg, le 29 février 1936,
11. La France, le 2 mars 1936,
12. L'Estonie, le 12 mars 1936,
13. Les Pays-Bas, le 20 mars 1936,
14. La Belgique, le 17 juin 1936,
15. La Lettonie, le 28 avril 1937,
16. La Suisse, le 29 mai 1937,
17. La Tchécoslovaquie, le 2 juillet 1937,
18. La Yougoslavie, le 10 novembre 1937,
19. La Roumanie, le 13 novembre 1937.

Vu le nombre d'États ayant déjà déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse;

les Plénipotentiaires soussignés sont tombés d'accord pour déterminer dès à présent la date de la mise en vigueur de cette Convention et sont convenus de ce qui suit:

1° Les dispositions de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer seront mises en vigueur le 1er octobre 1938.

2° Dès cette dernière date, la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, y compris le Protocole final du 23 octobre 1924, seront abrogés et remplacés par la Convention du 23 novembre 1933 susmentionnée.

3° Le Portugal, en tant qu'État partie à la C I V de 1924 mais non signataire de la C I V de 1933, est prié d'adhérer à la nouvelle Convention et de signer également le présent procès-verbal.

Le présent procès-verbal demeure ouvert jusqu'au 1er août 1938 à la signature des Gouvernements des États contractants qui, à la date de ce jour, n'ont pas été en mesure de le signer. Pour les États non signataires du présent procès-verbal et déposant leurs instruments de ratification après le 1er août 1938, la Convention serait applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois dans lequel le Gouvernement suisse a notifié ce dépôt aux Gouvernements des États contractants.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessous ont dressé et signé le présent procès-verbal.

Fait à Berne, le dix-sept novembre mil neuf cent trente-sept, en double original dont l'un restera déposé aux archives de la Confédération suisse et l'autre sera envoyé par le Gouvernement suisse au Gouvernement italien pour être déposé aux archives dudit Gouvernement.

nota da declaração do Govêrno Suíço segundo a qual os instrumentos de ratificação, reconhecidos após exame prévio como exactos e conformes, haviam sido depositados perante o Govêrno da Confederação Suíça pelos Estados seguintes e nas datas abaixo mencionadas:

1. A Áustria, a 9 de Novembro de 1934,
2. A Suécia, a 11 de Abril de 1935,
3. A Alemanha, a 12 de Julho de 1935,
4. A Noruega, a 22 de Julho de 1935,
5. A Hungria, a 10 de Setembro de 1935,
6. A Itália, a 30 de Outubro de 1935,
7. A Dinamarca, a 13 de Novembro de 1935,
8. A Polónia, a 11 de Fevereiro de 1936,
9. A Cidade Livre de Dantzig, a 11 de Fevereiro de 1936,
10. O Luxemburgo, a 29 de Fevereiro de 1936,
11. A França, a 2 de Março de 1936,
12. A Estónia, a 12 de Março de 1936,
13. Os Países Baixos, a 20 de Março de 1936,
14. A Bélgica, a 17 de Junho de 1936,
15. A Letónia, a 28 de Abril de 1937,
16. A Suíça, a 29 de Maio de 1937,
17. A Checo-Eslováquia, a 2 de Julho de 1937,
18. A Jugo-Eslávia, a 10 de Novembro de 1937,
19. A Roménia, a 13 de Novembro de 1937.

Considerando no número de Estados que haviam depositado já os instrumentos de ratificação perante o Govêrno Suíço:

os Plenipotenciários abaixo assinados concordaram em determinar desde já a data da entrada em vigor desta Convenção e acordaram no seguinte:

1.° As disposições da Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro serão postas em vigor a partir de 1 de Outubro de 1938;

2.° Desta data em diante, a Convenção Internacional de 23 de Outubro de 1924 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro, compreendendo-se nela o Protocolo final de 23 de Outubro de 1924, será considerada de nenhum efeito e substituída pela referida Convenção de 23 de Novembro de 1933;

3.° Portugal, na sua qualidade de Estado membro da C. I. V. de 1924, mas não signatário da C. I. V. de 1933, é convidado a aderir à nova Convenção e a assinar também a presente Acta.

A presente Acta fica patente, até 1 de Agosto de 1938, à assinatura dos Governos dos Estados contratantes que nesta data não estejam em condições de a assinar. Aos Estados não signatários da presente Acta e que hajam depositado os seus instrumentos de ratificação antes de 1 de Agosto de 1938 a Convenção será aplicável a partir do primeiro dia do segundo mês após aquele em que o Govêrno Suíço tiver notificado êsse depósito aos Governos dos Estados contratantes.

Em fé do que os Plenipotenciários abaixo assinados redigiram e assinaram a presente Acta.

Feita em Berna, a dezassete de Novembro de mil novecentos e trinta e sete, em dois originais, um dos quais fica depositado nos arquivos da Confederação Suíça e o outro vai ser enviado pelo Govêrno Suíço ao Govêrno Italiano, para ser depositado nos arquivos do referido Govêrno.

Une expédition authentique du présent procès-verbal sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne:

Otto Köcher.
Dr Kurt Friebe.

Pour l'Autriche:

Engerth.
Dr F. Jelinek.

Pour la Belgique:

Comte Louis d'Ursel.

Pour la Bulgarie:

Pour le Danemark:

E. H. Schack.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

Pour l'Espagne:

Pour l'Estonie:

Pour la Finlande:

Pour la France:

Alphand.
E. Charlot.

Pour la Grèce:

C. Psaroudas.

Pour la Hongrie:

Velics.

Pour l'Italie:

Tamaro.
A. Filoni.

Pour la Lettonie:

J. Feldmans.

Pour le Liechtenstein:

Pilet-Golaz.

Pour le Luxembourg:

Elter.

Uma cópia autêntica da presente Acta será enviada, a diligências do Govêrno Suíço, a cada uma das Altas Partes Contratantes, bem como ao Govêrno Português.

Pela Alemanha:

Otto Köcher.
Dr. Kurt Friebe.

Pela Áustria:

Engerth.
Dr. F. Jelinek.

Pela Bélgica:

Conde Louis d'Ursel.

Pela Bulgária:

Pela Dinamarca:

E. H. Schack.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

Pela Espanha:

Pela Estónia:

Pela Finlândia:

Pela França:

Alphand.
E. Charlot.

Pela Grécia:

C. Psaroudas.

Pela Hungria:

Velics.

Pela Itália:

Tamaro.
A. Filoni.

Pela Letónia:

J. Feldmans.

Pelo Liechtenstein:

Pilet-Golaz.

Pelo Luxemburgo:

Elter.

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:

A. Loudon.

Pour la Pologne:

J. de Modzelewski.

Pour le Portugal:

Pour la Roumanie:

S. Miclescu.
J. Cozachevici.

Pour la Suède:

K. J. Westman.

Pour la Suisse:

Pilet-Golaz.

Pour la Tchécoslovaquie:

Künzl-Jizerský.

Pour la Turquie:

Vasfi Menteş.

Pour la Yougoslavie:

Zor. Dragutinovitch.

Pela Noruega:

Pelos Países Baixos:

A. Loudon.

Pela Polónia:

J. de Modzelewski.

Por Portugal:

Pela Roménia:

S. Miclescu.
J. Cozachevici.

Pela Suécia:

K. J. Westman.

Pela Suíça:

Pilet-Golaz.

Pela Checo-Eslováquia:

Künzl-Jizerský.

Pela Turquia:

Vasfi Menteş

Pela Jugo-Eslávia:

Zor. Dragutinovitch.

Procès-verbal de la Conférence diplomatique réuni en vue de déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C I M).

En exécution de l'alinéa *b*) du chapitre II de l'Acte final, signé à Rome le 23 novembre 1933, de la Convention internationale, de même date, 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'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie;

et ensuite de l'invitation adressée par le Conseil Fédéral Suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis aujourd'hui à Berne, au Palais fédéral, pour déterminer la date de la mise en vigueur de la

Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer

qui forme, avec ses annexes et son Acte final, un tout de dix documents.

Acta da Conferência diplomática reünida para o fim de determinar a data da entrada em vigor da Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.).

Em execução da alínea *b*) do capítulo II do Acto final, assinado em Roma a 23 de Novembro de 1933, da Convenção Internacional da mesma data relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.), concluída entre:

A Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Bulgária, a Dinamarca, a Cidade Livre de Dantzig, a Espanha, a Estónia, a Finlândia, a França, a Grécia, a Hungria, a Itália, a Letónia, o Principado de Liechtenstein, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, a Polónia, a Roménia, a Suécia, a Suíça, a Checo-Eslováquia, a Turquia e a Jugo-Eslávia;

e, em virtude do convite dirigido pelo Conselho Federal Suíço às Altas Partes Contratantes, os Plenipotenciários abaixo assinados reüniram-se hoje em Berna, no Palácio Federal, a fim de determinar a data da entrada em vigor da

Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro

que forma, com os seus Anexos e a sua Acta final, um conjunto de dez documentos.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les États suivants et aux dates ci-après:

1. L'Autriche, le 9 novembre 1934,
2. La Suède, le 11 avril 1935,
3. L'Allemagne, le 12 juillet 1935,
4. La Norvège, le 22 juillet 1935,
5. La Hongrie, le 10 septembre 1935,
6. L'Italie, le 30 octobre 1935,
7. Le Danemark, le 13 novembre 1935,
8. La Pologne, le 11 février 1936,
9. La Ville Libre de Dantzig, le 11 février 1936,
10. Le Luxembourg, le 29 février 1936,
11. La France, le 2 mars 1936,
12. L'Estonie, le 12 mars 1936,
13. Les Pays-Bas, le 20 mars 1936,
14. La Belgique, le 17 juin 1936,
15. La Lettonie, le 28 avril 1937,
16. La Suisse, le 29 mai 1937,
17. La Tchécoslovaquie, le 2 juillet 1937,
18. La Yougoslavie, le 10 novembre 1937,
19. La Roumanie, le 13 novembre 1937.

Vu le nombre d'États ayant déjà déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse;

Attendu que l'Annexe I jointe à la Convention signée le 23 novembre 1933 a, depuis lors, été révisée et que la mise en vigueur de la nouvelle Annexe I nécessite l'application de la procédure prévue par la C I M de 1933;

les Plénipotentiaires soussignés sont tombés d'accord pour déterminer dès à présent la date de la mise en vigueur de cette Convention et sont convenus de ce qui suit:

1° Le § 3 de l'article 60 et l'Annexe VI de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C I M) déploieront leurs effets à partir du 1er janvier 1938.

2° Les autres dispositions de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer seront mises en vigueur le 1er octobre 1938.

3° Dès cette dernière date, la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer, y compris le Protocole final du 23 octobre 1924 et l'Acte additionnel du 2 septembre 1932, seront abrogés et remplacés par la Convention du 23 novembre 1933 susmentionnée.

4° Le Portugal, en tant qu'État partie à la C I M de 1924 mais non signataire de la C I M de 1933, est prié d'adhérer à la nouvelle Convention et de signer également le présent procès-verbal.

Le présent procès-verbal demeure ouvert jusqu'au 1er août 1938 à la signature des Gouvernements des États contractants qui, à la date de ce jour, n'ont pas été en mesure de le signer. Pour les États non signataires du présent procès-verbal et déposant leurs instruments de ratification après le 1er août 1938, la Convention serait applicable dès le premier jour du

Depois de terem entre si verificado os seus plenos poderes, considerados em boa e devida forma, tomaram nota da declaração do Govêrno Suíço, segundo a qual os instrumentos de ratificação, reconhecidos após exame prévio como exactos e conformes, haviam sido depositados perante o Govêrno da Confederação Suíça pelos Estados seguintes e nas datas abaixo mencionadas:

1. A Áustria, a 9 de Novembro de 1934,
2. A Suécia, a 11 de Abril de 1935,
3. A Alemanha, a 12 de Julho de 1935,
4. A Noruega, a 22 de Julho de 1935,
5. A Hungria, a 10 de Setembro de 1935,
6. A Itália, a 30 de Outubro de 1935,
7. A Dinamarca, a 13 de Novembro de 1935,
8. A Polónia, a 11 de Fevereiro de 1936,
9. A Cidade Livre de Dantzig, a 11 de Fevereiro de 1936,
10. O Luxemburgo, a 29 de Fevereiro de 1936,
11. A França, a 2 de Março de 1936,
12. A Estónia, a 12 de Março de 1936,
13. Os Países Baixos, a 20 de Março de 1936,
14. A Bélgica, a 17 de Junho de 1936,
15. A Letónia, a 28 de Abril de 1937,
16. A Suíça, a 29 de Maio de 1937,
17. A Checo-Eslováquia, a 2 de Julho de 1937,
18. A Jugo-Eslávia, a 10 de Novembro de 1937,
19. A Roménia, a 13 de Novembro de 1937.

Considerando no número de Estados que haviam depositado já os instrumentos de ratificação perante o Govêrno Suíço;

Considerando que o Anexo I à Convenção assinada a 23 de Novembro de 1933 foi, desde logo, revisto e que a entrada em vigor do novo Anexo I importa a aplicação do processo previsto pela C. I. M. de 1933:

os Plenipotenciários abaixo assinados concordaram em determinar desde já a data da entrada em vigor dessa Convenção e acordaram no seguinte:

1.° O § 3.° do artigo 60.° e o Anexo VI da Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.) começarão a produzir seus efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1938;

2.° As outras disposições da Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro serão postas em vigor em 1 de Outubro de 1938;

3.° Desta data em diante, a Convenção Internacional de 23 de Outubro de 1924 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro, compreendendo-se nela o Protocolo final de 23 de Outubro de 1924 e o Acto Adicional de 2 de Setembro de 1932, será considerada de nenhum efeito e substituída pela referida Convenção de 23 de Novembro de 1933;

4.° Portugal, na sua qualidade de Estado membro da C. I. M. de 1924, mas não signatário da C. I. M. de 1933, é convidado a aderir à nova Convenção e a assinar também a presente Acta.

A presente Acta fica patente, até 1 de Agosto de 1938, à assinatura dos Governos dos Estados contratantes que nesta data não estejam em condições de a assinar. Aos Estados não signatários da presente Acta e que hajam depositado os seus instrumentos de ratificação antes de 1 de Agosto de 1938 a Convenção será aplicável a partir do primeiro dia do segundo mês

deuxième mois après le mois dans lequel le Gouvernement suisse a notifié ce depôt aux Gouvernements des États contractants.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessous ont dressé et signé le présent procès-verbal.

Fait à Berne, le dix-sept novembre mil neuf cent trente-sept, en double original dont l'un restera déposé aux archives de la Confédération suisse et l'autre sera envoyé par le Gouvernement suisse au Gouvernement italien pour être déposé aux archives dudit Gouvernement.

Une expédition authentique du présent procès-verbal sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'au Gouvernement portugais.

após aquele em que o Govêrno Suíço tiver notificado êsse depósito aos Governos dos Estados contratantes.

Em fé do que os Plenipotenciários abaixo assinados redigiram e assinaram a presente Acta.

Feita em Berna, a dezassete de Novembro de mil novecentos e trinta e sete, em dois originais, um dos quais fica depositado nos arquivos da Confederação Suíça e o outro vai ser enviado pelo Govêrno Suíço ao Govêrno Italiano, para ser depositado nos arquivos do referido Govêrno.

Uma cópia autêntica da presente Acta será enviada, a diligências do Govêrno Suíço, a cada uma das Altas Partes Contratantes, bem como ao Govêrno Português.

Pour l'Allemagne:

Otto Köcher.
Dr Kurt Friebe.

Pour l'Autriche:

Engerth.
Dr F. Jelinek.

Pour la Belgique:

Comte Louis d'Ursel.

Pour la Bulgarie:

Pour le Danemark:

E. H. Schack.

Pour la Ville Libre de Dantzig:

Pour l'Espagne:

Pour l'Estonie:

Pour la Finlande:

Pour la France:

Alphand.
E. Charlot.

Pour la Grèce:

C. Psaroudas.

Pour la Hongrie:

Velics.

Pour l'Italie:

Tamaro.
A. Filoni.

Pour la Lettonie:

J. Feldmans.

Pela Alemanha:

Otto Köcher.
Dr. Kurt Friebe.

Pela Áustria:

Engerth.
Dr. F. Jelinek.

Pela Bélgica:

Conde Louis d'Ursel.

Pela Bulgária:

Pela Dinamarca:

E. H. Schack.

Pela Cidade Livre de Dantzig:

Pela Espanha:

Pela Estónia:

Pela Finlândia:

Pela França:

Alphand.
E. Charlot.

Pela Grécia:

C. Psaroudas.

Pela Hungria:

Velics.

Pela Itália:

Tamaro.
A. Filoni.

Pela Letónia:

J. Feldmans.

Pour le Liechtenstein:

Pilet-Golaz.

Pour le Luxembourg:

Elter.

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:

A. Loudon.

Pour la Pologne:

J. de Modzelewski.

Pour le Portugal:

Pour la Roumanie:

S. Miclescu.
J. Cozachevici.

Pour la Suède:

K. J. Westman.

Pour la Suisse:

Pilet-Golaz.

Pour la Tchécoslovaquie:

Künzl-Jizerský.

Pour la Turquie:

Vasfi Menteş.

Pour la Yougoslavie:

Zor. Dragutinovitch.

Pelo Liechtenstein:

Pilet-Golaz.

Pelo Luxemburgo:

Elter.

Pela Noruega:

Pelos Países Baixos:

A. Loudon.

Pela Polónia:

J. de Modzelewski.

Por Portugal:

Pela Roménia:

S. Miclescu.
J. Cozachevici.

Pela Suécia:

K. J. Westman.

Pela Suíça:

Pilet-Golaz.

Pela Checo-Eslováquia:

Künzl-Jizerský.

Pela Turquia:

Vasfi Menteş.

Pela Jugo-Eslávia:

Zor. Dragutinovitch.

IMPRENSA NACIONAL DE LISBOA