

666.

Oświadczenie rządowe

z dnia 8 lutego 1928 roku

w sprawie złożenia dokumentu ratyfikacyjnego konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisanej wraz z 2 załącznikami i protokołem w Bernie dnia 23 października 1924 roku.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu postanowień protokołu, załączonego do konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisanej wraz z 2 załącznikami i protokołem w Bernie dnia 23 października 1924 roku, dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji złożony został w imieniu Polski i za Wolne Miasto Gdańsk w dniu 3 stycznia 1928 r. i że zgodnie z postanowieniami protokołu podpisanego w dniu 18 października 1927 roku w Bernie, konwencja powyższa wchodzi w życie w dniu 1 października 1928 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

667.

Konwencja Międzynarodowa

o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisana w Bernie 23 października 1924 r.

Przekład.

W IMIENIU RZECZYSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wie-
dzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku podpisana została w Bernie Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi wraz z siedmioma załącznikami i protokołem, o następującem brzmieniu dosłownem:

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWAo przewozie towarów kolejami żelaznymi (K. M. T.)
zawarta pomiędzy

Niemcami, Austrią, Belgją, Bułgarią, Danją, Wolnem Miastem Gdańskiem, Hiszpanją, Estonją, Finlandją, Francją, Grecją, Węgrami, Włochami, Łotwą, Litwą, Luksemburgiem, Norwegją, Holandją, Polską, Portugalią, Rumunją, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Szwecją, Szwajcarią i Czechosłowacją.

Rządy Państw powyżej wyszczególnionych, uznając potrzebę wprowadzenia licznych zmian w Konwencji Międzynarodowej z 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami żelaznymi, zmienionej 16 lipca 1895 r., 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r., a w której większość ich uczestniczy,

postanowiły zawrzeć nową Konwencję o przewozie towarów kolejami żelaznymi na podstawie

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE.

NOUS, IGNACY MOŚCICKI,

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Un Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, avec sept annexes et un protocole y relatifs, ayant été signée à Berne le vingt trois octobre mil neuf cent vingt quatre, Convention, annexes et protocole dont la teneur suit:

CONVENTION INTERNATIONALEConcernant le transport des Marchandises par Che-
mins 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, La Lithuanie, Le Luxembourg, La Norvège, Les Pays-Bas, La Pologne, Le Portugal, La Roumanie, Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, La Suède, La Suisse et La Tchecoslovaquie.

Les Gouvernements des États ci-dessus énumérés, ayant reconnu la nécessité d'apporter de nombreux changements à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée les 16 juillet 1895, 16 juin 1898 et 19 septembre 1906, à laquelle participent la plupart d'entre eux,

ont résolu de conclure une nouvelle Convention sur le transport des marchandises par chemins

projektu, opracowanego na ich zlecenie za wspólną zgodą i zawartego w Protokóle, podpisanym w Bernie w dniu 8 czerwca 1923 r. i mianowały jako swych Pełnomocników:

Niemcy:

P. Edwarda HOFFMANN, Chargé d'Affaires w Szwajcarji.

Austrja:

Jego Ekscełencję P. Leo di PAULI, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Belgja:

Jego Ekscełencję P. Fernand PELTZER, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Bułgarja:

P. Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires w Szwajcarji.

Danja:

Jego Ekscełencję P. Andreas de OLDENBURG, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Wolne Miasto Gdańsk:

Jego Ekscełencję p. Jana MODZELEWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Polski w Szwajcarji.

Hiszpanja:

Jego Ekscełencję P. Emilio de PALACIOS Y FAU, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarji.

Estonja:

P. Karl MENNING, Chargé d'Affaires w Niemczech i Szwajcarji.

Finlandja:

P. Urho TOIVOLA, Dyrektora Sekretarjatu Finlandzkiego przy Lidze Narodów.

Francja:

Jego Ekscełencję P. Henry ALLIZÉ, Ambasadora w Szwajcarji;

P. Maurice SIBILLE, Deputowanego;

P. Clément COLSON, Wiceprezesa Rady Stanu.

Grecja:

P. Vassili DENDRAMIS, Chargé d'Affaires w Szwajcarji.

Węgry:

P. Feliksa PARCHER de TERJÉKFALVA, Chargé d'Affaires w Szwajcarji.

de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer, d'un commun accord, et qui est contenu dans le Procès-verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

L'Allemagne:

Monsieur Eduard HOFFMANN, Chargé d'Affaires en Suisse.

L'Autriche:

Son Excellence Monsieur Leo DI PAULI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Belgique:

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

La Bulgarie:

Monsieur Dimitri MIKOFF, Chargé d'Affaires en Suisse.

Le Danemark:

Son Excellence Monsieur Andreas DE OLDENBURG, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Ville Libre de Dantzig:

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

L'Espagne:

Son Excellence Monsieur Emilio DE PALACIOS Y FAU, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

L'Estonie:

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

La Finlande:

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

La France:

Son Excellence Monsieur Henry ALLIZÉ, Ambassadeur en Suisse;

Monsieur Maurice SIBILLE, Député;

Monsieur Clément COLSON, Vice-Président du Conseil d'Etat.

La Grèce:

Monsieur Vassili DENDRAMIS, Chargé d'Affaires en Suisse.

La Hongrie:

Monsieur Félix PARCHER DE TERJÉKFALVA, Chargé d'Affaires en Suisse.

Włochy:

Jego Ekscelencję P. Carlo GARBASSO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Łotwa:

Jego Ekscelencję P. Oskara VOIT, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Niemczech i Szwajcarii.

Litwa:

Jego Ekscelencję P. Venceslas SIDZIKAUSKAS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Niemczech, Chargé d'Affaires w Szwajcarii.

Luksemburg:

P. Antoine LEFORT, Radcę Stanu, Pierwszego Komisarza Rządowego dla Kolei Żelaznych.

Norwegja:

Jego Ekscelencję P. Johannes IRGENS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego we Włoszech i Szwajcarii.

Holandja:

Jego Ekscelencję P. Willem I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Polska:

Jego Ekscelencję P. Jana MODZELEWSKIEGO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Portugalia:

Jego Ekscelencję P. Antonio M. B. FERREIRA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Rumunja:

Jego Ekscelencję P. Nicolas PETRESCO - COMNÈNE, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Królestwo Serbów, Chorwatów
i Słowenów:

Jego Ekscelencję P. Miloutine YOVANOVITCH, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

Szwecja:

Jego Ekscelencję P. Barona Jonas M. ALSTRÖMER, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w Szwajcarii.

L'Italie:

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

La Lettonie:

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

La Lithuanie:

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

Le Luxembourg:

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

La Norvège:

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

Les Pays-Bas:

Son Excellence Monsieur Willem I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Pologne:

Son Excellence Monsieur Jean DE MODZELEWSKI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Le Portugal:

Son Excellence Monsieur Antonio M. B. FERREIRA, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

La Roumanie:

Son Excellence Monsieur Nicolas PETRESCO-COMNÈNE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire en Suisse.

Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

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

La Suède:

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

Szwajcaria:

Pana Giuseppe MOTTA, Radcę Związkowego, Szefa Departamentu Związkowego Politycznego.

Czechosłowacja:

Pana Otokar LANKAŠ, Szefa Departamentu Ministerjum Kolei Żelaznych,

KTÓRZY, w obecności i z udziałem Pana Jean MORIZE, Delegata Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry,

po okazaniu sobie pełnomocnictw swych, uznanych za dobre i należyte co do formy, zgodzili się na następujące artykuły:

Tytuł I.

PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI.

Artykuł 1.

Koleje żelazne i przewozy, do których stosuje się Konwencję.

§ 1. Konwencję niniejszą stosuje się do wszystkich przesyłek towarowych, nadanych do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym na obszarze co najmniej dwóch umawiających się Państw wyłącznie po liniach, zamieszczonych w liście, sporządzonej zgodnie z artykułem 58 Konwencji niniejszej.

§ 2. Konwencja niniejsza nie ma jednak zastosowania:

1. Do przesyłek, których stacje nadawcze i przybycia znajdują się na obszarze tego samego Państwa i które przechodzą przez obszar innego Państwa tylko tranzytem:

- a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje kolej żelazna tego Państwa, skąd przesyłkę wysłano;
- b) nawet wówczas, jeżeli linie tranzytowe nie są eksploatowane przez kolej żelazną tego Państwa, skąd przesyłkę wysłano, lecz interesowane koleje żelazne zawarły odrębne układy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

2. Do przesyłek między stacjami dwóch Państw sąsiednich, jeżeli przewozu na całej przestrzeni dokonywują koleje żelazne jednego z tych Państw, jednak pod warunkiem, że nadawca przez sam wybór formularza listu przewozowego zażąda stosowania regulaminu wewnętrznego, obowiązującego na tych kolejach żelaznych i żadne z tych Państw nie sprzeciwia się temu.

Artykuł 2.

Udział przedsiębiorstw innych niż koleje żelazne.

§ 1. Prócz kolei żelaznych, do listy wzmiankowanej w artykule 1 mogą być włączone także regulaminowe linie komunikacji samochodowej lub wodnej,

La Suisse:

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

La Tchécoslovaquie:

Monsieur Otokar LANKAŠ, Chef de Département au Ministère des Chemins de fer.

LESQUELS, en présence et avec la participation de Monsieur Jean MORIZE, Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre,

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Titre premier.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

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

§ 1. La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des 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 et qu'aucun de ces États ne s'y oppose.

Article 2.

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.

§ 1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navi-

uzupełniająca przewóz koleją żelazną, po których przewóz międzynarodowy odbywa się pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się Państw, lub jednej z kolei żelaznych, włączonych do listy.

§ 2. Przedsiębiorstwa, eksploatujące te linje, mają wszystkie obowiązki i korzystają z wszystkich praw, jakie wynikają z niniejszej Konwencji dla kolei żelaznych, z zastrzeżeniem zmian, uzasadnionych odmiennym sposobem przewozu. Zmiany te nie mogą jednak zawierać uchyleń od postanowień o odpowiedzialności ustalonych niniejszą Konwencją.

§ 3. Każde Państwo, które zamierza włączyć do listy jedną z linii wymienionych w § 1, ma obowiązek czuwania aby zmiany, przewidziane w § 2 były ogłoszone w takim samym trybie jak taryfy.

Artykuł 3.

Przedmioty wyłączone od przewozu.

Wyłącza się od przewozu na zasadach Konwencji niniejszej, z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych w § 2 artykułu 4:

1. przedmioty, których przewóz stanowi przywilej poczty na obszarze choćby jednego tylko z Państw, uczestniczących w przewozie;

2. przedmioty, które z powodu swej objętości, wagi lub innych właściwości, nie nadają się do przewozu jakiego żąda nadawca, ze względu na urządzenie lub środki przewozowe chociażby jednej tylko z uczestniczących w przewozie kolei żelaznych;

3. przedmioty, których przewóz jest wzbroniony na mocy przepisów ustawowych lub ze względu na porządek publiczny, choćby w jednym tylko z Państw na linii przewozu;

4. z wyjątkami, wskazanymi w Załączniku 1 do niniejszej Konwencji:

A. przedmioty zagrożające wybuchem, jako to:

- a) materiały wybuchowe i strzelnicze;
- b) amunicja;
- c) materiały zapalające i ogień sztuczny;
- d) gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem;
- e) materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie.

Materiały, których się nie używa do celów strzelniczych lub wybuchowych, nie stanowią przedmiotów wybuchowych w rozumieniu niniejszej Konwencji, jeżeli przy zetknięciu z ogniem nie wybuchają i nie są wrażliwsze na uderzenie lub tarcie od dwinitrobenzolu;

B. materiały samozapalne;

C. materiały budzące odrazę lub wydzielające woń przykra.

gation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

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

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

Article 3.

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 Etats à emprunter;

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

A. les matières sujettes à explosion, savoir:

- a) explosifs de mines ou de tir;
- b) munitions;
- c) inflammateurs et pièces d'artifice;
- d) gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;
- e) matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

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

B. les matières sujettes à l'inflammation spontanée;

C. les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

Artykuł 4.

Przedmioty, przyjmowane do przewozu warunkowo.

§ 1. Następujące przedmioty przyjmuje się do przewozu za listem przewozowym międzynarodowym na niżej wymienionych warunkach:

1. przedmioty, wyszczególnione w Załączniku I do Konwencji niniejszej, przyjmuje się na warunkach tam wskazanych;

2. zwłoki przyjmuje się na następujących warunkach:

a) zwłoki przewozi się jako przesyłki pośpieszne pod dozorem towarzyszącej im osoby, o ile przewóz ich, jako przesyłek zwyczajnych lub bez dozorca, nie jest dopuszczony na wszystkich kolejach żelaznych uczestniczących w przewozie;

b) należności przewozowe powinny być uiszczone przy nadaniu;

c) na obszarze każdego Państwa przewóz podlega obowiązującym tam ustawom i przepisom policyjnym, o ile nie jest unormowany odrębnymi układami pomiędzy poszczególnymi Państwami;

3. tabor kolejowy na własnych kołach przyjmuje się pod warunkiem, że zdatność jego do biegu będzie sprawdzona przez kolej żelazną i poświadczona napisem na oddzielnych jednostkach taboru lub w osobnym świadectwie; parowozom, tendrom oraz wagonom motorowym powinien nadto towarzyszyć wyznaczony przez nadawcę fachowy dozorca, który w szczególności ma obowiązek ich smarowania;

4. zwierzęta żywe przyjmuje się na warunkach następujących:

a) przesyłkom zwierząt żywych powinien towarzyszyć wyznaczony przez nadawcę dozorca, o ile nie chodzi o zwierzęta małe, nadane do przewozu w dobrze zamkniętych klatkach, skrzyniach, koszach i t. p.; nie wymaga się jednak dozorca w wypadkach wyjątkowych, przewidzianych w międzynarodowych taryfach bezpośrednich lub układach, zawartych pomiędzy kolejami żelaznymi;

b) nadawca powinien się zastosować do przepisów policyjno-weterynaryjnych, obowiązujących w Państwach wysłania, przeznaczenia i przejścia tranzytem przesyłki. W tym celu winien on dostarczyć wszelkich niezbędnych dokumentów, mających towarzyszyć przesyłce;

5. przedmioty, których załadowanie lub przewóz sprawiałby, zdaniem kolei wysyłającej, szczególne trudności ze względu na urządzenia lub środki przewozowe jednej lub kilku kolei żelaznych, przez które odbywa się przewóz, przyjmuje się tylko na warunkach specjalnych, ustalonych w każdym poszczególnym wypadku.

§ 2. Dwa lub więcej Państw, uczestniczących w Konwencji, mogą w drodze odrębnych umów zgodzić się, ażeby pewne przedmioty, wyłączone od przewozu według niniejszej Konwencji, były przyjmowane do przewozu międzynarodowego między te-

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 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. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires;

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

§ 2. Deux ou plusieurs 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

mi Państwami pod pewnymi warunkami, albo też, aby przedmioty wyszczególnione w Załączniku I, były dopuszczane do przewozu na warunkach lżejszych.

Koleje żelazne mogą również w drodze odpowiednich postanowień, należycie w taryfach ogłoszonych, dopuszczać do przewozu pewne przedmioty z kategorii wyłączonych od przewozu lub też określać lżejsze warunki dla przedmiotów przyjmowanych warunkowo.

Artykuł 5.

Obowiązek dokonywania przewozu przez kolej żelazną.

§ 1. Każda kolej żelazna, podlegająca niniejszej Konwencji obowiązana jest, stosownie do postanowień tejże, dokonywać przewozów wszystkich towarów, dopuszczonych w myśl tej Konwencji do przewozu:

- a) o ile nadawca zastosuje się do postanowień Konwencji niniejszej;
- b) o ile przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych;
- c) o ile przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

§ 2. Przedmioty, których załadowanie, przeładowanie i wyładowanie wymaga użycia specjalnych środków, kolej żelazna obowiązana jest przyjmować do przewozu tylko wówczas, jeżeli stacje, na których muszą być wykonane pomienione czynności, posiadają rzeczony środki.

§ 3. Kolej żelazna obowiązana jest przyjmować do przewozu tylko przesyłki, których przewóz może być skuteczniony niezwłocznie; przepisy, obowiązujące na stacji nadawczej, określają wypadki, kiedy stacja ta jest obowiązana przesyłki, nie odpowiadające temu warunkowi, przyjąć do czasowego przechowania.

§ 4. Przesyłki powinny być wysłane z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjęto je do przewozu, z wyjątkiem wypadku, przewidzianego w paragrafie następnym.

§ 5. Jeżeli interes publiczny lub konieczności eksploatacyjne tego wymagają władza właściwa może zarządzić:

- a) całkowite lub częściowe zawieszenie ruchu;
- b) wyłączenie od przewozu, lub przyjmowanie tylko na określonych warunkach pewnych przesyłek;
- c) pierwszeństwo w przewozie dla pewnych przesyłek.

Zarządzenia takie winny być podawane do wiadomości publicznej.

Każda kolej żelazna może odmówić przyjęcia przesyłek, których przewóz napotykałby na przeszkodę wskutek ograniczeń takiego rodzaju.

§ 6. Wszelkie wykroczenie przeciwko postanowieniom artykułu niniejszego może służyć za podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses.

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

Article 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

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

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

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

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

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

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

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

Ces mesures doivent être portés 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.

Tytuł II.

UMOWA O PRZEWOZ.

Rozdział I.

Forma i warunki umowy o przewóz.

Artykuł 6.

Treść i forma listu przewozowego.

§ 1. Na każdą przesyłkę międzynarodową, podlegającą niniejszej Konwencji, nadawca winien złożyć list przewozowy według wzoru, stanowiącego Załącznik II do tejże Konwencji.

Formularze listu przewozowego powinny być drukowane na białym, trwałym papierze do pisania; formularze dla przesyłek pośpiesznych posiadają na górnym i dolnym brzegu z obu stron czerwony szlak o szerokości co najmniej 1 centymetra.

§ 2. Taryfy międzynarodowe lub umowy między kolejami żelaznymi określają, w jakim języku powinny być drukowane formularze listów przewozowych. W braku postanowień takich w taryfach lub w braku umów, formularze powinny być drukowane w jednym z języków urzędowych Państwa wysłania; nadto powinny zawierać tekst francuski albo niemiecki, albo włoski, oraz mogą zawierać wszelkie uznane za pożyteczne tłumaczenia na inne języki.

Część wypełniana przez nadawcę powinna być zawsze sporządzona w jednym z języków urzędowych kraju wysłania przesyłki. Taryfy międzynarodowe lub specjalne układy między kolejami żelaznymi postanawiają, jakie tłumaczenia są nieodzowne. W braku takich postanowień, nadawca powinien dołączyć tłumaczenie w języku francuskim albo niemieckim, albo włoskim.

§ 3. Części formularza, obwiedzione grubymi liniami, powinna wypełnić kolej żelazna, pozostałe nadawca. Nadawca powinien przekreślić rubryki, które pozostawia niewypełnione.

§ 4. Wybór formularza białego lub ze szlakami czerwonymi wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną, czy też jako pośpieszną. Żądanie, aby towar przewożono na pewnej części przebiegu jako przesyłkę pośpieszną, na innej zaś części, jako przesyłkę zwyczajną, nie jest dopuszczalne, chyba że wszystkie interesowane koleje żelazne zawarły w tym względzie układ specjalny.

§ 5. Listów przewozowych z poprawkami lub podskrobaniami nie przyjmuje się. Przekreślenia dopuszczalne są tylko wtedy, jeżeli nadawca stwierdzi je swym podpisem, gdy zaś chodzi o ilość lub wagę sztuk, jeżeli ilości poprawione wpisze słowami.

§ 6. Dane, umieszczane w liście przewozowym powinny być wpisywane nie dającem się wytrząść piśmem lub drukowane.

Następujące dane powinny być wniesione obowiązkowo:

a) miejsce i data wystawienia listu przewozowego;

Titre II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Chapitre premier.

Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les mentions suivantes sont obligatoires:

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

- b) oznaczenie kolei żelaznej nadawczej;
- c) wskazanie kolei żelaznej przeznaczenia oraz stacji przeznaczenia ze wszelkimi szczegółami, niezbędnymi dla uniknięcia pomyłek z powodu istnienia różnych stacji w jednej i tej samej miejscowości, bądź to miejscowości o tej samej lub podobnej nazwie;
- d) nazwisko i miejsce zamieszkania odbiorcy. Jako odbiorca może być wymieniona jedna tylko osoba, firma, lub osoba prawna. Wymienienie jako odbiorcy stacji przeznaczenia lub jej zawiadowcy, dopuszczalne jest tylko wtedy, jeżeli zezwala na to wyraźnie taryfa, którą należy stosować. Adresy, nie zawierające nazwiska odbiorcy, jak np. „na zlecenie . . .” albo „na okaziciela wódnika listu przewozowego”, są niedopuszczalne;
- e) oznaczenie rodzaju towaru, jego wagi, lub zamiast tejez innych danych, odpowiednio do przepisów kolei nadawczej, nadto przy przesyłkach drobnych ilości sztuk, przy przesyłkach zaś, których załadowanie należy do nadawcy — rodzaj, numer i cechy własności wagonu. Towary należy oznaczać w sposób następujący: towary wymienione w Załączniku I, według oznaczonej tamże nazwy; towary wymienione w klasyfikacji towarów, lub w taryfie, według użytej tam nazwy; inne towary według nazwy przyjętej w handlu,

Jeżeli miejsce, wyznaczone w liście przewozowym dla określenia towarów, nie wystarcza, należy przedmioty wyszczególnić na arkuszach, starannie związanych z listem przewozowym i podpisanych przez nadawcę;

- f) dokładne wyszczególnienie dokumentów, wymaganych przez władze celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne, z zaznaczeniem w liście przewozowym czy dołączone są do tegoż listu, czy też złożone zostały na pewnej oznaczonej stacji;
- g) nazwisko lub firma nadawcy, stwierdzone jego podpisem i uzupełnione jego adresem telegraficznym lub telefonicznym, o ile nadawca uważa to za potrzebne. Podpis nadawcy może być wydrukowany, lub zastąpiony jego stemplem, jeżeli na to zezwalają ustawy i regulaminy obowiązujące na stacji wysłania. Jako nadawca może być wymieniona w liście przewozowym jedna tylko osoba, firma lub osoba prawna.

Nadto list przewozowy może zawierać następujące wskazania:

- h) żądanie „zostawić na stacji” lub „dostawić do mieszkania”, jeżeli ten ostatni sposób wydania towaru jest zaprowadzony na stacji

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

przeznaczenia (artykuł 16 § 2). Materiały zagrożające wybuchem i samopalne (zobacz Załącznik I) nie mogą być przesyłane z żądaniem „zostawić na stacji”;

- i) żądanie zastosowania taryf, mianowicie taryf specjalnych lub wyjątkowych, przewidzianych w artykułach 11, § 10 i 34;
- k) kwotę wyrażającą interes w dostawie, podaną zgodnie z artykułem 35;
- l) podanie kosztów, jakie nadawca bierze na swój rachunek, zgodnie z postanowieniami artykułu 17;
- m) wysokość zaliczenia, którym obciąża się towar oraz zaliczek, udzielonych przez kolej żelazną zgodnie z artykułem 19;
- n) żadaną drogę przewozu i wskazanie stacji, na których mają się odbywać formalności celne lub akcyzowe, jak również sprawdzania wymagane przez władze skarbowe, policyjne lub inne władze administracyjne;
- o) wskazanie pełnomocnika w myśl artykułu 15.

§ 7. Nie dozwala się zamieszczać w liście przewozowym innych oświadczeń, aniżeli te, które są przepisane ustawami i regulaminami jednego z Państw i nie stoją w sprzeczności z Konwencją niniejszą.

Zabrania się zastępować list przewozowy innymi dokumentami, lub dołączać do niego inne załączniki, jak te, na które zezwala Konwencja niniejsza. Nadawca powinien jednak, jeżeli wymagają tego ustawy i regulaminy, obowiązujące na stacji nadania, sporządzić, oprócz listu przewozowego, dokument, przeznaczony do przechowania go na kolei żelaznej, aby służył jako dowód zawarcia umowy o przewóz.

§ 8. Do jednego listu przewozowego nie wolno wpisywać przedmiotów, które nie mogą być razem załadowane ze względu na ujemne następstwa lub ze względu na naruszenie przepisów celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub przepisów innych władz administracyjnych.

§ 9. Na przesyłki, których załadowanie i wyładowanie stanowi obowiązek nadawcy, względnie odbiorcy, należy sporządzać oddzielne listy przewozowe, nie zawierające przedmiotów, których załadowanie i wyładowanie jest obowiązkiem kolei żelaznej.

Na przedmioty, wymienione w artykule 4, muszą być również sporządzane oddzielne listy przewozowe.

§ 10. Jeden list przewozowy może obejmować tylko jedną przesyłkę wagonową z wyjątkiem przedmiotów niepodzielnych, wymagających większej ilości wagonów. Przepisu tego jednak nie stosuje się, jeżeli postanowienia specjalne dla pewnej komunikacji lub taryfy, które mają być zastosowane, dopuszczają na całej przestrzeni nadanie kilku wagonów za jednym listem przewozowym.

§ 11. Nadawcy wolno zamieścić na dolnej części odwrotnej strony listu przewozowego następujące uwagi, służące wyłącznie dla informacji od-

applicable dans la gare destinataire (article 16, § 1). Les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée (voir Annexe I) ne peuvent être adressées en gare;

- i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus aux articles 11, § 10, et 34;
- k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35;
- l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17;
- m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le Chemin de fer, comme il est dit à l'article 19;
- n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;
- o) la désignation d'un mandataire conformément à l'article 15.

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

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux que la présente Convention autorise. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

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

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

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

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

§ 11. L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il

biorcy bez żadnego zobowiązania i odpowiedzialności kolei żelaznej:

- „Przesyłka od N.”
- „Z polecenia N.”
- „Do rozporządzenia N.”
- „Do przeekspedjowania dla N.”
- „Ubezpieczono w N.”
- „Na statek N.”
- „Ze statku N.”
- „Do wywozu z przeznaczeniem do N.”

Każda z tych uwag musi odnosić się do całej przesyłki.

Artykuł 7.

Odpowiedzialność za oświadczenia w liście przewozowym. Dopłaty. Zarządzenia w wypadku przeciążenia wagonu.

§ 1. Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń, wpisanych przez niego do listu przewozowego; ponosi on wszelkie następstwa, wynikające ze wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych na innym miejscu, nieprzeznaczonym do tego rodzaju oświadczeń.

§ 2. Kolej żelazna ma prawo sprawdzać w każdym czasie, czy przesyłka zgadza się z oświadczeniami w liście przewozowym. Nadawcę, względnie odbiorcę powinno się wezwać, aby był obecny przy sprawdzaniu, jeżeli odbywa się ono na stacji nadawczej, albo na stacji przeznaczenia. Jeżeli interesowany nie zjawi się, lub jeżeli sprawdzanie odbywa się w drodze, należy dokonać je w obecności dwóch świadków, nienależących do personelu kolei żelaznej, o ile w ustawach lub regulaminach obowiązujących w kraju, gdzie sprawdzanie się odbywa, nie przewidziano inaczej. Jeżeli przesyłka nie zgadza się z oświadczeniami listu przewozowego, koszty spowodowane sprawdzeniem, a niezapłacone zaraz na miejscu, obciążają towar.

§ 3. Ustawy i regulaminy każdego Państwa określają warunki, pod jakimi kolej żelazna ma prawo lub obowiązek ustalania lub sprawdzania wagi przesyłki albo ilości sztuk, jak również wagi własnej wagonu.

§ 4. Jeżeli przesyłki wagonowe waży się na wadze wagonowej, wagę ustala się w ten sposób, że od ogólnej wagi wagonu naładowanego odejmuje się wagę własną wagonu na nim oznaczoną, chyba że osobne przeważenie próżnego wagonu wykaże inną wagę własną wagonu.

§ 5. Za umieszczenie wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych lub niedostatecznych, które mogą spowodować przyjęcie do przewozu przedmiotów wyłączonych od przewozu, stosownie do p. 4 artykułu 3, obliczenie za przesyłkę niższej opłaty przewozowej lub uniemożliwienie zastosowania taryf normalnych, za niezachowanie przepisanych w Załączniku I środków ostrożności, albo też w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę, należy uiścić dopłatę, niezależnie od dodatkowego uiszczenia różnicy

en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, les mentions suivantes:

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

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

Article 7.

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 ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

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

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

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

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

w należności przewozowej i, w danym razie, od odpowiedzialności za wszelką ewentualnie wyrządzoną szkodę tudzież od odpowiedzialności karnej.

Dopłatę tę ustala się jak następuje:

- a) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przedmiotów, wyłączonych od przewozu stosownie do p. 4 artykułu 3, lub wymienionych w Załączniku I, albo też w razie niezachowania środków ostrożności, przepisanych w tymże Załączniku, pobiera się dopłaty następujące:

Za przedmioty wyłączone od przewozu stosownie od p. 4 artykułu 3 — 15 franków

Za przedmioty wymienione w załączniku I.	Klasa I, grupa 1 a	15 franków	
		Klasa I, grupy 1b, 1c i 1d	10 „
			Klasa I, grupy 1e, i kl. II i III.
		Klasy IV, V i VI	

od kilograma wagi brutto całej sztuki.

Jeżeli przepisy obowiązujące w ruchu wewnętrznym tej kolei żelaznej, na której spostrzeżono przekroczenie, przewidują niższe dopłaty, pobiera się wówczas te ostatnie.

- b) W razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki zawierającej towary inne, niż przewidziane pod literą a) niniejszego paragrafu, dopłata wynosi podwójną różnicę pomiędzy należnością przewozową, jaką należałoby pobrać za przesyłki oznaczone niezgodnie z rzeczywistością, nieścisłe lub niedostatecznie; od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a należnością przewozową, jaką należałoby pobrać, gdyby oznaczenie było zgodne z rzeczywistością, ściśle i dostatecznie.

Dopłata nie może być niższa niż 1 frank nawet wtedy, gdy niema różnicy należności przewozowej. Jeżeli przepisy obowiązujące dla ruchu wewnętrznego tej kolei żelaznej, na której spostrzeżono przekroczenie, przewidują niższą dopłatę minimalną, pobiera się wówczas tę ostatnią.

- c) W razie podania wagi niższej niż rzeczywista, dopłata wynosi podwójną różnicę pomiędzy należnością przewozową od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia za wagę podaną, a należnością za wagę stwierdzoną.
- d) W razie przeciążenia wagonu, załadowanego przez nadawcę, dopłata wynosi sześciokrotną należność przewozową od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia za nadwyżkę wagi, przekraczającą dopuszczalne obciążenie. Przeciążenie ma miejsce, jeżeli ciężar wagonu przekracza granicę obciążenia, określoną w następujący sposób:

Jeżeli wagon ma tylko jeden napis, określający dopuszczalne obciążenie, uważa się napis ten za

toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit:

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

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4^o de l'article 3 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 „
Classe I, groupe 1 e, et Classes II et III	5 „
Classes IV, V et VI	1 francs

par kilogramme de poids brut du colis entier.

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

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

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

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

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement

wskazujący ładowność normalną; granica obciążenia odpowiada wówczas tej ładowności, powiększonej o 5%.

Jeżeli wagon ma dwa napisy, wówczas napis, wskazujący niższe obciążenie, oznacza ładowność normalną, wyższe zaś — granicę obciążenia.

- e) Jeżeli dla jednego i tego samego wagonu podano wagę niższą od rzeczywistej i jeżeli ma miejsce przeciążenie, dopłaty pobiera się łącznie za oba przekroczenia.

§ 6. Dopłaty, które pobrać należy w myśl § 5, obciążają przesyłkę bez względu na to, gdzie stwierdzono okoliczności, powodujące ich zarachowanie.

Jeżeli wartość towaru nie pokrywa dopłat, lub jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia przesyłki, nadawca powinien zapłacić nadwyżkę, wynikającą z zarachowania dopłat.

§ 7. Dopłaty nie pobiera się:

- w razie niezgodnego z rzeczywistością podania wagi przesyłek, które kolej żelazna obowiązana jest zważyć stosownie do obowiązujących przepisów;
- w razie niezgodnego z rzeczywistością podania wagi, lub w razie przeciążenia, jeżeli nadawca w liście przewozowym zażądał zważenia przez kolej żelazną;
- w razie przeciążenia, które nastąpiło w czasie przewozu wskutek wpływów atmosferycznych, jeżeli nadawca udowodni, że przy załadunku wagonu zastosował się do przepisów, obowiązujących na stacji nadawczej;
- w razie zwiększenia się wagi w czasie przewozu, które nie powoduje przeciążenia, jeżeli nadawca udowodni, że zwiększenie się wagi powstało wskutek wpływów atmosferycznych.

§ 8. Stacja nadawca lub pośrednia w razie stwierdzenia przeciążenia wagonu może odładować nadmiar ładunku z wagonu nawet wtedy, gdy dopłata się nie należy. Nadawcę należy w takim razie wezwać niezwłocznie za pośrednictwem stacji nadawczej aby rozporządził odładowaną częścią ładunku.

Przewoźne za odległość przebyta przez odładowaną część ładunku oblicza się według stawek tej samej taryfy, którą zastosowano do głównej przesyłki z ewentualnym doliczeniem dopłaty, przypadającej według zamieszczonego wyżej § 5; za odładowanie pobiera się należność według taryfy opłat dodatkowych tej kolei żelaznej, która czynność tę wykonała.

Jeżeli nadawca zażąda zwrotu lub dalszego wysłania nadmiaru ładunku, postępuje się z nim jak z samoistną przesyłką.

qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

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

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

§ 6. Les surtaxes à percevoir conformément au § 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:

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

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

Le 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.

Artykuł 8.

Zawarcie umowy o przewóz. Wtórnik listu przewozowego.

§ 1. Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą kiedy stacja nadawcza przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Stacja nadawcza stwierdza przyjęcie, wyciskając na liście przewozowym stempel z datą przyjęcia.

§ 2. Ostemplowania należy dokonać natychmiast po całkowitem dostarczeniu przesyłki wyszczególnionej w liście przewozowym i po wniesieniu opłat, które przyjął na siebie nadawca. Jeżeli nadawca tego zażąda, ostemplowania należy dokonać w jego obecności.

§ 3. List przewozowy, opatrzony stemplem, stanowi dowód umowy o przewóz.

§ 4. W stosunku jednak do przesyłek, których załadowanie stanowi obowiązek nadawcy w myśl przepisów taryfowych lub umów z nim zawartych, o ile na stacji nadawczej umowy takie są dozwolone, to dane listu przewozowego, dotyczące wagi, bądź to ilości sztuk, stanowią dowód przeciw kolei żelaznej tylko wówczas, gdy kolej żelazna sprawdziła wagę i ilość sztuk, oraz poświadczyła to w liście przewozowym.

§ 5. Kolej żelazna jest obowiązana poświadczyć przyjęcie towaru i datę przyjęcia go do przewozu na wtórniku listu przewozowego, który nadawca winien przedstawić kolei jednocześnie z listem przewozowym.

Wtórnik ten nie ma znaczenia ani listu przewozowego towarzyszącego przesyłce, ani konosamentu.

Artykuł 9.

Zasady obliczania opłat przewozowych. Taryfy i drogi przewozu.

§ 1. Opłaty przewozowe i opłaty dodatkowe oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych w każdym Państwie. Taryfy te muszą zawierać wszystkie dane, niezbędne do obliczenia opłat przewozowych i dodatkowych, oraz określać, w miarę potrzeby, warunki obowiązujące przy zamianie walut obcych.

§ 2. Taryfy powinny podawać wszystkie specjalne warunki dla różnych przewozów, w szczególności zaś, czy stosują się one do przesyłek pośpiesznych, czy zwyczajnych. Jeżeli którakolwiek z kolei żelaznych posiada taryfę tylko na przewóz przesyłek jednego rodzaju bądź to dla wszystkich, bądź tylko dla niektórych towarów, bądź też dla pewnych przebiegów, to taryfę tę można stosować do przewozów dokonywanych za listami przewozowymi tak dla przesyłek zwyczajnych jak i pośpiesznych, pod warunkiem stosowania terminów dostawy, przewidzianych w artykule 6, § 4 i artykule 11 dla przewozów tego rodzaju, jaki wskazuje list przewozowy.

Taryfy winny być stosowane jednakowo względem wszystkich. Warunki w nich zawarte obowiązują

Article 8.

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

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

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

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

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

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

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

Article 9.

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

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

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

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions

o tyle, o ile nie są sprzeczne z Konwencją niniejszą; w przeciwnym razie uważa się je za nieważne i nieistniejące.

§ 3. a) Jeżeli nadawca wskazał w liście przewozowym drogę przewozu, należności przewozowe oblicza się według tej drogi.

Oznaczenie stacji, na których powinny być zastosowane formalności celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz wymagane przez inne władze administracyjne, jest równoznaczne ze wskazaniem drogi przewozu.

b) Jeżeli nadawca wskazał w liście przewozowym tylko taryfy, których żąda zastosowania, kolej żelazna stosuje je o tyle, o ile wskazanie to jest dostateczne do ustalenia stacji, między którymi żądane taryfy powinny być zastosowane. Z pomiędzy dróg przewozu, na których taryfy te obowiązują w dniu zawarcia umowy o przewóz, kolej żelazna wybiera drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy.

c) Jeżeli nadawca oświadczył w liście przewozowym, że opłaci z góry przewoźne do stacji pośredniej, w myśl przepisów artykułu 17, § 1, kolej żelazna wybiera z pomiędzy dróg przewozu, przechodzących przez rzezoną stację pośrednią, tę drogę, którą uważa za najkorzystniejszą dla nadawcy. Opłaty za przewóz oblicza się za drogę obraną przez kolej żelazną.

d) Jeżeli w wypadkach przewidzianych wyżej pod literami a) i c) istnieje taryfa międzynarodowa pomiędzy stacją nadawczą a stacją przeznaczenia na drodze wskazanej według litery a), albo pomiędzy stacją nadawczą a stacją wymienioną pod literą c), wówczas stosuje się tę taryfę, o ile w chwili nadania stosowanie jej nie jest uzależnione od warunków, których nie dopełniono.

e) Jeżeli wskazania nadawcy nie są dostateczne do ustalenia w całości drogi przewozu lub taryf, albo jeżeli niektóre z tych wskazań są sprzeczne pomiędzy sobą, kolej żelazna wybiera tę drogę przewozu lub te taryfy, które uważa za najkorzystniejsze dla nadawcy. Kolej żelazna stosuje się zawsze do wskazań listu przewozowego dotyczących stacji wymienionych pod literą a), ustęp 2, i, w miarę możliwości, do innych wskazań nadawcy.

Jeżeli jednak między stacją nadawczą i stacją przeznaczenia istnieje bezpośrednia taryfa międzynarodowa, taryfę tę stosuje się o tyle, o ile przewidziana w niej droga przewozu odpowiada, w danym wypadku, wskazaniom listu przewozowego, dotyczącym stacji wymienionych pod literą a), ustęp 2, i o ile stosowanie tej taryfy nie jest uzależnione od innych warunków, których nie dopełniono.

f) We wszystkich wyżej wymienionych wypadkach terminy oblicza się według drogi żądanej przez nadawcę, lub obranej przez kolej żelazną.

g) Poza wypadkami, wymienionymi w artykule 5, § 5 i w artykule 23, § 1, kolej żelazna

sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

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

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

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

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues à l'article 17, § 1, 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 frais de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

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

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

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

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

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 23, § 1, effectuer le

może dokonać przewozu drogą inną, niż wskazał nadawca pod warunkiem:

1. że należności przewozowe i terminy dostawy nie będą większe niż należności i terminy, obliczone przez drogę przewozu, wskazaną przez nadawcę;

2. że formalności celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne i wymagane przez inne władze administracyjne będą załatwione zawsze na stacjach, wskazanych przez nadawcę.

O ile przewóz odbywa się inną drogą, niż wskazał nadawca, należy nadawcę o tem zawiadomić.

h) W wypadkach, wymienionych pod punktami b), c) i e) (ustęp 1) paragrafu niniejszego, kolej żelazna odpowiada za szkodę spowodowaną przez wybór drogi lub taryf tylko w wypadku złego zamiaru lub ciężkiego zaniedbania.

§ 4. Prócz należności przewozowych i wszelkich opłat dodatkowych, przewidzianych w taryfach, będą pobierane na rzecz kolei żelaznych jedynie poniesione wydatki, jako to cła wywozowe lub przywozowe, nieprzewidziane w taryfie koszty dostawy z jednego dworca na drugi, koszty poprawienia zewnętrznego lub wewnętrznego opakowania towarów, niezbędnego dla ich zabezpieczenia, oraz inne podobne wydatki. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i osobno obliczone na liście przewozowym, do którego należy dołączyć dowody. Jeżeli opłacenie tych wydatków należy do nadawcy, dowodów nie wydaje się wraz z listem przewozowym odbiorcy, lecz doręcza się je nadawcy przy rachunku, jak wskazano w artykule 17.

Artykuł 10.

Zakaz odrębnych umów.

Zakazana i nieważna jest każda umowa odrębna, przyznająca jednemu lub większej liczbie wysyłających zniżkę opłat taryfowych.

Natomiast dozwolone są zniżki opłat należycie ogłoszone i w równej mierze pod temi samemi warunkami wszystkim przysługujące, jako też zniżki bądź na potrzeby kolei żelaznej, bądź to na potrzeby administracji publicznej, albo ze względu na cele dobroczynne.

Artykuł 11.

Terminy dostawy.

§ 1. Terminy dostawy nie mogą przekraczać następujących norm maksymalnych:

a) dla przesyłek pośpiesznych:
1. termin odprawy 1 doba;
2. termin przewozu, za każde rozporządzenie 250 kilometrów odległości taryfowej 1 doba;

b) dla przesyłek zwyczajnych:
1. termin odprawy 2 doby;

transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition:

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

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

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

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

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

Article 10.

Interdiction de traités particuliers.

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

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

Article 11.

Délais de livraison.

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

a) pour la grande vitesse:
1° délai d'expédition 1 jour;
2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs 1 jour;

b) pour la petite vitesse:
1° délai d'expédition 2 jours;

2. termin przewozu, za każde rozpoczęte 250 kilometrów odległości taryfowej 2 doby.

§ 2. Jeżeli przewóz odbywa się kilkoma kolejami połączonymi ze sobą szynami, termin przewozu oblicza się według taryfowej odległości od stacji nadania do stacji przeznaczenia; termin odprawy liczy się tylko raz jeden, bez względu na ilość kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie.

§ 3. Ustawy i regulaminy każdego Państwa określają, w jakiej mierze koleje żelazne, podlegające władzy danego Państwa, mogą ustalać terminy dodatkowe w wypadkach następujących:

- a) dla przewozów dokonywanych częściowo:
 - bądź morzem; bądź wewnątrzniemi drogami wodnymi: promem lub statkiem,
 - bądź po drodze kołowej bez kolei żelaznej,
 - bądź po niektórych łącznicach pomiędzy dwiema linjami tej samej sieci lub różnych sieci,
 - bądź koleją żelazną podrzędnego znaczenia,
 - bądź po linii o odmiennej szerokości toru niż normalna;
- b) w razie niezwykłych okoliczności powodujących:
 - bądź to nadmierny wzrost przewozów,
 - bądź to niezwykle trudności ruchu.

Terminy dodatkowe muszą być w każdym wypadku ustalone w całych dobach.

§ 4. Terminy dodatkowe, uzasadnione okolicznościami wymienionymi pod literą a) powyższego § 3, winny być zamieszczone w taryfach.

Terminy dodatkowe, przewidziane pod literą b) § 3, muszą być ogłoszone i nie mogą obowiązywać przed ich ogłoszeniem.

§ 5. Termin dostawy rozpoczyna się o północy, następującej po przyjęciu przesyłki do przewozu w sposób, przewidziany w artykule 8, § 1.

§ 6. Termin dostawy jest zachowany, jeżeli przesyłkę wydano przed jego upływem lub o jej przybyciu doniesiono bądź to odbiorcy, bądź to osobie, uprawnionej do jej odbioru; stosownie do regulaminów kolei odbiorczej. Ustawy i regulaminy każdego Państwa określają, w jaki sposób stwierdza się doręczenie pisemnego zawiadomienia.

Dla przesyłek, których kolej żelazna nie dostarcza do mieszkania odbiorcy i co do których zawiadomienie o przybyciu nie jest wymagane, termin dostawy jest zachowany, jeżeli przed jego upływem przesyłka znajduje się na stacji przeznaczenia do dyspozycji odbiorcy.

§ 7. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na cały czas zatrzymania z powodu załatwiania formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych oraz innych władz administracyjnych, tudzież na czas każdej przerwy w przewozie, powodującej czasowe wstrzymanie wysłania lub dalszego przewozu przesyłki, o ile przerwa powstała nie z winy kolei żelaznej. Bieg terminu dostawy wstrzymuje się również

2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs 2 jours.

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

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

- a) pour les transports qui empruntent:
 - soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
 - soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
 - soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
 - soit une ligne secondaire,
 - soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;
- b) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:
 - soit un développement anormal du trafic,
 - soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

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

§ 6. Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque État déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

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

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

na czas wykonywania czynności przewidzianych w §§ 2 i 3 artykułu 7, jako też na czas zatrzymania, spowodowanego zmianą umowy o przewóz, na skutek zarządzenia nadawcy z mocy artykułu 21.

Nadto, przy przewozie zwierząt żywych, bieg terminu dostawy wstrzymuje się na czas:

- a) zatrzymania tych zwierząt na stacjach pojenia;
- b) zatrzymania wskutek zarządzenia policyjnego;
- c) badania weterynaryjnego.

§ 8. Dla przesyłek zwyczajnych bieg terminu dostawy wstrzymuje się w niedziele i ustawowe dni świąteczne.

Dla przesyłek pośpiesznych, jeżeli dzień następujący po dniu przyjęcia przesyłki do przewozu przypada w niedzielę lub święto ustawowe, bieg terminu dostawy zaczyna się o dobę później. Również, kiedy ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę lub święto ustawowe, termin dostawy upływa dopiero dnia następnego. Postanowień tych nie stosuje się jednak do przesyłek pośpiesznych, dla których w kraju wysłania lub przeznaczenia stacje są otwarte w niedziele i święta.

§ 9. Jeżeli na mocy ustaw lub regulaminów pewnego Państwa przewóz przesyłek pośpiesznych w niedziele i pewne święta ustawowe jest wstrzymany całkowicie lub częściowo, w takim razie terminy dostawy odpowiednio się przedłużają.

§ 10. Jeżeli ustawy i regulaminy jednego z Państw pozwalają na ustanowienie taryf specjalnych, lub wyjątkowych, ze zniżonemi opłatami i przedłużonemi terminami dostawy, koleje żelazne tego Państwa mogą stosować te taryfy z terminami przedłużonemi również w komunikacji międzynarodowej.

Artykuł 12.

Stan przesyłki. Opakowanie.

§ 1. Kolej żelazna przyjmując do przewozu towar z widocznymi śladami uszkodzenia, może żądać, aby w liście przewozowym zamieszczono specjalne oświadczenie co do stanu przesyłki.

§ 2. Jeżeli właściwości towaru, wymagają opakowania, nadawca powinien opakować go w sposób zabezpieczający towar od całkowitego lub częściowego zaginięcia i uszkodzenia podczas przewozu, oraz zapobiegający obrażeniom osób, uszkodzeniom środków przewozowych lub innych przesyłek.

Pozatem, co do opakowania, obowiązują postanowienia taryf i regulaminów kolei nadawczej.

§ 3. Jeżeli nadawca nie zastosował się do przepisów paragrafu 2, kolej żelazna może odmówić przyjęcia przesyłki, albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym istnienie braku opakowania lub wadliwy stan tegoż, określając dokładnie wadę opakowania.

§ 4. Nadawca ponosi odpowiedzialność za następstwa braku lub wadliwości opakowania, uznane

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.

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

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

Article 12.

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 paragraphe 2, le Chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage, en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. L'expéditeur est responsable des conséquences de l'absence d'emballage ou de son état dé-

w sposób powyższy w liście przewozowym, jako też za niedostrzegalne zewnętrznie wadliwości opakowania. Wszystkie szkody stąd wynikające obciążają nadawcę, który w danym razie winien odszkodować kolej żelazną za poniesione straty.

Nadawca jest również odpowiedzialny za widoczne nazewnątrz wadliwości opakowania, nie przyznane w liście przewozowym, jeżeli kolej żelazna udowodni, że wadliwości te istniały.

§ 5. Nadawca, który wysyła zwykle z jednej i tej samej stacji towary jednakowego rodzaju, wymagające opakowania, nadając je bez opakowania, lub w jednakowo wadliwym opakowaniu, może uniknąć obowiązkowego przy każdej przesyłce stosowania się do przepisu paragrafu 3, składając na tej stacji ogólne oświadczenie według wzoru, stanowiącego Załącznik III do Konwencji niniejszej. W tym wypadku list przewozowy powinien zawierać wzmiankę o złożeniu na stacji nadawczej ogólnego oświadczenia.

§ 6. O ile w taryfie nie przewidziano wyraźnie wyjątków, nadawca obowiązany jest zaopatrzyć nazewnątrz pojedyncze sztuki przesyłek drobnych w wyraźne i nie dające się zatrzeć cechy, któreby uniemożliwiały zamianę i dokładnie zgadzały się z cechami, podanymi w liście przewozowym. Nadto jest on obowiązany zaopatrzyć każdą sztukę w kartkę z nazwą stacji przeznaczenia, sporządzoną pismem niezacierającym się. Jeżeli regulamin kolei wysyłającej tego wymaga, należy również wypisać nazwisko i adres odbiorcy, bądź to nazewnątrz, bądź wewnątrz kartki złożonej, którą wolno otworzyć dopiero w razie zaginięcia listu przewozowego.

Poprzednie napisy lub kartki powinien nadawca przekreślić lub usunąć.

§ 7. Za wyjątkami wyraźnie przewidzianymi w taryfie, przedmioty kruche (jako to wyroby ze szkła, porcelana, wyroby garncarskie), przedmioty łatwo się rozsypujące w wagonach (jako to orzechy, owoce, pasza, kamienie), tudzież towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne przesyłki (jako to węgiel, wapno, popiół, ziemia zwykła i farbiarska) przewozi się nie inaczej jak w przesyłkach wagonowych, o ile towary te nie są opakowane lub powiązane w sposób uniemożliwiający ich stłuczenie lub zagubienie albo zanieczyszczenie lub uszkodzenie innych przesyłek.

Artykuł 13.

Dokumenty potrzebne do załatwiania formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych oraz wymagane przez inne władze administracyjne. Zamknięcie celne.

§ 1. Nadawca obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego dokumenty, konieczne do załatwienia przed wydaniem przesyłki odbiorcy formalności celnych, akcyzowych, skarbowych lub policyjnych oraz wymagane przez inne władze administracyjne. Dokumenty te powinny dotyczyć wyłącznie towarów, objętych jednym i tym samym listem przewozowym, o ile przepisy administracyjne lub taryfowe nie zawierają innych postanowień.

fectueux ainsi reconnus sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, doit indemniser le Chemin de fer du préjudice qu'il aurait subi.

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

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

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

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

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

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.

W razie niemożności dołączenia tych dokumentów do listu przewozowego z powodu złożenia ich na stacji granicznej, list przewozowy winien zawierać dokładną wskazówkę gdzie mianowicie je złożono.

§ 2. Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać, czy dołączone dokumenty są prawidłowe i dostateczne.

Nadawca odpowiada wobec kolei żelaznej za wszelkie szkody, które mogą wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, o ile nie zachodzi wina ze strony kolei.

Kolej żelazna odpowiada według postanowień tytułu III za skutki zagubienia dokumentów w liście przewozowym wymienionych i do niego dołączonych, w myśl artykułu 6, § 6, litera f.

§ 3. Nadawca obowiązany jest przestrzegać przepisów celnych, dotyczących opakowania i przykrycia towarów oponami. Kolej żelazna może odmówić przyjęcia przesyłek z zamknięciem celnym uszkodzonym lub wadliwym.

R o z d z i a ł II.

Wykonanie umowy o przewóz.

Artykuł 14.

Nadawanie do przewozu i załadowanie przesyłek.

§ 1. Nadawanie przesyłek do przewozu odbywa się według przepisów ustawowych i regulaminowych, obowiązujących na stacji nadawczej.

§ 2. Załadowanie przesyłek uskutecznia bądź kolej żelazna, bądź nadawca, stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadawczej, o ile Konwencja niniejsza nie zawiera innych postanowień, lub o ile w liście przewozowym niema powołania się na specjalną umowę, zawartą między nadawcą a koleją żelazną.

§ 3. Przesyłki należy przewozić w wagonach krytych lub niekrytych, bądź w wagonach specjalnie urządzonych, albo w wagonach niekrytych pod oponami stosownie do postanowień bezpośrednich taryf międzynarodowych, o ile Konwencja niniejsza nie zawiera w tym względzie innych postanowień. Jeżeli niema bezpośrednich taryf międzynarodowych, lub nie zawierają one postanowień w tym względzie, wówczas przepisy obowiązujące na stacji nadawczej stosuje się dla całego przebiegu przesyłki.

Artykuł 15.

Formalności celne, akcyzowe oraz wymagane przez władze skarbowe, policyjne i inne władze administracyjne.

§ 1. Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, formalności celne, akcyzowe, skarbowe, policyjne oraz wymagane przez inne władze administracyjne załatwia kolej żelazna. Czynności te kolej żelazna może pod własną odpowiedzialnością zlecić komisantowi lub też załatwić je sama. W obu wypadkach kolej żelazna ma obowiązki komisanta.

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

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

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

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

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

Chapitre II.

Exécution du contrat de transport.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

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

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

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

Article 15.

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

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

Nadawca może jednak bądź sam, bądź też przez wskazanego w liście przewozowym pełnomocnika być obecnym przy czynnościach, przewidzianych w ustępie powyższym, dla udzielenia wszelkich potrzebnych wyjaśnień i czynienia uwag, co jednak nie uprawnia go do objęcia przesyłki w swe posiadanie ani też do załatwienia tych czynności.

Jeżeli nadawca dla załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych oraz wymaganych przez inne władze administracyjne, przepisał niedopuszczalny sposób postępowania, kolej żelazna postępuje w sposób, który uzna za najkorzystniejszy dla interesów osoby uprawnionej i zawiadamia nadawcę o wydanych zarządzeniach.

§ 2. Jeżeli na stacji przeznaczenia znajduje się urząd celny, w liście zaś przewozowym przepisano oclenie po przybyciu na stację przeznaczenia, bądź też, jeżeli w razie braku takiego zlecenia przesyłka nadejdzie na stację przeznaczenia nieocloną, odbiorca ma prawo załatwić formalności celne na stacji przeznaczenia. Jeżeli odbiorca korzysta z tego prawa, musi wpieryw opłacić koszty, obciążające przesyłkę oraz wykupić list przewozowy.

Jeżeli formalności celnych nie załatwi ani odbiorca, ani pełnomocnik nadawcy w terminie ustalonym przez regulaminy obowiązujące na stacji przeznaczenia, kolej żelazna może, o ile odbiorca nie wykupi listu przewozowego, postąpić zgodnie z postanowieniami § 1.

Artykuł 16.

Wydawanie.

§ 1. Kolej żelazna jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia, oznaczonej przez nadawcę, list przewozowy i przesyłkę za pokwitowaniem i za opłatą należności, wynikających z listu przewozowego.

Przez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego odbiorca obowiązuje się do zapłacenia kolej żelaznej należności, wynikających z listu przewozowego.

§ 2. Sposób wydawania przesyłek, jak również ewentualny obowiązek kolei żelaznej dostarczenia przesyłki do mieszkania odbiorcy, bądź w miejscowości, w której jest położona stacja przeznaczenia, bądź w innej miejscowości, określają ustawy i regulaminy obowiązujące na kolei żelaznej, mającej dokonac wydania.

§ 3. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia odbiorca ma prawo żądać od kolei żelaznej wydania listu przewozowego i towaru. Jeżeli przesyłka nie przybyła po upływie terminu przewidzianego w artykule 30, § 1, odbiorca, bez względu na to, czy działa on w interesie własnym czy cudzym, może w imieniu własnem dochodzić wobec kolei żelaznej praw wynikających z umowy o przewóz pod warunkiem uprzedniego wykonania zobowiązań, wynikających z tej umowy.

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

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

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

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

Article 16.

Livraison.

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

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

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

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

Artykuł 17.

Opłacanie przewoźnego.

§ 1. Należności przewozowe i inne koszty, których nadawca według oświadczeń w liście przewozowym nie wziął na swój rachunek, uważa się jako przekazane na odbiorcę. Nadawca może, tytułem frankatury, opłacić albo pewne dokładnie określone należności, albo też należność przewozową do dowolnego punktu granicznego lub dowolnej stacji granicznej według stosowanych taryf; taryfy lub układy między kolejami żelaznymi mogą dopuszczać wyjątkowo frankowanie do pewnych innych stacji, które nie są stacjami granicznymi.

Nadawca musi wyszczególnić w liście przewozowym, w rubryce na to przeznaczonej, należności, które bierze na swój rachunek, w formie następującej:

- a) jeżeli nadawca bierze na swój rachunek należności przewozowe oraz wszelkie inne koszty, które stacja nadawcza, na podstawie regulaminów i taryfy, może wstawić do rachunku łącznie z opłatami dodatkowymi za ewentualną deklarację interesu w dostawie według artykułu 35 oraz opłatami za zaliczki w gotówiznie i zaliczenia, oznacza to słowem „franko”;
- b) jeżeli nadawca bierze na swój rachunek inne koszty, niż wymienione wyżej pod literą a), oznacza to słowami „franko przewoźne i” (dokładne określenie opłaty lub opłat, które chce uiścić).

Wzmianka „franko cło” oznacza, że nadawca opłaca cło i koszty celne, pobierane przez urząd celný oraz należności, pobierane przez kolej żelazną za załatwienie formalności celnych;

- c) jeżeli nadawca bierze na swój rachunek wszelkie należności, nawet te, któreby powstały po przyjęciu towaru do przewozu, oznacza to słowami „franko wszelkie należności”;
- d) jeżeli nadawca bierze na swój rachunek tylko jedną lub kilka należności, wymienionych wyżej pod literą a), oznacza to słowami „franko” (dokładne określenie opłaty lub opłat, które chce uiścić);
- e) jeżeli nadawca bierze na swój rachunek należności przewozowe do punktu granicznego lub stacji granicznej, albo wyjątkowo do pewnej innej stacji, która nie jest stacją graniczną, oznacza to słowami „franko do granicy X” lub „franko do X”.

Do listu przewozowego wolno wpisać jednocześnie kilka wzajemnie uzupełniających się oświadczeń co do frankatury, na przykład „franko przewoźne i franko cło” lub „franko do granicy X i franko cło”.

§ 2. Kolej nadawcza może żądać zapłacenia z góry należności przewozowej, o ile chodzi o przesyłki, które według jej oceny ulegają szybkiemu zepsuciu, lub które z powodu małej wartości albo swej

Article 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. Les frais de transport et autres frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. L'expéditeur peut payer, à titre d'affranchissement, soit certains frais déterminés, soit les frais de transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière quelconque, selon les tarifs appliqués; exceptionnellement, des tarifs ou des accords entre Chemins de fer pourront autoriser l'affranchissement jusqu'à certaines gares autres que les gares frontières.

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

- a) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, y compris éventuellement les taxes supplémentaires pour déclaration d'intérêt à la livraison prévues à l'article 35 ci-après et les taxes pour débours et pour remboursements, il l'indique par le mot „franco”;
- b) si l'expéditeur prend à sa charge d'autres frais que ceux qui sont compris sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots „franco de port et de” (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer)“.

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

- c) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de toute nature, même ceux qui se produiraient après l'acceptation de la marchandise au transport, il l'indique par les mots „franco de tous frais”;
- d) si l'expéditeur ne prend à sa charge qu'une ou plusieurs des taxes comprises sous la lettre a) ci-dessus, il l'indique par les mots „franco de” (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer)“;
- e) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport jusqu'à un point frontière, ou une gare frontière, ou exceptionnellement jusqu'à une gare désignée autre qu'une gare frontière, il l'indique par les mots „franco jusqu'à x frontière”, ou „franco jusqu'à x”.

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

§ 2. Le Chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit d'envois qui, d'après son appréciation, sont sujets à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur mi-

właściwości, nie zabezpieczają dostatecznie należności przewozowych.

§ 3. Jeżeli nadawca bierze na swój rachunek należności całkowicie albo częściowo i jeżeli kwoty tej przy wysłaniu nie można dokładnie ustalić, kolej żelazna może żądać tytułem zabezpieczenia, za wydaniem pokwitowania, złączenia pewnej sumy, odpowiadającej w przybliżeniu tym należnościom. Stacje przejściowe kolejno wpisują należności te do rachunku przedpłaty, który twarzyszy przesyłce aż do stacji przeznaczenia i który musi być zwrócony stacji nadawczej w ciągu dwóch miesięcy po upływie terminu dostawy.

Po zwrocie rachunku przedpłaty dokonywa się obrachunku, nadawca zaś otrzymuje za zwrotem kwitą depozytowego rachunek należności, zestawiony na podstawie danych rachunku przedpłaty.

Rachunek przedpłaty sporządza się według wzoru, stanowiącego Załącznik IV do Konwencji niniejszej.

§ 4. Stacja nadawcza powinna wyszczególnić tak we wtórniku, jak i w liście przewozowym należności pobrane jako frankaturę.

Artykuł 18.

Niewłaściwe zastosowanie taryfy.

§ 1. Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie, lub jeżeli zaszyły błędy w obliczeniu należności przewozowych i różnych kosztów, nadwyżka lub niedobór powinny być zwrócone.

§ 2. O nadwyżkach, ustalonych przez kolej żelazną, przekraczających fr. 0,50 z jednego listu przewozowego, należy z urzędu zawiadomić interesowanego i zwrócić je możliwie najrychlej.

§ 3. Jeżeli listu przewozowego nie wykupiono, nadawca obowiązany jest pokryć niedobór kolei żelaznej. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy, nadawca obowiązany jest do pokrycia niedoboru, tycającego się tylko tych należności, które wziął na swój rachunek stosownie do oświadczenia o frankowaniu, umieszczonego przez niego w liście przewozowym; pozostałą różnicę obowiązany jest pokryć odbiorca.

§ 4. Sumy należne z mocy niniejszego artykułu, przekraczające dziesięć franków z jednego listu przewozowego, oprocentowywa się w wysokości sześciu od sta. Odsetki te liczą się od dnia reklamacji w drodze administracyjnej, przewidzianej w artykule 40, jeżeli zaś nie wniesiono reklamacji, od dnia wniesienia skargi sądowej.

Artykuł 19.

Zaliczenia i zaliczki.

§ 1. Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości towaru. Kwota zaliczenia powinna być wyrażona w walucie kraju, z którego przesyłkę wysłano; w taryfach mogą być dopuszczane wyjątki.

nime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

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

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

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

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

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

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

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

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

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

Article 19.

Remboursements et débours.

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

§ 2. Kolej żelazna obowiązana jest wypłacić zaliczenie nadawcy dopiero wtedy, gdy odnośną kwotę wpłaci odbiorca. Kwotę tę należy oddać do rozporządzenia nadawcy w terminie trzech miesięcy, licząc od jej wpłacenia; w razie opóźnienia, należą się procenty w wysokości sześciu od sta, licząc od dnia upływu terminu.

§ 3. Jeżeli przesyłkę wydano odbiorcy bez uprzedniego pobrania zaliczenia, kolej żelazna obowiązana jest wypłacić nadawcy odszkodowanie aż do wysokości kwoty zaliczenia, z zastrzeżeniem regresu do odbiorcy.

§ 4. Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę ustaloną w taryfach; opłata ta należy się nawet wówczas, gdy zaliczenie jest zniesione lub zmniejszone wskutek zmiany umowy o przewóz (artykuł 21, § 1).

§ 5. Zaliczki są dopuszczane tylko według przepisów, obowiązujących na stacji nadawczej.

Artykuł 20.

Obowiązki kolei przeznaczenia.

Kolej przeznaczenia obowiązana jest pobrać wszelkie należności, wynikające z umowy o przewóz, mianowicie należności przewozowe, opłaty dodatkowe, należności celne, zaliczenia i inne kwoty, obciążające przesyłkę. Kolej ta pobiera należności tak na rachunek własny, jak i na rachunek poprzednich kolei żelaznych, jako też pozostałych interesowanych.

R o z d z i a ł III.

Zmiana umowy o przewóz.

Artykuł 21.

Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz.

§ 1. Tylko nadawca ma prawo wprowadzać zmiany w umowie o przewóz, żądając bądź oddania przesyłki zpowrotem na stacji nadawczej, bądź zatrzymania przesyłki w drodze, bądź wstrzymania jej wydania, bądź wydania jej na stacji przeznaczenia, lub w każdym innym miejscu, położonym przed albo poza stacją przeznaczenia, odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym, lub innej osobie, bądź wreszcie zwrotu przesyłki na stację nadawczą.

Kolej żelazna może nadto, na życzenie nadawcy, zgodzić się na zmiany w umowie co do obciążenia przesyłek zaliczeniem, zwiększenia, zmniejszenia lub też zniesienia zaliczenia, jak również na zmiany co do opłacenia zgóry przesyłek; takie zmiany dopuszcza kolej żelazna bez żadnej odpowiedzialności za ich przeprowadzenie.

Zmiany inne, nie wymienione wyżej, nie są dopuszczalne w żadnym wypadku.

Zmiany w umowie o przewóz nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. Wymienione wyżej zmiany w umowie powinny być dokonane drogą podpisanego przez na-

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

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

§ 4. L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due 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 de Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Chapitre III.

Modification du contrat de transport.

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

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

Le Chemin de fer a en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou bien à l'affranchissement des envois; ces modifications sont admises par le Chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution.

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

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

§ 2. Les modifications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une dé-

dawcę pisemnego oświadczenia według wzoru, stanowiącego Załącznik V do Konwencji niniejszej.

Oświadczenie to powinno być powtórzone na wtórniku listu przewozowego, który jednocześnie powinien być złożony kolei żelaznej i przez nią zwrócony nadawcy. Kolej żelazna, która zastosuje się do zleceń nadawcy, nie żądając złożenia wtórnika, odpowiada za szkodę spowodowaną przez to odbiorcy, któremu nadawca wtórniki ów doręczył.

Nadawca, który żąda zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia, powinien okazać wydane mu zaświadczenie o zaliczeniu. W razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia, zaświadczenie to zwraca się po sprostowaniu nadawcy; w razie zniesienia zaliczenia, zaświadczenie to odbiera się od niego.

Wszelka zmiana w umowie, zarządzona przez nadawcę, w formie innej niż wyżej przepisana, jest nieważna.

§ 3. Kolej żelazna uwzględnia zarządzone przez nadawcę zmiany w umowie tylko wówczas, jeżeli uczyniono je za pośrednictwem stacji nadawczej.

Na żądanie nadawcy, stacja nadawcza zawiadamia na jego koszt stację przeznaczenia lub stację zatrzymania telegramem, który powinien być potwierdzony pisemnym oświadczeniem. W tym wypadku stacji przeznaczenia lub stacji zatrzymania nie wolno wydać odbiorcy ani listu przewozowego, ani przesyłki, ani też wysłać przesyłki dalej, aż do czasu otrzymania pisemnego oświadczenia.

§ 4. Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz wygasa nawet jeżeli nadawca znajduje się w posiadaniu wtórnika listu przewozowego z chwilą, gdy list przewozowy wydano odbiorcy, lub gdy tenże, w myśl artykułu 16, § 3, skorzystał z prawa, wynikającego z umowy o przewóz. Poczynając od tej chwili, kolej żelazna musi stosować się do zleceń odbiorcy, pod rygorem odpowiedzialności wobec niego za następstwa niewykonania ich według warunków, ustalonych poniżej w tytule III-cim.

Artykuł 22.

Wykonanie zmian w umowie o przewóz.

§ 1. Kolej żelazna nie może ani odmówić wykonania zleceń, wymienionych w pierwszym ustępie § 1 artykułu 21, ani też powodować zwłokę lub wprowadzać zmiany w ich wykonaniu z wyjątkiem następujących wypadków:

- a) jeżeli wykonanie nie jest już możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do kolei żelaznej;
- b) jeżeli wykonanie mogłoby wywołać zamieszanie w prawidłowym biegu służby eksploatacyjnej;
- c) jeżeli wykonaniu sprzeciwiają się, o ile chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, ustawy i regulaminy, obowiązujące w Państwach uczestniczących w przewozie, w szczególności zaś przepisy celne, akcyzowe, władz

claration écrite, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe V à la présente Convention.

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

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

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

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

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

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

Article 22.

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;
- 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, oc-

skarbowych lub policyjnych i innych władz administracyjnych;

- d) jeżeli wartość towarów w wypadkach, kiedy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, nie pokrywa według wszelkiego prawdopodobieństwa wszystkich kosztów przewozu, które będą ciążyły na przesyłce po przybyciu do nowej stacji przeznaczenia, o ile koszty te nie będą doraźnie zapłacone lub zabezpieczone.

W wypadkach wyżej wymienionych należy nadawcę zawiadomić możliwie najrychlej o przeszkodach, niepozwalających na wykonanie jego zleceń.

Jeżeli kolej żelazna nie była w stanie zgóry przewidzieć tych przeszkód, nadawca ponosi wszelkie następstwa, wynikłe z przystąpienia do wykonywania danych przez niego zleceń.

§ 2. Jeżeli nadawca polecił wydać przesyłkę na stacji pośredniej, przewoźne pobiera się aż do tej stacji według taryf obowiązujących między stacją nadawczą a rzezoną stacją pośrednią.

Jeżeli nadawca polecił zwrócić przesyłkę na stację nadawczą, przewoźne oblicza się: 1) do stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, według taryf obowiązujących między tą stacją, a stacją nadawczą; 2) od stacji zatrzymania do stacji nadawczej, według taryf obowiązujących na tej przestrzeni.

Jeżeli nadawca zlecił wysłanie przesyłki do innej stacji, przewoźne oblicza się: 1) do stacji, gdzie przesyłkę zatrzymano, według taryf obowiązujących między tą stacją, a stacją nadawczą; 2) od stacji zatrzymania do nowej stacji przeznaczenia, według taryf obowiązujących między temi dwiema ostatniemi stacjami.

§ 3. Kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów, wynikłych z powodu wykonania zleceń wymienionych w § 1 artykułu 21, o ile koszty te nie były spowodowane jej własną winą.

Artykuł 23.

Przeszkody w przewozie.

§ 1. O ile przewóz natrafił na przeszkody lub został przerwany, do kolei żelaznej należy orzeczenie, czy należy w interesie nadawcy zażądać od niego dyspozycji, czy też korzystniej będzie przewieźć przesyłkę własnym zarządzeniem, zmieniając drogę przewozu. Kolej żelazna ma prawo żądać opłaty należności przewozowej za zmienioną drogę przewozu i korzysta z odpowiadających jej terminów dostawy, choćby one były dłuższe, niż na drodze pierwotnej, o ile niema winy ze strony kolei żelaznej.

§ 2. Jeżeli niema innej drogi przewozu, kolej żelazna żąda wskazówek od nadawcy; kolej żelazna nie ma jednak obowiązku żądania takich wskazówek w razie przeszkody przejściowej, wynikłej z okoliczności, przewidzianych w artykule 5, § 5.

§ 3. Nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie może rozwiązać umowę, musi jednak zapłacić kolei żelaznej, o ile nie ponosi ona winy, stosownie do okoliczności, albo należność przewozową za przestrzeń już przebytą, albo koszty przygotowa-

trois, 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 ces ordres.

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

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

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

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

§ 3. Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 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 transport, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans les cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 5.

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

nia do przewozu, jako też wszystkie inne opłaty, przewidziane w taryfach.

§ 4. Jeżeli nadawca nie posiada wtórnika listu przewozowego, wówczas zlecenia, udzielane w wypadkach, przewidzianych w artykule niniejszym, nie mogą zmieniać ani osoby odbiorcy, ani też miejsca przeznaczenia.

§ 5. Nie uwzględnia się:

- a) zleceń nadawcy, wydanych bez pośrednictwa stacji nadawczej;
- b) żądań zwrotu towaru, którego wartość, według wszelkiego przypuszczenia, nie pokryje kosztów przewozu powrotnego, o ile koszty te nie zostaną doraźnie zapłacone lub zabezpieczone.

§ 6. Jeżeli nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, nie da, w odpowiednim terminie, wskazówek możliwych do wykonania, wówczas postępuje się zgodnie z postanowieniami regulaminowymi, dotyczącymi przeszkód w wydaniu, obowiązującymi na tej kolei żelaznej, na której przesyłkę zatrzymano.

§ 7. Jeżeli przeszkoda w przewozie została usunięta przed nadejściem wskazówek nadawcy, przesyłkę należy skierować na stację jej przeznaczenia, nie czekając tych wskazówek, o czym nadawcę zawiadamia się w możliwie najkrótszym czasie.

Artykuł 24.

Przeszkody w wydaniu.

§ 1. W razie przeszkód w wydaniu przesyłki stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić o tem nadawcę za pośrednictwem stacji nadawczej i zażądać jego wskazówek. Zawiadomienie to musi być wysłane natychmiast telegraficznie, jeżeli zażądano tego w liście przewozowym. Koszty takiego zawiadomienia obciążają przesyłkę.

Jeżeli odbiorca odmówi przyjęcia przesyłki, nadawcy służy prawo rozporządzenia nią nawet w razie niemożności okazania wtórnika listu przewozowego.

Jeżeli odbiorca, który odmówił przyjęcia przesyłki zgłosi się po jej odbiór, należy mu ją wydać, o ile stacja przeznaczenia nie otrzymała w tym czasie od nadawcy odmiennych wskazówek. O wydaniu należy wtedy nadawcę zawiadomić niezwłocznie listem poleconym, którego koszty obciążają przesyłkę.

W żadnym razie przesyłka nie może być zwrócona nadawcy bez jego wyraźnej zgody.

§ 2. We wszystkim, czego nie przewiduje § 1 artykułu niniejszego, sposób postępowania w wypadkach przeszkód do wydania określają ustawy i regulaminy, obowiązujące na kolei żelaznej, wydającej przesyłkę, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 43.

qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

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

§ 5. Il n'est pas donné suite:

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

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

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

Article 24.

Empêchements à la livraison.

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

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

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

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

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

R o z d z i a ł IV.

Zabezpieczenie praw kolei żelaznej.

Artykuł 25.

Prawo zastawu przysługujące kolei żelaznej.

§ 1. Kolej żelazna ma prawo zastawu na towarze na pokrycie wszystkich należności, wskazanych w artykule 20. Prawo to trwa, dopóki przesyłka znajduje się w posiadaniu kolei żelaznej lub osoby trzeciej, która ją dzierży dla kolei żelaznej.

§ 2. Skutki prawa zastawu określają ustawy i regulaminy Państwa, w którym następuje wydanie.

T y t u ł III.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ŻELAZNYCH.
SKARGI.

R o z d z i a ł I.

Odpowiedzialność.

Artykuł 26.

Współodpowiedzialność kolei żelaznych.

§ 1. Kolej żelazna, która przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem przewozowym, odpowiada za dokonanie przewozu na całym przebiegu aż do wydania.

§ 2. Każda następna kolej żelazna przez sam fakt przyjęcia przesyłki wraz z pierwotnym listem przewozowym uczestniczy w umowie o przewóz według brzmienia tego dokumentu i przejmuje obowiązki z niej wynikające, co nie narusza jednak postanowień artykułu 42, § 3, dotyczących kolei przeznaczenia.

§ 3. Odpowiedzialność kolei żelaznej, oparta na Konwencji niniejszej, ustaje na stacji przeznaczenia wskazanej w liście przewozowym, nawet wówczas, jeżeli nadawca wskazał inne miejsce przeznaczenia. Przy przewozie poza stację przeznaczenia stosuje się ustawy i regulaminy wewnętrzne.

Artykuł 27.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. Kolej żelazna odpowiada pod warunkami, określonymi w rozdziale niniejszym, za szkodę, powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki, albo jej uszkodzenia od chwili przyjęcia do przewozu aż do wydania, bądź to wskutek opóźnienia dostawy.

§ 2. Kolej żelazna wolna jest od tej odpowiedzialności w wypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia, jeżeli udowodni, że szkoda powstała z winy osoby uprawnionej, skutkiem zlecenia tejże osoby, nie wynikającego z winy kolei

C h a p i t r e IV.

Garantie des droits du Chemin de fer.

Article 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

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

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

T i t r e III.

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER.
ACTIONS.

C h a p i t r e premier.

Responsabilité.

Article 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

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

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

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

Article 27.

Étendue de la responsabilité.

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

§ 2. Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que 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

żelaznej, skutkiem przyrodzonej właściwości towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, wyciek zwykły i t. d.) lub skutkiem siły wyższej.

§ 3. Kolej żelazna wolna jest od odpowiedzialności za szkodę wynikłą wskutek opóźnienia dostawy, jeżeli udowodni, że opóźnienie zostało spowodowane okolicznościami, których kolej żelazna nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Artykuł 28.

Ograniczenia odpowiedzialności za szkody, mogące wyniknąć z pewnych przyczyn.

§ 1. Kolej żelazna nie odpowiada za szkody, które wynikły z jednej lub kilku przyczyn następujących:

- a) z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem w wagonach niekrytych towarów, które przewozi się w ten sposób bądź to na zasadzie przepisów taryfowych, bądź to na zasadzie układu zawartego z nadawcą i wspomnianego w liście przewozowym;
- b) z niebezpieczeństwa, wynikającego bądź z braku, bądź z wadliwości opakowania towarów, które wskutek przyrodzonych swych właściwości narażone są na ubytek lub uszkodzenie, w razie nieopakowania;
- c) z niebezpieczeństwa, połączonego z czynnościami naładunkowymi lub wyładunkowymi, albo też wynikającego z wadliwego załadowania w stosunku do towarów ładowanych przez nadawcę lub wyładowywanych przez odbiorcę, stosownie do przepisów taryfowych, lub stosownie do układu, zawartego z nadawcą i wspomnianego w liście przewozowym, bądź to stosownie do układu, zawartego z odbiorcą;
- d) ze szczególnego niebezpieczeństwa zaginięcia, całkowitego lub częściowego, lub też uszkodzenia, mianowicie przez połamanie, rdzę, powstające samoistnie zepsucie wewnętrzne, nadzwyczajny wyciek, wyschnięcie i rozsypanie, na jakie narażone są pewne towary z przyczyn zależnych od ich przyrodzonych właściwości;
- e) z niebezpieczeństwa, wynikającego wskutek tego, że przedmioty, wyłączone od przewozu wysłano pomimo to pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną, lub też przedmioty, przyjmowane do przewozu tylko warunkowo wysłano pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściśłą lub niedostateczną, albo bez zachowania przez nadawcę przepisanych środków ostrożności;
- f) ze szczególnego niebezpieczeństwa, które pociąga za sobą przewóz dla żywych zwierząt;
- g) z niebezpieczeństwa, któremu miał zapobiec dozorca żywych zwierząt lub towarów, jeżeli przewóz tych zwierząt lub tych towarów powinien odbywać się pod dozorem stosownie do postanowień bądź to niniejszej Konwencji, bądź taryf, bądź układu za-

marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

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

Article 28.

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

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

- a) danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture;
- b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;
- c) danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire;
- d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;
- e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites;
- f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants;
- g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écartier, lorsqu'aux termes soit de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de

wartego z nadawcą i wymienionego w liście przewozowym.

§ 2. Jeżeli z okoliczności danego faktu wynika, że szkoda mogła nastąpić wskutek jednej lub kilku z tych przyczyn, to dopóki osoba uprawniona nie udowodni rzeczy przeciwnej, zachodzi domniemanie, że szkoda powstała wskutek tych przyczyn.

Artykuł 29.

Wysokość odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki.

Jeżeli na mocy postanowień Konwencji niniejszej kolej żelazna ma zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki, to oblicza się je według ceny giełdowej:

w braku ceny giełdowej, według bieżących cen targowych,

w braku jednych i drugich cen, według wartości zwyczajnej towarów tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i w czasie, w którym przesyłkę przyjęto do przewozu. Wysokość odszkodowania, z zastrzeżeniem ograniczeń, przewidzianych w artykule 34, nie może jednak przekraczać 50 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Nadto należy zwrócić należności przewozowe, cło i inne kwoty, wydatkowane na towar zaginiony, bez dalszego odszkodowania z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych w artykułach 35 i 36.

Jeżeli kwoty, które służą za podstawę do obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie Państwa, w którym zażądano zapłaty, przerachowania dokonywa się według kursu dnia i miejsca zapłaty.

Artykuł 30.

Domniemanie zaginięcia przesyłki.

Odnalezienie przesyłki.

§ 1. Osoba uprawniona może bez dostarczenia dalszych dowodów uważać przesyłkę za zaginioną, jeżeli jej nie wydano odbiorcy, lub nie pozostawiono mu jej do rozporządzenia w przeciągu dni trzydziestu po upływie terminów, obliczonych według artykułu 11.

Do tych trzydziestu dni dolicza się tyle razy po dziesięć dni, najwyżej jednak dni trzydzieści, ile Państw w przewozie uczestniczyło, nie licząc w to Państwa wysłania i przybycia.

§ 2. Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za przesyłkę zaginioną, może zażądać na pokwitowaniu, aby w razie odnalezienia przesyłki w ciągu czterech miesięcy od otrzymania odszkodowania, zawiadomiono ją o tem niezwłocznie.

O żądaniu takim wydaje się jej poświadczenie pisemne.

§ 3. Osoba uprawniona może po otrzymaniu takiego zawiadomienia żądać w terminie trzydziestodniowym, aby towar dostarczono jej bezpłatnie, według jej wyboru, na stację nadawczą lub na stację

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.

Article 29.

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

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

d'après le cours à la bourse,

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

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

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

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

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

Article 30.

Présomption de perte de la marchandise.

Cas où elle est retrouvée.

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

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

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

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de

przeznaczenia, wskazaną w liście przewozowym, za zwrotem otrzymanego odszkodowania i z zastrzeżeniem wszelkich praw do odszkodowania za opóźnienie, przewidzianego w artykule 33, w danym zaś razie, w artykule 35, § 3.

§ 4. Jeżeli na pokwitowaniu nie zamieszczono żądania, przewidzianego powyżej w § 2, lub przewidzianego w § 3 rozporządzenia nie udzielono w terminie dni trzydziestu, lub wreszcie, jeżeli przesyłkę odnaleziono po upływie czterech miesięcy od wypłacenia odszkodowania, kolej żelazna może rozporządzać nią zgodnie z ustawami i regulaminami Państwa, w którym się znajduje.

Artykuł 31.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi.

§ 1. W stosunku do towarów, które z powodu swych szczególnych właściwości przyrodzonych tracą zwykle na wadze, wskutek samego już przewozu, kolej żelazna ponosi odpowiedzialność za ubytki o tyle, o ile przekraczają dopuszczalne normy, ustalone poniżej:

a) dwa od sta wagi dla towarów płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym, jak również przy następujących towarach, bez względu na dokonany przebieg:

chmiel,
drzewo farbiarskie tarte lub mielone,
futry w błonach,
jarzyny świeże,
kit świeży,
kory,
korzenie,
korzeń lukrecjowy,
kości całe lub mielone,
liście tytoniowe świeże,
mydła i oleje twarde,
odpadki skór,
owoce suszone i smażone,
owoce świeże,
rogi i kopyta,
ryby suszone,
skóry niewyprawiane,
skóry wyprawiane,
sól,
szczecina,
ścięgna zwierzęce,
tłuszcze,
tytoń krajany,
wełna,
włosie końskie;

b) jeden od sta dla wszystkich innych towarów suchych, które również tracą na wadze podczas przewozu.

§ 2. Ograniczenie odpowiedzialności, przewidziane w § 1 niniejszego artykułu nie stosuje się, jeżeli udowodniono, że ubytek, stosownie do okoliczności danego wypadku, nie wynika z przyczyn, uzasadniających stosowanie norm dopuszczalnego braku wagi.

§ 3. W razie przewozu kilku sztuk towaru za jednym listem przewozowym powyższe normy dopuszczalnego braku oblicza się dla każdej sztuki, o ile

voiture, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3, ci-après.

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

Article 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

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

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

Bois de réglisse
Bois de teinture râpés ou moulus,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Écorces,
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 haché,
Tendons d'animaux;

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

wagę jej przy nadaniu podano oddzielnie w liście przewozowym, lub może być ona ustalona w inny sposób.

§ 4. W razie całkowitego zaginięcia przesyłki, przy obliczeniu odszkodowania nie dokonywa się żadnych potrąceń z tytułu straty na wadze podczas przewozu.

§ 5. Postanowienia niniejszego artykułu w nim nie naruszają postanowień artykułu 28.

Artykuł 32.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia przesyłki.

W razie uszkodzenia kolej żelazna obowiązana jest, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w artykule 34, zapłacić kwotę, o którą obniżyła się wartość przesyłki bez dalszego odszkodowania, z zastrzeżeniem wyjątków, przewidzianych w artykułach 35 i 36.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić na wypadek zaginięcia całej przesyłki,
- b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie, kwoty, którą należałoby zapłacić na wypadek zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 33.

Wysokość odszkodowania za opóźnienie dostawy.

§ 1. W razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że skutkiem tego opóźnienia wynikła szkoda, kolej żelazna obowiązana jest zapłacić:

- 1/10 przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające 1/10 terminu dostawy;
- 2/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 1/10, a nie przekraczające 2/10 terminu dostawy;
- 3/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 2/10, a nie przekraczające 3/10 terminu dostawy;
- 4/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 3/10, a nie przekraczające 4/10 terminu dostawy;
- 5/10 przewoźnego za wszelkie opóźnienie większe niż 4/10 terminu dostawy.

§ 2. Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przekraczać sumy przewoźnego.

§ 3. Odszkodowań, przewidzianych w paragrafach 1 i 2 artykułu niniejszego, nie można żądać łącznie z odszkodowaniami, któreby się należały za całkowite zaginięcie przesyłki.

W razie częściowego zaginięcia, należy w odnośnym wypadku odszkodowanie wypłacić za niezaginioną część przesyłki.

W razie uszkodzenia, można, w odnośnym wypadku, żądać odszkodowań tych łącznie z odszkodowaniem przewidzianem w artykule 32.

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, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

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

Article 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

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

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

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

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

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

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

Artykuł 34.

Ograniczenie odszkodowania przy stosowaniu niektórych taryf.

Jeżeli kolej żelazna ustala szczególne warunki przewozu (taryfy specjalne lub wyjątkowe), przewidujące zniżkę pełnej opłaty, obliczonej na zwykłych warunkach (taryfy ogólnej), wówczas może ona ograniczyć wysokość odszkodowania, przypadającego osobie uprawnionej w razie uszkodzenia, zaginięcia lub opóźnienia do pewnej maksymalnej kwoty.

Jeżeli ustalona w ten sposób maksymalna kwotę przewiduje taryfa, stosowana tylko na pewnej części przebiegu, wówczas ograniczenie odpowiedzialności do rzeczony kwoty maksymalnej może być stosowane tylko o tyle, o ile powód do odszkodowania powstał na tej właśnie części przebiegu.

Artykuł 35.

Deklaracja interesu w dostawie.

§ 1. Przy każdej przesyłce można podać deklarację interesu w dostawie, wpisując ją do listu przewozowego, stosownie do brzmienia artykułu 6, § 6, litera k).

Kwota deklarowanego interesu powinna być podana w walucie Państwa wysłania we frankach złotych lub też w innej walucie, ustalonej w taryfach.

§ 2. Od deklarowanej kwoty pobiera się opłatę dodatkową w stosunku jednej czwartej od tysiąca za każde zaczęte 10 kilometrów.

Taryfy mogą zniżyć tę opłatę i określić minimum należności.

§ 3. Jeżeli deklarowano interes w dostawie, to w razie opóźnienia można żądać:

a) jeżeli nie udowodniono, że szkoda wynikła wskutek tego opóźnienia — aż do wysokości kwoty deklarowanego interesu:
2/10 przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające 1/10 terminu dostawy;

4/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 1/10, a nie przekraczające 2/10 terminu dostawy;

6/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 2/10, a nie przekraczające 3/10 terminu dostawy;

8/10 przewoźnego za opóźnienie większe niż 3/10, a nie przekraczające 4/10 terminu dostawy;

całego przewoźnego za każde opóźnienie większe niż 4/10 terminu dostawy;

b) w razie dostarczenia dowodu, że z opóźnienia wynikła szkoda, można żądać odszkodowania do wysokości kwoty deklarowanego interesu.

Jeżeli wysokość kwoty deklarowanego interesu jest niższa od odszkodowań, przewidzianych w artykule 33, to można ich żądać zamiast odszkodowań, przewidzianych pod literami a) i b).

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

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

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

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

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

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'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 quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

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

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

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré:

2/10-es du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10-e du délai de livraison;

4/10-es du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10-e et ne dépassant pas 2/10-es du délai de livraison;

6/10-es du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10-es et ne dépassant pas 3/10-es du délai de livraison;

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

la totalité du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10-es du délai de livraison;

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

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

§ 4. Jeżeli udowodniono, że szkoda wynika wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru, przy którym podano deklarację interesu w dostawie, to można żądać prócz odszkodowań, przewidzianych w artykułach 29 i 32 lub, w odnośnym wypadku, w artykule 34, dalszego odszkodowania do wysokości sumy deklarowanej.

Artykuł 36.

Wysokość odszkodowania w razie złego zamiaru lub ciężkiego zaniedbania ze strony kolei żelaznej.

We wszystkich wypadkach, w których całkowite lub częściowe zaginięcie, uszkodzenie albo opóźniona dostawa towaru, mają za przyczynę zły zamiar lub ciężkie zaniedbanie ze strony kolei żelaznej, osobie uprawnionej należy się pełne odszkodowanie za udowodnione straty do podwójnej wysokości kwot maksymalnych, przewidzianych, zależnie od wypadku, w artykułach 29, 32, 33, 34 i 35.

Artykuł 37.

Oprocentowanie odszkodowania.

Osoba uprawniona może żądać odsetek w stosunku sześciu od sta od sumy przyznanego jej odszkodowania z każdego listu przewozowego, o ile odszkodowanie to przekracza dziesięć franków.

Odsetki te liczą się od dnia wniesienia reklamacji w drodze administracyjnej, przewidzianej w artykule 40, lub jeżeli reklamacji nie zgłoszono, od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Artykuł 38.

Zwrot odszkodowań.

Każde odszkodowanie niesłusznie otrzymane należy zwrócić.

W wypadku oszustwa, kolej żelazna, niezależnie od dochodzenia sądowo - karnego, ma nadto prawo ściągnięcia kwoty, równej sumie niesłusznie wypłaconej.

Artykuł 39.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swój personel.

Kolej żelazna odpowiada za swój personel oraz za inne osoby, któremi się posługuje przy wykonywaniu podejmowanego przewozu.

O ile jednak personel kolejowy, na żądanie interesanta, sporządza listy przewozowe, dokonywa tłumaczeń lub spełnia inne czynności, do których kolej żelazna nie jest obowiązana, uważa się go za działającego z ramienia osoby, której usługi te odaje.

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

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.

Intérêt de l'indemnité.

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

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

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

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

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

Rozdział II.

Reklamacje w drodze administracyjnej. Skargi sądowe. Postępowanie i przedawnienie w sporach, wynikłych z umowy o przewóz.

Artykuł 40.

Reklamacje w drodze administracyjnej.

§ 1. Reklamacje oparte na umowie o przewóz, winny być wnoszone w drodze administracyjnej na piśmie do jednej z kolei żelaznych, wskazanych w artykule 42.

§ 2. Prawo do wnoszenia reklamacji służy osobom, które mają prawo wniesienia skargi sądowej przeciw kolei żelaznej w myśl artykułu 41.

§ 3. Wnosząc reklamację nadawca winien przedstawić wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, o ile mu go wydano.

§ 4. List przewozowy, wtórnik i inne dokumenty, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do reklamacji, winny być przedstawione w oryginałach, albo w odpisach, które na żądanie kolei żelaznej winny być należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację kolej żelazna może żądać przedstawienia oryginalnego listu przewozowego, wtórnika lub kwitu zaliczeniowego, celem stwierdzenia na nich załatwienia.

Artykuł 41.

Osoby uprawnione do wnoszenia skargi sądowej przeciw kolei żelaznej.

§ 1. Prawo do wniesienia skargi sądowej o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz służy tylko osobie, która dokonała zapłaty.

§ 2. Prawo do wniesienia skargi sądowej z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19, służy tylko nadawcy.

§ 3. Prawo do wniesienia przeciw kolei żelaznej innych skarg sądowych, wynikających z umowy o przewóz, służy:

nadawcy, dopóki posiada prawo zmiany umowy o przewóz według brzmienia artykułu 21, odbiorcy, od chwili gdy otrzymał list przewozowy lub skorzystał z prawa przysługującego mu na mocy artykułu 16, § 3.

Wnosząc skargę sądową, nadawca winien przedstawić wtórnik listu przewozowego. Nadawca nie posiadający wtórnika, może wnieść skargę przeciw kolei żelaznej jedynie z upoważnienia odbiorcy, lub jeżeli udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia towaru.

Artykuł 42.

Koleje żelazne przeciw którym można wnieść skargę sądową. Właściwość.

§ 1. Skarga sądowa o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz może być wniesiona tylko przeciw kolei żelaznej, która kwotę tę pobrała.

Chapitre II.

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

Article 40.

Réclamations administratives.

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

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

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

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

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

Article 41.

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

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

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

§ 3. Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

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

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il ne peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 42.

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

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

§ 2. Skarga z tytułu zaliczeń, przewidzianych w artykule 19, może być wniesiona tylko przeciw kolei nadawczej.

§ 3. Inne skargi sądowe, wynikające z umowy o przewóz, mogą być wnoszone tylko przeciw kolei nadawczej, kolei przeznaczenia, lub przeciw tej kolei żelaznej, na której zaszedł fakt powodujący roszczenie.

Skarga sądowa może być wnoszona przeciw kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy ta nie otrzymała towaru.

Powód ma prawo wyboru między wymienionymi kolejami żelaznymi; po wniesieniu skargi prawo wyboru wygasa.

§ 4. Skarga sądowa może być wniesiona tylko do właściwego sądu tego Państwa, do którego należy kolej pozwana, o ile umowy między Państwami lub akta koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych Państwach kilka samodzielnych sieci kolejowych, każda z tych sieci, w myśl niniejszego paragrafu, uważa się za oddzielną kolej żelazną.

§ 5. Skarga sądowa może być wniesiona przeciw innej kolei żelaznej aniżeli wskazana w §§ 1, 2 i 3, w drodze skargi wzajemnej, lub ekscpekcji, jeżeli skarga ma za podstawę tę samą umowę o przewóz.

§ 6. Postanowień niniejszego artykułu nie stosuje się do regresów kolei żelaznych pomiędzy sobą, unormowanych w rozdziale III niniejszego tytułu.

Artykuł 43.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki.

§ 1. Jeżeli kolej żelazna spostrzeże lub po weźmie przypuszczenie, że przesyłka uległa częściowemu zaginięciu lub uszkodzeniu, albo kiedy tak twierdzi osoba uprawniona, kolej żelazna jest obowiązana niezwłocznie, o ile możliwości w obecności tejże osoby uprawnionej, stwierdzić protokółarnie stan i wagę przesyłki, tudzież o ile to możliwe, wysokość, przyczynę oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokołu powinien być wydany na żądanie osobie uprawnionej.

§ 2. Osoba uprawniona o ile nie uznaje stanu rzeczy, stwierdzonego w protokole, może żądać, aby stan i wagę przesyłki, jako też przyczyny oraz wysokość szkody ustalono sądownie, zgodnie z ustawami i regulaminami Państwa, gdzie się towar wydaje.

Artykuł 44.

Wygaśnięcie roszczeń przeciw kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. Z chwilą odbioru przesyłki wygasa przeciw kolei żelaznej wszelkie roszczenie z tytułu umowy o przewóz.

§ 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 présent titre.

Article 43.

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

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

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

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

Article 44.

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. Roszczenie nie wygasa:

1. jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynika wskutek złego zamiaru lub ciężkiego zaniedbania ze strony kolei żelaznej;

2. w razie reklamacji z tytułu opróżnionej dostawy, jeżeli ją wniesiono do jednej z kolei żelaznych, wymienionych w artykule 42, § 3, w terminie nie przekraczającym 14 dni, nie wliczając dnia odbioru;

3. w razie reklamacji z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

a) jeżeli osoba uprawniona stwierdziła zaginięcie lub uszkodzenie zgodnie z artykułem 43, przed odbiorem przesyłki;

b) jeżeli stwierdzenia szkody, którego należało dokonać, stosownie do artykułu 43, zaniedbano jedynie z winy kolei żelaznej;

4. w razie reklamacji za niedostrzegalne szkody, które stwierdzono po odbiorze pod warunkiem:

a) że kolej żelazna nie wyraziła wobec osoby uprawnionej gotowości sprawdzenia przesyłki na stacji przeznaczenia;

b) że z żądaniem stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 43, wystąpiono bezpośrednio po wykryciu szkody, nie później niż w ciągu 7 dni po odbiorze przesyłki;

c) że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem do przewozu i wydaniem;

5. jeżeli przedmiotem żądania jest zwrot zapłaconych kwot lub też zaliczeń, przewidzianych art. 19.

§ 3. Osoba uprawniona może odmówić przyjęcia przesyłki nawet po otrzymaniu listu przewozowego i zapłaceniu należności przewozowej, dopóki nie przystąpiono do żadanego sprawdzenia towaru celem ustalenia szkody, istniejącej według twierdzenia osoby uprawnionej.

Zastrzeżenia poczynione przy odbiorze przesyłki nie mają znaczenia, o ile kolej żelazna ich nie uznała.

§ 4. Jeżeli przy wydawaniu okaże się brak niektórych sztuk, wymienionych w liście przewozowym, osoba uprawniona może stwierdzić na pokwitowaniu, przewidzianem w § 1 artykułu 16, nieotrzymanie sztuk, które należy dokładnie wyszczególnić.

Artykuł 45.

Przedawnienie skarg z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. Skargi z tytułu umowy o przewóz ulegają przedawnieniu po roku, o ile należnej kwoty nie ustalono wcześniej w drodze uznania, ugody, lub przez wyrok sądowy.

Przedawnienie następuje natomiast po trzech latach, o ile chodzi:

a) o skargę nadawcy w sprawie wypłaty zaliczenia, pobranego przez kolej żelazną od odbiorcy;

§ 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 désignées par l'article 42, § 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze 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;

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;

- b) o skargę z tytułu szkody, spowodowanej złym zamiarem lub ciężkim zaniedbaniem;
- c) o skargę z tytułu oszustwa, przewidzianego w artykule 38.

§ 2. Przedawnienie liczy się:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy:
od dnia, w którym nastąpiło wydanie;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu całkowitego zaginięcia:
od dnia upłynięcia terminu dostawy;
- c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłat, albo dla roszczeń o sprostowaniu obliczenia opłat przewozowych w razie nieprawidłowego zastosowania taryfy lub pomyłki w obliczaniu:
od dnia uiszczenia opłat przewozowych, należności dodatkowych lub dopłaty, w razie zaś nieuiszczenia, od dnia nadania przesyłki do przewozu;
- d) dla roszczeń z tytułu zaliczeń przewidzianych w artykule 19:
od 90-go dnia po upływie terminu dostawy;
- e) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty żądanej przez władzę celną:
od dnia zażądania dopłaty przez władzę celną.

Dnia wskazanego jako początek terminu przedawnienia, nie wlicza się nigdy do tego terminu.

§ 3. Bieg przedawnienia wstrzymuje się w razie złożenia pisemnej reklamacji w drodze administracyjnej kolei żelaznej, zgodnie z artykułem 40. Przedawnienie zaczyna biec na nowo od dnia, w którym kolej żelazna udzieliła pisemnie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączniki przedstawione przy reklamacji. Obowiązek dowodu na wniesienia reklamacji lub udzielenia odpowiedzi i zwrócenia załączników ciąży na tym, kto się na dany fakt powołuje.

Dalsze reklamacje nie wstrzymują biegu przedawnienia.

§ 4. Poza powyższymi postanowieniami, wstrzymanie i przerwę przedawnienia normują ustawy i regulaminy Państwa, w którym wniesiono skargę.

Artykuł 46.

Niedopuszczalność wznawiania roszczeń wygasłych lub przedawnionych.

Roszczeń wygasłych lub przedawnionych zgodnie z postanowieniami artykułów 44 i 45 nie można wznówić w drodze skargi wzajemnej ani w drodze excepcji.

- b) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde;
- c) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. La prescription court:

- a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison:
du jour où la livraison a eu lieu;
- b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale:
du jour de l'expiration du délai de livraison;
- c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxe, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:
du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la remise de la marchandise au transport;
- d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19:
du 90-e jour après l'expiration du délai de livraison;
- e) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit, réclamé par la douane:
du jour de la réclamation de la douane.

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

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

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

§ 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.

Rozdział III.

Regulowanie rachunków. Régres wzajemny pomiędzy kolejami żelaznymi.

Artykuł 47.

Regulowanie rachunków pomiędzy kolejami żelaznymi.

§ 1. Każda kolej żelazna, która bądź przy wysłaniu, bądź po przybyciu przesyłki pobrała należności przewozowe lub inne opłaty z tytułu umowy o przewóz, obowiązana jest zapłacić interesowanemu kolejom żelaznym przypadający im udział w tych należnościach przewozowych i opłatach.

§ 2. Oddanie przesyłki przez jedną z kolei żelaznych kolei następnej daje pierwszej prawo niezwłocznego obciążenia tej ostatniej kwotą należności przewozowej i innych opłat obciążających przesyłkę, zgodnie z listem przewozowym, w chwili jej oddania, z zastrzeżeniem ostatecznego rozrachunku, stosownie do § 1 artykułu niniejszego.

§ 3. Z zachowaniem prawa dochodzenia od nadawcy, kolej wysyłająca jest odpowiedzialna za należności przewozowe i inne opłaty, których odeń nie pobrała, jakkolwiek według listu przewozowego nadawca przyjął je na swój rachunek.

§ 4. Kolej przeznaczenia, jeżeli wyda przesyłkę bez pobrania przy wydaniu należności przewozowych i innych opłat, obciążających przesyłkę, jest odpowiedzialna za zapłatę tych należności i opłat, z zachowaniem prawa dochodzenia ich od odbiorcy.

Artykuł 48.

Regres w wypadkach odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie.

§ 1. Kolej żelazna, która na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, ma prawo rejestru do kolei żelaznych, uczestniczących w przewozie, według następujących postanowień:

- a) kolej żelazna, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei żelaznych, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez nią spowodowaną. Jeżeli okoliczności uniemożliwiają określenie winnej kolei, odszkodowanie dzieli się podług zasad podanych pod literą c);
- c) w razie niemożności udowodnienia, że szkodę spowodowały jedna lub kilka kolei żelaznych, należne odszkodowanie dzieli się pomiędzy wszystkimi kolejami żelaznymi, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonywa się proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych.

§ 2. W razie niewypłacalności jednej z kolei żelaznych, przypadający na nią, a niezapłacony

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 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

udział dzieli się pomiędzy wszystkimi kolejami żelaznymi, które uczestniczyły w przewozie, proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych.

Artykuł 49.

Regres w wypadkach odszkodowania z powodu opóźnienia w dostawie.

§ 1. W wypadkach odszkodowania za opóźnienie stosuje się przepisy artykułu 48. Jeżeli opóźnienie spowodowały nieprawidłowości, stwierdzone na kilku kolejach żelaznych, odszkodowanie dzieli się pomiędzy koleje żelazne proporcjonalnie do opóźnień na ich sieci.

§ 2. Terminy dostawy, ustalone artykułem 11 niniejszej Konwencji, dzieli się pomiędzy koleje żelazne, uczestniczące w przewozie w sposób następujący:

1. pomiędzy dwiema kolejami sąsiednimi:
 - a) termin odprawy dzieli się na równe części;
 - b) termin przewozu dzieli się proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych każdej z kolei żelaznych;
2. pomiędzy trzema lub więcej kolejami żelaznymi:
 - a) przedewszystkiem, z terminu odprawy wydziela się pierwszej i ostatniej kolei żelaznej po dwanaście godzin przy przesyłkach zwyczajnych, po sześć zaś godzin przy przesyłkach pośpiesznych;
 - b) resztę terminu odprawy i jedną trzecią terminu przewozu dzieli się w równych częściach pomiędzy wszystkie koleje żelazne, uczestniczące w przewozie;
 - c) pozostałe dwie trzecie terminu przewozu dzieli się proporcjonalnie do kilometrycznych odległości taryfowych każdej z tych kolei żelaznych.

§ 3. Terminy dodatkowe, do których ma prawo jedna z kolei żelaznych, dolicza się na rzecz tejże kolei żelaznej.

§ 4. Czas pomiędzy chwilą nadania przesyłki a chwilą, od której rozpoczyna się termin dostawy, zalicza się wyłącznie dla kolei nadawczej.

§ 5. Wyżej wskazany podział stosuje się tylko w razie niezachowania ogólnego terminu dostawy.

Artykuł 50.

Postępowanie przy regresach.

§ 1. Kolej żelazna, do której wystąpiono z regresem w myśl artykułów 48 lub 49, nie ma prawa kwestionować prawidłowości zapłaty, dokonanej przez kolej żelazną występującą z regresem, jeśli odszkodowanie przyznano w drodze sądowej i jeśli przedtem zawiadomiono ją w należyty sposób o sporze i dano jej możność interwenjowania w procesie. Sędzia w sporze głównym ustala, zależnie od oko-

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;
 - 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

liczności, terminy dla oznajmienia sporu i dla interwencji.

§ 2. Kolej żelazna, chcąc skorzystać z prawa regresu powinna pozwać jedną i tą samą skargą wszystkie interesowane koleje żelazne, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty prawa regresu przeciw kolejom żelaznym niepozwanym.

§ 3. Sędzia powinien orzec jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich zgłoszonych regresach.

§ 4. Pozwanym kolejom żelaznym nie służy prawo dalszego regresu.

§ 5. Łączenie postępowania regresowego z postępowaniem o odszkodowanie jest niedozwolone.

Artykuł 51.

Kompetencja do regresów.

§ 1. Sędzia dla siedziby kolei żelaznej, przeciw której zgłoszono regres, jest wyłącznie kompetentny dla wszystkich sporów regresowych.

§ 2. Jeżeli skarga ma być wniesiona przeciw kilku kolejom żelaznym, kolej żelazna pozywająca ma prawo wyboru pomiędzy sędziami właściwymi, w myśl paragrafu 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 52.

Umowy odrębne co do regresu.

Kolejom żelaznym pozostawia się możliwość zawierania odrębnych umów co do regresu bądź to w przewidywaniu różnych wypadków regresu, bądź to dla danego specjalnego wypadku.

Tytuł IV.

RÓŻNE PRZEPISY.

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku odpowiednich postanowień w Konwencji niniejszej stosuje się wewnętrzne ustawy i regulaminy, dotyczące przewozu w odnośnym Państwie.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy o postępowaniu sądowym.

O ile Konwencja niniejsza nie postanawia inaczej, we wszystkich sprawach sądowych, wynikłych z przewozów, podlegających postanowieniom niniejszej Konwencji, stosuje się postępowanie według prawa, które obowiązuje kompetentnego sędziego.

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.

Titre IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

À 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.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. Wyroki, wydane na zasadzie postanowień niniejszej Konwencji przez kompetentnego sędziego w postępowaniu spornym lub zaocznym, które uzyskały moc egzekucji na podstawie ustaw obowiązujących tego sędziego, uzyskują moc egzekucji na obszarze każdego innego umawiającego się Państwa, skoro tylko dopełniono formalności przepisanych w tem Państwie. Badanie ponowne sprawy pod względem rzeczowym nie jest dopuszczalne.

Postanowienie niniejsze nie stosuje się do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również do orzeczeń wyroku, któremi powoda, wskutek oddalenia jego skargi, zasądzono na dalsze odszkodowanie poza kosztami sądowymi.

§ 2. Wynikające z międzynarodowego przewozu wierzytelności jednej kolei żelaznej w stosunku do kolei innego Państwa, mogą być obłożone aresztem lub zajęte jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa, któremu podlega kolej żelazna, uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. Tabor przewozowy kolei żelaznej łącznie z zawartymi w nim wszelkimi przedmiotami ruchomymi, należącymi do tej kolei żelaznej, mogą być obłożone aresztem lub zajęte na innym terytorjum, aniżeli terytorjum Państwa, od którego zależy kolej właścicielka, jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa.

§ 4. Zabezpieczenie kosztów sądowych nie może być wymagane w sprawach sądowych, wszczętych na podstawie międzynarodowej umowy o przewóz.

Artykuł 56.

Jednostka monetarna. Kursy przeliczenia i kursy przyjmowania obcych walut.

§ 1. Sumy we frankach, wskazane w niniejszej Konwencji lub w Załącznikach do niej, uważa się za wyrażone we frankach złotych o wartości $\frac{1}{5,18}$ złotego dolara Amerykańskich Stanów Zjednoczonych.

§ 2. Kolej żelazna jest obowiązana podawać do ogólnej wiadomości, zapomocą ogłoszeń, wywieszanych przy okienkach kasowych lub w inny odpowiedni sposób, kursy, po jakich przeliczują należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe i inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia).

§ 3. Kolej żelazna obowiązana jest również ogłaszać kursy, po jakim przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kursy przyjmowania).

Artykuł 57.

Urząd Centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi.

§ 1. Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania niniejszej Konwencji tworzy się Urząd Centralny

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 considérées comme se rapportant au franc or, valant $\frac{1}{5,18}$ dollar or des États-Unis d'Amérique.

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

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

Article 57.

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

przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi, którego zadaniem jest:

- a) przyjmowanie zawiadomień każdego umawiającego się Państwa i każdej interesowanej kolei żelaznej oraz podawanie tych zawiadomień do wiadomości innym Państwom i kolejom żelaznym;
- b) zbieranie, układanie i ogłaszanie wiadomości wszelkiego rodzaju, posiadających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;
- c) wydawanie na żądanie stron orzeczeń w sporach, wynikających pomiędzy kolejami żelaznymi;
- d) ułatwianie stosunków finansowych pomiędzy różnymi kolejami żelaznymi, wynikłych z przewozów międzynarodowych i ściąganie zaległych wierzytelności oraz ustalenie, pod tym względem, pewności we wzajemnych stosunkach pomiędzy kolejami żelaznymi;
- e) urzędowe traktowanie wniosków o zmianę niniejszej Konwencji, w razie zaś potrzeby, występowanie z wnioskami co do zwołania konferencji, przewidzianych w artykule 60.

§ 2. Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik VI do niniejszej Konwencji określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki dla jego działalności. Regulamin ten i zmiany w nim poczynione za zgodą wszystkich umawiających się Państw, mają tę samą moc obowiązującą i ten sam czas trwania co i sama Konwencja.

Artykuł 58.

Lista linii kolejowych podległych Konwencji.

§ 1. Urząd Centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić zgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy listę linii kolejowych, podlegających niniejszej Konwencji. Otrzymuje on w tym celu od umawiających się Państw zawiadomienia o wpisaniu do listy, lub skreśleniu z niej, linii danej kolei żelaznej lub przedsiębiorstwa z pośród wymienionych w artykule 2.

§ 2. Przystąpienie nowej linii do komunikacji międzynarodowej następuje po upływie miesiąca od daty zawiadomienia o jej wpisaniu, wystosowanego przez Urząd Centralny do innych Państw.

§ 3. Urząd Centralny skreśla linię, skoro umawiające się Państwo, na którego żądanie linię tę wpisano na listę, zawiadomi go, że linja ta utraciła możliwość czynienia zadość zobowiązaniom, nałożonym przez Konwencję.

§ 4. Otrzymanie zawiadomienia z Urzędu Centralnego uprawnia każdą z kolei do przerwania niezwłocznie z linią skreśloną wszelkich stosunków, wynikających z komunikacji międzynarodowej; przewozy w toku wykonania należy jednak wykonać do końca.

Artykuł 59.

Przyjmowanie nowych Państw.

§ 1. Każde Państwo, nie podpisujące niniejszej Konwencji, a pragnące do niej przystąpić, prze-

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

Article 58.

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 mentionnés 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

syła swoje żądanie do Rządu szwajcarskiego, który uwiadamia o niem wszystkie Państwa, uczestniczące w Konwencji, dołączając notę Urzędu Centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozu międzynarodowego, kolei żelaznych Państwa, występującego z żądaniem.

§ 2. Jeżeli w przeciągu sześciu miesięcy od czasu wysłania zawiadomienia co najmniej dwa Państwa nie zgłoszą do Rządu szwajcarskiego sprzeciwu, żądanie uważa się za prawomocnie przyjęte i Rząd szwajcarski komunikuje o tem Państwu, które wystąpiło z żądaniem oraz wszystkim Państwom, uczestniczącym w Konwencji.

W przeciwnym razie Rząd szwajcarski zawiadamia wszystkie Państwa i Państwo, które wystąpiło z żądaniem, że rozpatrzenie żądania jest odroczone.

§ 3. Każde przystąpienie uzyskuje moc obowiązującą po upływie miesiąca, licząc od dnia wysłania zawiadomienia przez Rząd szwajcarski.

Artykuł 60.

Rewizja Konwencji.

§ 1. Delegaci umawiających się Państw zbierają się w celu rewizji Konwencji, na zaproszenie Rządu szwajcarskiego, najpóźniej w pięć lat po wejściu w życie zmian postanowionych na ostatniej konferencji.

Przed upływem tego okresu czasu, konferencję zwołuje się na wniosek co najmniej trzeciej części umawiających się Państw.

§ 2. Celem prowadzenia Załącznika I zgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy, ustanawia się Komisję rzeczoznawców, której organizację i działalność określa regulamin, stanowiący Załącznik VII do niniejszej Konwencji. Orzeczenia tej Komisji podaje się niezwłocznie do wiadomości Rządów Państw, należących do Konwencji, za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Orzeczenia te uważa się za przyjęte, jeżeli w terminie dwóch miesięcy, licząc od dnia zawiadomienia, przynajmniej dwa Rządy nie podniosą przeciw nim zarzutów. Orzeczenia uzyskują moc obowiązującą od pierwszego dnia trzeciego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Urząd Centralny podał przyjęcie ich do wiadomości Rządów Państw umawiających się. Dzień ten oznacza Urząd Centralny w zawiadomieniu o orzeczeniach.

Artykuł 61.

Postanowienia dodatkowe.

§ 1. Postanowienia dodatkowe, ogłoszone celem wykonania Konwencji przez poszczególne Państwa umawiające się lub też koleje żelazne, należy podać do wiadomości Urzędu Centralnego.

§ 2. Porozumienia w sprawie przyjęcia tych postanowień mogą być wprowadzone w życie na kolejach żelaznych, które do nich przystąpiły, trybem określonym przez ustawy i regulaminy odnośnego Państwa; postanowienia te nie mogą jednak zmniejszać Konwencji międzynarodowej.

Gouvernement suisse, qui la communique à tous les États participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'État demandeur au point de vue des transports internationaux.

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

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

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

Article 60.

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

Article 61.

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.

O wejściu ich w życie zawiadamia się Urząd Centralny.

Artykuł 62.

Czas trwania zobowiązań wynikających z przystąpienia do Konwencji.

§ 1. Czasu trwania niniejszej Konwencji nie ogranicza się. Jednokawoż, każde Państwo należące do Konwencji, może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

Konwencja obowiązuje każde umawiające się Państwo do 31 grudnia piątego roku po jej wejściu w życie. Państwo, które chce z niej wystąpić z upływem tego okresu, powinno co najmniej na rok przedtem zawiadomić o swym zamiarze Rząd szwajcarski, który zawiadamia o tem wszystkie Państwa, uczestniczące w Konwencji.

W razie niezawiadomienia o wypowiedzeniu w oznaczonym terminie, zobowiązanie przedłuża się samo przez się, z mocy samego prawa, na okres trzyletni, i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, o ile nie nastąpi wypowiedzenie co najmniej na rok przed 31 grudnia ostatniego roku jednego z trzechletnich okresów.

§ 2. Nowe Państwa, które będą przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów, Konwencja obowiązuje do końca tego okresu i następnie do końca każdego następującego okresu, o ile Państwa te nie wypowiedzą jej co najmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 63.

Teksty Konwencji i znaczenie każdego tekstu.

Konwencję niniejszą zawarto i podpisano, stosownie do zwyczaju dyplomatycznego, w języku francuskim.

Do tekstu francuskiego dołączono teksty niemiecki i włoski, które posiadają znaczenie tłumaczeń urzędowych. W wypadkach rozbieżności, rozstrzyga tekst francuski.

NA DOWÓD CZEGO, wyżej wymienieni Pełnomocnicy oraz Delegat Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Związku Szwajcarskiego i którego odpis autentyczny będzie doręczony każdemu z Mocarstw podpisujących.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffman

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer

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.

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

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

Article 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la présente Convention.

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

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo Di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

ZA BUŁGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDAŃSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

N. P. Comnène

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LA DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LE SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

ZALĄCZNIK I

(Artykuł 4)

PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZEDMIOTÓW PRZYJ-
MOWANYCH DO PRZEWOZU WARUNKOWO.

Uwaga wstępna.

Towary, wymienione w załączniku I, należy oznaczać w liście przewozowym według nazw zawartych w tymże załączniku.

Nadawca musi w liście przewozowym podkreślić na czerwono nazwy towarów, wymienionych w klasie I.

Materiały, wyszczególnione w załączniku I wolno pakować razem ze sobą, albo razem z innymi przedmiotami tylko wówczas, jeżeli to jest w tymże załączniku dozwolone. Wolno je ładować razem ze sobą, albo razem z innymi przedmiotami do tego samego wagonu, jeżeli nie ma co do tego zakazu w załączniku I.

O ile załącznik I przepisuje na opakowaniach pewne napisy, muszą one być zaopatrzone w znak ☒.

Klasa I.

PRZEDMIOTY ZAGRAŻAJĄCE WYBUCEM*)

I a. Materiały wybuchowe i strzelnicze.

Do przewozu są dopuszczone:

1. Nitroceluloza (bawełna strzelnicza, bawełna kolodjumowa), mianowicie:

a) w postaci kłaczek oraz nieprasowana z zawartością co najmniej 25% wody albo alko-

*) Materiały, nie służące do celów strzelniczych lub wybuchowych, które przy zetknięciu z płomieniem nie mogą być doprowadzone do wybuchu a na uderzenie i tarcie nie są wrażliwsze od dwinitrobenzolu, nie należą w rozumieniu niniejszych postanowień do materiałów wybuchowych.

ANNEXE I

(Article 4)

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OBJETS
ADMIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES
CONDITIONS.

Observation préliminaire.

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

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

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

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

Classe I.

MATIERES SUJETTES A L'EXPLOSION.

I a. Explosifs de mine ou de tir*).

Sont admis au transport:

1° la nitrocellulose (fulmi-coton, fulmi-coton pour collodion), à savoir:

a) sous forme d'ouate et non comprimée, contenant au moins 25% d'eau ou d'alcool

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

holu (75 części składników stałych i 25 części płynu);

- b) *prasowana*, z zawartością co najmniej 15% wody (85 części składników stałych i 15 części wody).

Nitroceluloza musi odpowiadać następującym warunkom stałości:

Nitroceluloza ogrzewana przez 2 godziny do temperatury 132° C nie może wydzielać na 1 gram nitrocelulozy więcej niż 3 centymetry sześciennego tlenku azotu; temperatura wybuchu musi być wyższa niż 180° C.

2. *Trójnitrotoluol*, zwany także *trójnitrotoluol płynny* (obojętna mieszanina nitropochodnych toluolu, płynna w zwykłej temperaturze). Materjały te nie powinny być bardziej niebezpieczne niż chemicznie czysty „trójnitrotoluol a”.

3. *Kwas pikrynowy*. Kwas ten nie powinien mieć żadnych domieszek, które czyniłyby go bardziej niebezpiecznym, niż chemicznie czysty produkt.

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

Do przewozu *materjałów wybuchowych* stosuje się postanowienia następujące:

A.

OPAKOWANIE.

(1) 1. *Nitroceluloza* (bawełna strzelnicza, bawełna kolodjumowa).

Nitroceluloza w postaci kraczków i nieprasowana z zawartością wynoszącą co najmniej 25% wody albo alkoholu (a) i nitroceluloza prasowana z zawartością co najmniej 15% wody (b) winny być ściśle zapakowane w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane, nieprzepuszczające wody ani alkoholu. Zamiast naczyń drewnianych można używać także mocnych i nieprzepuszczalnych beczek tekturowych. Naczynia nie mogą być zabijane gwoździami żelaznymi i muszą być zaopatrzone w widoczny napis literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

2. *Trójnitrotoluol* musi być dobrze zapakowany w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane. Zamiast naczyń drewnianych można używać także mocnych i nieprzepuszczalnych beczek tekturowych. Naczynia muszą być zaopatrzone w widoczny napis literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

Tak zwany *trójnitrotoluol płynny* można pakować nie tylko do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych, lecz również i do naczyń żelaznych; naczynia te muszą mieć całkiem szczelne zamknięcie, które jednakże w razie pożaru mogłoby się otworzyć pod ciśnieniem gazów, wytwarzających się wewnątrz naczynia. Naczynia muszą być zaopatrzone w widoczny napis, literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

3. *Kwas pikrynowy* musi być dobrze zapakowany w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia. Zamiast naczyń drewnianych można używać także mocnych i nieprzepuszczalnych beczek tekturowych. Naczynia muszą być zaopatrzone w widoczny napis literami czerwonymi: „Kwas pikrynowy”, „Wybucho-

(75 parties de matière sèche, et 25 parties de liquide);

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

La nitrocellulose doit satisfaire aux conditions de stabilité suivantes:

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

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

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

CONDITIONS DE TRANSPORT.

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

A.

EMBALLAGE.

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

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

2° Le *trinitrotoluol* doit être solidement emballé dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents „Explosif”.

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. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents „Explosif”.

3° *L'acide picrique* doit être solidement emballé dans des récipients en bois résistants, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents: „Acide pic-

we". Do opakowania nie wolno używać materiałów, zawierających ołów.

(2) Waga brutto jednej sztuki nie może przekraczać 60 kilogramów.

B.

ZAŚWIADCZENIA. LISTY PRZEWOZOWE.

(1) Na liście przewozowym każdej przesyłki musi nadawca i uznany przez kolej wysyłająca chemik — rzeczoznawca zaświadczyć, że właściwość towaru i opakowanie odpowiada powyższym przepisom. Zaświadczenie chemika nie jest wymagane, o ile dołączono do listu przewozowego w tymże celu osobne zaświadczenie właściwej władzy, na które w tym liście należy się powołać.

(2) Szczególne przepisy ustawowe umawiających się Państw, przez których obszar przewóz ma nastąpić, postanawiający, czy i jakie inne zaświadczenia jeszcze są wymagane.

C.

ŚRODKI PRZEWOZOWE.

(1) *Wszelkie materiały wybuchowe* muszą być przewożone w wagonach towarowych krytych.

(2) Do przewozu *kwasy pikrynowego* nie wolno używać wagonów wyłożonych lub krytych ołowiem.

D.

ŁADOWANIE.

(1) *Materiałów wybuchowych* nie wolno ładować do jednego wagonu razem z przedmiotami, wymienionymi pod Ic, Id, Ie, II, III i V.

(2) *Kwasu pikrynowego* nie wolno ładować do wagonu z materiałami zawierającymi ołów.

E.

PRZEWOZ.

Przewóz jako przesyłka pośpieszna jest niedozwolony.

I b. Amunicja.

Do przewozu są dopuszczone:

1. Lonty bez zapalników.

a) *Lonty szybkopalne* (lonty o szczelnej plecionej pochewce i rdzeniu dużej średnicy z prochu lub rdzeniu z nitrowanych nici bawełnianych).

b) *Lonty natychmiast palne* (rurki metalowe małej średnicy o cienkich ściankach z rdzeniem z materiałów wybuchowych nie więcej niebezpiecznych jak czysty kwas pikrynowy, lub pochewka pleciona o małej średnicy

rique". „Explosif". Les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) doivent être exclues de l'emballage.

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

B.

ATTESTATIONS. LETTRES DE VOITURE.

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

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

C.

MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

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

D.

CHARGEMENT.

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

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

E.

MODE DE TRANSPORT.

Le transport ne peut pas être effectué en grande vitesse.

I b. Munitions.

Sont admis au transport:

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 fulmi-coton nitré).

b) Les *mèches détonantes instantanées* (tubes métalliques à parois minces de faible section à âme remplie d'explosifs qui ne soient pas plus dangereux que l'acide picrique pur, ou cordeaux tissés de faible à âme

cy z rdzeniem wypełnionym masą piorunującą, nie więcej niebezpieczną, jak czarny proch.

2. *Zapały słabe* (zapały, które nie wywołują działania kruszącego ani zapomocą kapsli rozsadzających, ani innych urządzeń.

a) *Splonki do broni palnej* (splonki metalowe); *kapsle strzałowe do amunicji* (misczki tekturowe), nie zawierające więcej jak 40 miligramów treści wybuchowej, i których wystający brzeg tekturowy jest najmniej dwa razy tak wysoki, jak średnica sprasowanej treści wybuchowej.

b) *Próżne łuski* z przyrządami zapałowemi do broni palnej.

c) *Brandle, śruby zapałowe, zapalniki elektryczne bez podpałów, lonty bezpieczeństwa lub inne podobne zapały* z nieznaczną ilością prochu czarnego, działające przez potarcie, uderzenie lub zapomocą elektryczności.

d) *Zapalniki pociskowe bez kapsli rozsadzających, lub przyrządów wywołujących działanie kruszące, materiały podpałowe do zapalników pociskowych.*

3. *Petardy do sygnałów strzałowych* dla zatrzymywania pociągów.

4. *Naboje do broni palnej ręcznej:*

a) *Gotowe naboje metalowe z łuskami całkowicie metalowemi.* Pociski powinny być dobrze osadzone w łusce tak, żeby nie mogły się obluźowywać i żeby zabezpieczały od wysypywania się prochu.

b) *Gotowe naboje z łuskami tylko częściowo metalowemi.* Cały ładunek prochu musi się mieścić w dolnej metalowej części łuski i być zamknięty korkiem lub przybitką. Tekturowa część łuski musi być tak trwała, aby się nie łamała przy przewozie.

c) *Gotowe naboje tekturowe z zapalaniem centralnym.* Tekturowa część łuski musi być tak trwała, by się nie łamała podczas przewozu.

d) *Patrony z kulkami do flowerów.*

e) *Patrony ze śrutem do flowerów.*

f) *Patrony do flowerów bez kulek lub śrutu.*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

Do 1.

(1) *Lonty bez zapalników* należy pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (skrzyń lub beczek) tak szczelnie, by zabezpieczyły zawartość przed rozpylaniem i rozsypaniem; skrzyń lub beczek nie można zaopatrywać w obręcze żelazne. Zamiast naczyń drewnianych, można używać mocnych, nieprzepuszczalnych beczek z tektury.

remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que la poudre noire).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) *Les cartouches Flobert à balles.*

e) *Les cartouches Flobert à petits plombs.*

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

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

En ce qui concerne le 1°.

(1) *Les mèches non amorcées* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses ou tonneaux) solides, étanches, bien fermés, de manière qu'aucune déperdition ou tamisage ne puisse se produire; les caisses ou tonneaux ne doivent pas être garnis de cercles ou de bandes en fer. On peut employer, au lieu de récipients en bois, des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients ne doivent pas être fermés au moyen de clous en fer.

(2) Waga brutto każdej przesyłki lontów nie może przewyższać 60 kilogramów.

(3) Każda przesyłka musi być zaopatrzona w widoczny napis literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

Do 2.

(1) Zapały słabe nie mające siły wybuchowej, należy pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (skrzyń); nadto można używać jako opakowania:

beczek drewnianych — dla zapałów, wymienionych pod *a*; worków — dla próżnych łusek, wymienionych pod *b*; beczek z drzewa lub mocnych i nieprzepuszczalnych beczek tekturowych — dla zapalników elektrycznych bez podpałów, wymienionych pod *c*.

(2) Przed włożeniem do zewnętrznych naczyń zapałów, wymienionych pod *a*, należy zwracać uwagę, aby:

1. Spłonki (kapiszony) z nieprzykrytą powierzchnią masy zapalnej do 1000 sztuk, spłonki z przykrytą powierzchnią masy zapalnej do 5000 sztuk były szczelnie pakowane do naczyń blaszanych, sztywnych pudełek z tektury lub do skrzynek drewnianych.

2. Kapsle strzałowe do amunicji do 1000 sztuk były pakowane do sztywnych pudełek z tektury. Pudełka muszą mieć nakrywki z zagiętymi brzegami i muszą być dobrze związane. Każda skrzynka nie może zawierać więcej jak 10 pudełek, wewnątrz zaś musi być wyłożona na grubość 1 centymetra filcem lub innym podobnym materiałem.

(3) Zapały wymienione pod *c* i *d* muszą być zapakowane do naczyń w taki sposób, aby nie mogły się przesuwac.

(4) Waga każdej sztuki zawierającej zapały wymienione pod *a*, *c* i *d*, nie może przekraczać 60 kilogramów.

(5) Każda sztuka musi być zaopatrzona w dobrze widoczny napis, literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

Do 3.

(1) *Petardy* muszą być pakowane do zupełnie szczelnie zamykanych skrzynek, z desek fugowanych, grubości przynajmniej 22 milimetry, spojonych wkretkami drzewnymi i umieszczonych w drugiej skrzynce, również szczelnie zamkniętej, objętości nie większej jak 60 decymetrów sześciennych.

(2) *Petardy* muszą być dobrze przelozone skrawkami papieru, trocinami lub gipsem, lub w inny sposób dobrze ułożone osobno, aby się nie mogły stykać ze sobą lub ze ściankami skrzynek.

(3) Każda sztuka musi być zaopatrzona w dobrze widoczny napis, literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

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

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents „Explosif”.

En ce qui concerne le 2°.

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

les fûts en bois, pour les amorces dénommées en *a*;

les sacs, pour les douilles vides dénommées en *b*;

les tonneaux en bois ou les tonneaux en carton résistants et imperméables, pour les amorces électriques sans leur détonateur dénommées en *c*.

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

1° Les capsules dont la matière exposible est à découvert doivent être solidement emballées, au nombre de 1000 au plus, les capsules dont la matière exposible est couverte, au nombre de 5000 au plus, dans des récipients en fer-blanc, des boîtes en carton rigides ou des caissettes en bois.

2° Les pastilles fulminantes pour munitions doivent être solidement emballées, au nombre de 1000 au plus, dans des boîtes en carton rigides. Les boîtes doivent avoir un couvercle à rebords et être bien ficelées. Chaque caisse doit contenir 10 boîtes au plus et être revêtue à l'intérieur soit d'une plaque de feutre d'un centimètre d'épaisseur, soit d'une garniture analogue.

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

(4) Chaque colis contenant des amorces dénommées en *a*, *c* et *d* ne doit pas peser plus de 60 kilogrammes.

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

En ce qui concerne le 3°.

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

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

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents „Explosif”.

Do 4.

(1) *Naboje do broni palnej* muszą być szczelnie zapakowane w naczynia blaszane, drewniane lub ze sztywnej tektury tak, aby nie mogły się przesuwac. Naczynia te należy umieszczać szczelnie rzędami jedno obok drugiego i jedno nad drugimi w skrzyniach mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych. Miejsca wolne należy tak szczelnie wypełniać tekturą, papierem, pakułami, wełną drzewną lub włóknami drzewnymi, które muszą być suche i bez tłuszczu — aby naczynia nie mogły się w pace przesuwac.

(2) Waga brutto sztuki nie może przekraczac 60 kilogramów.

(3) Każda sztuka musi być zaopatrzona w do-brze widoczny napis, literami czerwonymi: „Wybuchowe”.

B.

ZAŚWIADCZENIA. LISTY PRZEWOZOWE.

(1) Na *lonty natychmiast palne, wymienione pod 1 b* musi być w liście przewozowym zamieszczone zaświadczenie uznanego przez kolej żelazną chemika — rzeczoznawcę, że właściwość materiału wybuchowego odpowiada warunkom wymienionym pod I b, 1 b załącznika I do Konwencji międzynarodowej. Zaświadczenie chemika nie jest wymagane, o ile dołączono do listu przewozowego w tymże celu osobne zaświadczenie właściwej władzy, na które się w tym liście należy powołać.

(2) List przewozowy na *zapalę słabe, wymienione pod 2* musi zawierac podpisane przez nadawcę oświadczenie następującego brzmienia:

„Podpisany zaświadcza, że przesyłka wymieniona w niniejszym liście przewozowym odpowiada pod względem właściwości i opakowania przepisom zawartym w I b załączniku I do Konwencji międzynarodowej co do zapalów słabych”.

(3) Co do *petard*, nadawca obowiązany jest zaświadczyć w liście przewozowym, że przesyłka zapakowana jest według przepisów, zawartych w I b załącznika I do Konwencji międzynarodowej.

(4) List przewozowy na *naboje do ręcznej broni palnej, wymienione pod 4* musi zawierac podpisane przez nadawcę oświadczenie o brzmieniu następującym:

„Podpisany zaświadcza, że przesyłka wymieniona w niniejszym liście przewozowym, odpowiada pod względem właściwości i opakowania przepisom zawartym w I b Załącznika I do Konwencji międzynarodowej co do naboji do ręcznej broni palnej”.

(5) Szczególne przepisy ustawowe umawiających się Państw, przez których obszar przewóz ma nastąpić, postanawiają, czy i jakie inne zaświadczenia jeszcze są wymagane.

C.

ŚRODKI PRZEWOZOWE.

Amunicja wszelkiego rodzaju musi być przewożona w wagonach krytych.

En ce qui concerne le 4°.

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

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

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents „Explosif”.

B.

ATTESTATIONS, LETTRES DE VOITURE.

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

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

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

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

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

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

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

C.

MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

D.

PRZEWOZ.

Lonaty (1) i petardy (3) są od przewozu wyłączone jako przesyłka pośpieszna.

I c. Materiały zapalające i ognie sztuczne.

Do przewozu są dopuszczone:

1. *Materiały zapalające i lonaty.*

- a) zapalki zwyczajne i inne zapalniki zapalające się przez potarcie,
- b) laseczki pirotechniczne zapalne jako to: zapalki z ogniem bengalskim, laseczki z deszczem złotym i kwiatowym, świece czarodziejskie i t. p.
- c) lonaty bezpieczeństwa składające się z cienkiego i gęstego węża z rdzeniem z prochu czarnego o nieznaczącej średnicy (co do innego rodzaju lonatów, zobacz I b 1).

2. *Zabawki pirotechniczne, wstążki zapalne.*

- a) Cukierki strzelające, karty kwiatowe, listki z papieru kolodjumowego i podobne przedmioty, zawierające nieznaczną ilość papieru kolodjumowego lub małe punkciki piorunianu srebra;
- b) groch piorunujący, granaty piorunujące i inne podobne artykuły z piorunianem srebra, o zawartości nie więcej nad 1 gram piorunianu srebra na 1000 sztuk tych przedmiotów;
- c) bomby z konfetti, cylindry Bosko, owoce korymbonowe i inne podobne przedmioty zawierające nieznaczną ładunek bawełny strzelniczej kolodjumowej, niezbędnej dla wyrzucania nieszkodliwego naboju, jako to: kul z waty, konfetti i t. p.;
- d) listki zapalne (amorces), wstążki zapalne parafinowane, zawierające treść strzelającą z chloranu potasowego lub saletry, z nieznaczącej ilości fosforu, jako też z siarczku antymonu, siarki, cukru mlecznego, ultramaryny, materiałów lepiących (dekstryny, gumy) lub z innych podobnych materiałów, o zawartości ogólnej nie więcej jak 7,5 gramów treści strzelniczej na 1000 takich przedmiotów;
- e) tak zwane ognie sztuczne hiszpańskie, jako to: cukierki trzaskające, laseczki piorunujące, grad piorunujący.

Każdy pojedynczy przedmiot może ważyć nie więcej jak 2,5 grama i zawierać prócz gumy i farb nie więcej jak 6% fosforu żółtego, 23% fosforu bezkształtnego i 21% chloranu potasowego.

3. *Ognie sztuczne.*

- a) Ognie sztuczne misterne, jako to: rakiety, świece rzymskie, fontanny, koła ogniste, słońca i t. p.
- b) Ognie sztuczne drobne i salonowe, jako to: zabki, fire crackers, szmermele, deszcz srebrzysty i złocisty oraz inne ognie sztuczne do spalania się w rękę.

D.

MODE DE TRANSPORT.

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

I c. Inflammateurs et pièces d'artifice.

Sont admis au transport:

1^o Les inflammateurs et les mèches.

- a) Les allumettes ordinaires et autres allumettes à friction.
- b) Les baguettes pyrotechniques, telles que: allumettes feux de Bengale, bougies-pluie d'or, bougies-pluie de fleurs, cierges merveilleux, etc.
- c) Les mèches de sûreté consistant en un boyau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section; (en ce qui concerne les autres mèches, voir I b 1^o).

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

- a) Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimes de papier-collodion, ou de petits points d'argent fulminant.
- b) Les pois fulminants, grenades fulminantes et articles similaires contenant du fulminate d'argent. Ils ne doivent pas contenir plus d'un gramme de fulminate d'argent pour 1000 pièces.
- c) Les bombes confetti, cylindres Bosco, fruits pour cotillons et articles similaires, renfermant une faible charge de fulmi-coton pour collodion, destinée à chasser une bourre inoffensive, telle que balles d'ouate, confetti etc.
- d) Les amorces explosibles, les bandes d'amorces, les bandes d'amorces paraffinées, renfermant un explosif composé de chlorate de potasse ou de salpêtre, de petites quantités de phosphore, ainsi que de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outre-mer, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7 grammes 5 décigrammes au maximum d'explosif pour 1000 amorces.
- e) Les feux d'artifice dits espagnols, tels que pastilles tapageuses, baguettes pour charivari, grêlons.

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

3^o Les pièces d'artifice.

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

c) Ognie bengalskie, pochodnie bengalskie, signal blue lights i t. p.

Co do swego składu ognie sztuczne podlegają następującym przepisom:

(1) Ognie te nie powinny wywoływać silnego wybuchu ani też zawierać mieszanin łatwopalnych, bądź same przez się, bądź przez tarcie, ściśnienie lub uderzenie.

Dozwala się:

do mas, zawierających azotany, oraz do bengalskich pochodni magnezowych dodawać domieszki proszku magnezowego, nie więcej jak 3%;

do małych gwiazdek świetlnych zawartych w ogniach sztucznych używać mieszanin chloranów o zawartości chloranu potasowego nie więcej jak 40%;

rurki zawierające pikrynian magnezowy i chlorany układać do torebek papierowych. Rurki takie jednak muszą być opakowane tak, by nie mogły spowodować wybuchu przy uderzeniu, rzuceniu lub podpalaniu.

Innych mieszanin, zawierających fosfor żółty, pyłek cynkowy, proszek magnezowy lub chlorany, nie dopuszcza się do przewozu.

(2) Przedmioty wskazane pod *a* i *b*, powinny się składać z mączki prochowej, zmieszanej z węglem, proszkiem metalowym (sproszkowanym żelazem laniem, sproszkowaną stalą laną), blaszkami aluminowymi, glejta i innymi proszkami mineralnymi w stanie prasowanym. Zawartość ziarnistego prochu czarnego w jednym przedmiocie nie może przekraczać 30 gramów.

4. Ognie sztuczne sygnałowe, jako to: strzały armatnie i t. p., składające się ze sklejonej gilzy papierowej, związanej sznurkiem, zawierającej nie więcej jak 75 gramów prochu ziarnistego z lontem, jednak bez zapalnika wystrzałowego.

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Do przedmiotów, wymienionych pod 1 *a*, można używać także mocnych naczyń blaszanych. Do przedmiotów, wymienionych pod 2 *b* — *e*, 3 i 4, skrzynki powinny się składać z desek fugowanych, spajanych z sobą za pomocą wyrzynanych wczepów lub listew. Grubość desek do przedmiotów wymienionych pod 1 *c*, 2 *b* — *e*, 3 i 4 nie może być mniejsza niż 18 milimetrów; skrzynki należy wyłożyć dobrym i trwałym papierem, zamiast którego można użyć do wykładania arkuszy cynkowych.

(2) Przed umieszczeniem do skrzynek należy odnośne przedmioty uprzednio dobrze zapakować w sposób następujący:

a) przedmioty wymienione pod 1 *a*, 2 *a* i 2 *c* w mocny papier pakowy lub pudełka tekturowe,

c) Les feux de Bengale, torches de Bengale, signal blue lights, etc.

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

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

Sont admis:

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

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

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

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

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

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

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

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

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

a) ceux des 1° *a*, 2° *a* et 2° *c* dans du papier d'emballage fort ou dans de boîtes solides;

- b) przedmioty wymienione pod 1b w pudełka owijane w papier po 10 do 12 sztuk,
- c) przedmioty wymienione pod 2b w skrzynki drewniane lub mocne pudełka tekturowe, owinięte papierem, z zawartością nie więcej niż 1000 sztuk, przyczem dla zabezpieczenia od wstrząśnień należy przedmioty te dobrze przesypywać trocinami;
- d) przedmioty wymienione pod 2d:
- α) listki zapalne w mocne pudełka tekturowe, z których każde może zawierać nie więcej niż 100 kapsli; po 12 pudełek listków zapalnych należy zawijać w papier i następnie po 12 tak zawiniętych pakietów łączyć w oddzielne paczki, owinięte papierem;
- β) wstęgi zapalne zwyczajne i parafinowane można pakować w sposób, wskazany w punkcie poprzednim α lub też w cylindryczne puszki blaszane z denkami szczelnymi, nakładanymi od góry i od dołu. Każda puszka może zawierać najwyżej 12 zwojów wstęgi po 50 kapsli każdy; puszki należy łączyć w oddzielne paczki, nie więcej ponad 30 sztuk, owijane papierem;
- e) przedmioty wymienione pod 2e w skrzynki drewniane, z których każda może zawierać nie więcej niż 144 sztuk ogni sztucznych, dobrze przesypanych trocinami;
- f) przedmioty wymienione pod 3 w mocne pudełka tekturowe lub skrzynki drewniane; co do przedmiotów wymienionych pod c) tej samej liczby, dopuszczalne są także worki papierowe; ogień zaś sztuczne większych rozmiarów należy pakować w okładki papierowe, jeżeli miejsce zapalenia nie jest przykryte osłoną papierową; w obu przypadkach należy zabezpieczyć masę zapalną przed rozsypaniem;
- g) przedmioty wymienione pod 4 w mocne pudełka, w których ogni sygnałowe powinny być ułożone ściśle w trocinach lub innym materiale podobnym tak, by sztuki oddzielne nie mogły stykać się z sobą.
- b) ceux du 1^o b dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier;
- c) ceux du 2^o b dans des caissettes en bois ou dans de fortes boîtes en carton, entourées de papier, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 1000 pièces; elles doivent être immobilisées au moyen de sciure de bois;
- d) ceux du 2^o d
- α) les amorces explosibles, dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 100 amorces. Ces boîtes d'amorces seront réunies au nombre de 12 en un rouleau, et 12 rouleaux seront liés en paquet solide, enveloppé de papier d'emballage;
- β) les bandes d'amorces et les bandes d'amorces paraffinées, soit comme il est dit sous α, soit dans des cylindres en fer-blanc portant aux deux extrémités des couvercles bien emboîtés. Chaque cylindre contiendra au plus 12 bandes enroulées, portant chacune 50 amorces. Ces boîtes seront réunies au nombre de 30 au plus en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage;
- e) ceux 2^o e dans des caissettes en bois, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 144 pièces d'artifice bien emballées dans de la sciure de bois;
- f) ceux du 3^o dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois; les objets dénommés sous c du 3^o peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier; les feux d'artifice artistiques de grandes dimensions doivent être emballés dans du papier si leur point de mise de feu n'est pas revêtu d'une coiffe en papier; dans les deux cas on doit empêcher le tamisage;
- g) ceux du 4^o dans de fortes boîtes, dans lesquelles les pièces d'artifice pour signaux doivent être solidement assujetties, les différentes pièces étant séparées les unes des autres par une forte couche de sciure de bois ou de matière analogue.

(3) Opakowanie wewnątrz skrzyń powinno zabezpieczać poszczególne sztuki przed poruszeniem. Przedmioty wymienione pod 2b — e, 3 i 4 powinny być zapakowane szczelnie, wolne miejsca należy wypełniać szczelnie odpowiednim materiałem pakunkowym suchym (wełna drzewna, papier i t. p.). Wilgotnego siana, pakulów i t. p. przedmiotów, któreby mogły same się zapalić, nie wolno do tego używać. Większe przedmioty pirotechniczne (transparenty) należy dobrze umocować w skrzyni.

(4) Na opakowaniu zewnętrznym należy wypisać wyraźnie i trwale zawartość skrzyni, na opakowaniu zaś zawierającym artykuły wymienione pod 2b—e, 3 i 4, nadto dokładny adres wysyłającego.

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

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

(5) Waga brutto jednej skrzyni z *artykułami, wymienionymi pod 2b—e, 3 i 4* nie może przekraczać 60 kilogramów, ogólna zaś waga masy palnej—20 kilogramów, zawartość zaś prochu ziarnistego pirotechnicznego 2,5 kilograma.

(6) Każda skrzynia musi być zaopatrzona w wyraźny napis literami czerwonymi: „Wybuchowe”. Przepis ten nie stosuje się przy przesyłkach zapalek.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) *Zapalki wymienione pod 1a*, w ilościach do 5 kilogramów, zapakowane według przepisów zawartych w ust. A, mogą być łączone w jedną sztukę z innymi przedmiotami (z wyjątkiem materiałów wymienionych w niniejszym załączniku pod 1a, 1b, 1c, II i III).

(2) Nie wolno ładować do jednego wagonu *lon-tów (1c)* oraz *listów zapalnych (2d)* wraz z materiałami wybuchowymi i zapalającymi się.

(3) Przewóz musi być dokonywany tylko w wagonach krytych.

(4) Nadawca obowiązany jest w liście przewozowym na *przedmioty wymienione pod 2b—e, 3 i 4* zamieścić oświadczenie, że rodzaj i opakowanie odpowiadają wymaganiom przepisów, zawartych w ustępie 1c załącznika I do Konwencji międzynarodowej.

C.

PRZEWÓZ.

Ognie sztuczne (3) i ognie sztuczne sygnałowe (4) są wyłączone z przewozu jako przesyłki pośpieszne.

Id. Gazy zgęszczone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem.

Dopuszczone są do przewozu wymienione niżej gazy zgęszczone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem:

a) Gazy zgęszczone:

1. Kwas węglowy;
2. Gaz wodny, gaz świetlny, gaz mieszany (gaz olejowy z domieszką acetylenu nie więcej niż 30%);
3. Gaz olejowy (gaz tłusty);
4. Tlen, wodór, azot, gaz kopalniany (metan), powietrze zgęszczone, gazy osobliwe (argon, neon, helium, ksenon, krypton);

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

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

B.

AUTRES DISPOSITIONS.

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

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

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

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

C.

MODE DE TRANSPORT.

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

Id. Gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression.

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

a) Gaz comprimés:

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

b) Gazy skroplone:

5. Kwas węglowy, gaz olejowy, podtlenek azotu, etan;
6. Amoniak, tlenochlorek węgla (fosgen);
7. Chlor bezwodny, kwas siarkowy, czwórtlenek azotu;
8. Chlorek metylu, chlorek etylu, eter metylowy, metylamin, etylamin;
9. Powietrze ciekłe, tlen skroplony;

c) Gazy rozpuszczone pod ciśnieniem:

10. Amoniak rozpuszczony w wodzie w roztworze ponad 25% i nieprzekraczający 50%;
11. Acetylen rozpuszczony w acetonie i wchłonięty w materię porowatą.

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

RODZAJ NACZYŃ.

- a) O ile w załączniku niniejszym nie ma przepisów co do wyrobu, rodzaju i jakości naczyń metalowych do międzynarodowego przewozu gazów zgęszczonych, skroplonych i rozpuszczonych pod ciśnieniem, należy stosować odnośne przepisy Państwa, z którego one pochodzą;
- b) Dla powietrza ciekłego i tlenu skroplonego należy używać:
 - a) szklanych naczyń o ścianach podwójnych, z próżnią między niemi. Naczynia te muszą być obłożone filcem i zamknięte zatyczką filcową w ten sposób, by dla uniknięcia znacznie większego ciśnienia wewnątrz, nie przeszkadzały ułatwianiu się nadmiaru gazów, zapobiegając jednakże wyciekaniu zawartości. Zatyczka filcowa musi być umocowana na naczyniu tak, aby nie rozluźniała się przy przechylaniu lub przewracaniu naczynia. Każde naczynie pojedyncze lub kilka naczyń razem musi być zabezpieczone od uderzenia zapomocą kosza drucianego lub innego podobnego przyrządu niewywrotnego. Kosze te lub inne naczynia należy umieścić w skrzyniach metalowych lub drewnianych, obitych wewnątrz blachą, otwartych u góry, lub przykrytych tylko siatką drucianą, wiekiem dziurkowaną, bądź też w inny podobny sposób. Skrzynie metalowe lub skrzynie drewniane muszą być w dolnej swej części szczelne przynajmniej do ta-

b) Gaz liquéfiés:

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

c) Gaz dissous sous pression.

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

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

NATURE DES RÉCIPIENTS.

- a) Dans la mesure où elles ne sont pas spécifiées dans la présente Annexe, les conditions de fabrication, de nature et de qualité de métal, auxquelles doivent satisfaire les récipients des gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression pour être admis au trafic international, sont celles qui sont exigées pour la circulation à l'intérieur de leur pays d'origine.
- b) On emploiera pour l'air liquide et l'oxygène liquide:
 - a) Des bouteilles en verre à double paroi, dans lesquelles on a fait le vide.
Elles doivent être entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière à ne pouvoir se déplacer si la bouteille perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant fixement sur le sol. Ces corbeilles ou autres récipients doivent être placés dans des coffres métalliques ou dans des caisses en bois revêtus intérieurement de tôle, ouverts en haut ou simplement garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue. Les coffres métalliques ou les caisses en bois doivent être complètement

kiej wysokości, by w razie rozbicia się naczyń, płyn nie mógł wyciekać na zewnątrz. Do skrzyń nie można wkładać pakunkowych materiałów łatwo zapalnych; dopuszczalne są jednak materiały takie, jak filc lub wełna;

β) naczyń z innego materiału; naczyń z innego materiału można używać tylko takich, które nie przepuszczają ciepła, nie pokrywają się rosą ani szronem. Wszelkie inne dodatkowe opakowania tych naczyń nie są konieczne. Przepisy dotyczące zamykania naczyń szklanych, wymienionych pod α) obowiązują analogicznie także co do tych naczyń.

c) Wymiary naczyń spojonych, przeznaczonych dla *roztworów acetylenu w acetonie*, nie mogą przekraczać 21 cm. średnicy i 2 metrów długości.

Naczynia muszą być sporządzone z giętkiej stali i wypełnione równomiernie rozłożoną masą porowatą, tak przygotowaną, ażeby nie tworzyły się w niej zagłębienia pod wpływem temperatury 50° C, lub wskutek wstrząśnięć podczas przewozu.

Masa ta nie powinna wywierać żadnego—nawet powolnego działania chemicznego ani na zawartość naczyń, ani na metal, z którego naczynie jest sporządzone. Żadna z części metalowych, które dotyczą bezpośrednio roztworu acetyleny, nie może być sporządzona z miedzi lub mieszaniny zawierającej więcej niż 30% miedzi. Normalna ilość roztworu w naczyniach musi być taka, ażeby zwiększenie się objętości, jaka się tworzy przez wchłanianie acetyleny wskutek ciśnienia masy, mogło odbywać się swobodnie, i ażeby natężenie, jeżeli temperatura dosięgnie 50° C nie przekraczało 2/3 ciśnienia próbnego.

B.

BADANIE URZĘDOWE NACZYŃ.

(1) Naczynia z żelaza spawalnego, zlewne, ze stali lanej lub miedzi, przed ich oddaniem do użytku, muszą być poddane próbie ciśnienia hydraulicznego przez rzeczoznawcę upoważnionego przez właściwą władzę. Naczynia do przewozu roztworów acetyleny należy przed ich oddaniem do użytku zbadać także pod względem jakości masy porowatej i dopuszczalnego napełnienia rozczynnikami (zobacz A. c).

(2) Przy próbie hydraulicznej ciśnienie wewnętrzne powinno wykazać:

a) dla *gazów zgęszczonych* — półtorakrotne ciśnienie masy, która nie może przekraczać dopuszczalnych granic, wykazanych pod D (zobacz niżej). Próbné ciśnienie musi prze-

étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de bris des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable; les matières telles que le feutre et la laine sont admises.

β) Récipients constitués d'autres matières. Ils ne peuvent être employés qu'à la conditions d'être protégés contre l'échauffement, de manière à ne pouvoir se couvrir de rosée ni de givre. Ils n'ont pas besoin d'être protégés par d'autres moyens. Les prescriptions édictées sous α concernant la fermeture des bouteilles en verre sont applicables par analogie à ces récipients.

c) Pour les *solutions d'acétylène dans l'acétone*, les dimensions des récipients soudés ne doivent pas dépasser 21 cm de diamètre et 2 m de longueur.

Les récipients seront en acier très doux. Ils seront remplis d'une substance poreuse, également répartie, et telle qu'il ne puisse s'y produire aucune cavité sous l'influence d'une température de 50° centigrade ou des chocs pendant le transport. Cette masse ne devra avoir aucune action chimique, même lente sur le solvant, ni sur le métal constituant le récipient. Aucune pièce métallique en contact direct avec l'acétylène dissous ne pourra être établie en cuivre ou en alliage contenant plus de 30% de cuivre. Dans les récipients, la quantité normale du solvant doit être telle que l'augmentation du volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression de charge puisse se faire librement, et que si la température atteint 50° centigrade, la tension ne dépasse pas les 2/3 de la pression d'épreuve.

B.

EPREUVE OFFICIELLE DES RÉCIPIENTS.

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

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

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

kraczać ciśnienie masy nie mniej jak 5 kilogramów na 1 centymetr kwadratowy;

b) dla gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6, 7 i 8:

dla kwasu węglowego, gazu olejowego i podtlenku azotu	250 kg/cm ²
dla etanu	140 "
dla czwórtlenku azotu	50 "
dla amoniaku	35 "
dla chloru	30 "
dla tlenochlorku węgla	30 "
dla kwasu siarkowego	20 "
dla chlorku metylu, metylaminy, eteru metylowego, chlorku etylu i etylaminu	10 "

c) dla gazów rozpuszczonych pod ciśnieniem:

dla acetyleny rozpuszczonego w acetonie	60 kg/cm ²
dla amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem	12 "

(3) Próba ciśnienia musi być wznowiona:

a) dla naczyń, przeznaczonych do przewozu chloru, czwórtlenku azotu, kwasu siarkowego, tlenochlorku węgla, chlorku metylu i chlorku etylu, co dwa lata;

b) dla naczyń, przeznaczonych do przewozu innych gazów zgęszczonych lub skroplonych, co 5 lat;

c) dla naczyń do rozpuszczonego acetyleny, co 10 lat. Ponowne sprawdzenie naczyń do rozpuszczonego acetyleny może być dokonane zapomocą ciśnienia hydraulicznego lub po całkowitem napełnieniu acetylenem przy pomocy zgęszczonego azotu, powietrza lub podobnego zgęszczonego gazu; naczynia do acetyleny muszą podczas próby ciśnienia znajdować się pod wodą aby można stwierdzić zupełną ich szczelność;

d) dla naczyń do amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem, co 5 lat.

(4) Dokonywanie próbnego ciśnienia hydraulicznego odbywać się powinno w ten sposób, ażeby zwiększenie ciśnienia nie tworzyło się gwałtownie. Naczynia muszą wytrzymać próbne ciśnienie nie tracąc trwale swej formy i nie stając się nieszczelnymi. Dla upewnienia się o tem należy sprawdzić, czy skazówki manometru, użytego do kontroli przy próbie ciśnienia pozostają niezmiennie w ciągu co najmniej minuty.

C.

ZAOPATRZENIE NACZYŃ (WENTYLE, NAPISY).

(1) Naczynia, służące do przewozu gazów zgęszczonych, skroplonych lub rozpuszczonych pod ciśnieniem (z wyjątkiem powietrza ciekłego i tlenu skroplonego), powinny mieć przynajmniej jeden wentyl do napełniania i opróżniania. Dla roztworów acetyleny (11), części wentyli mające styczność z gazem, nie mogą być wykonane z miedzi. Dla tlenochlorku węgla, gazu olejowego i mieszanego zamiast wentyli

dépasser de 5 kilogrammes par centimètre carré au moins la pression de chargement;

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

Acide carbonique, le gaz d'huile et protoxyde d'azote	250 kg/cm ²
Ethane	140 "
Tétroxyde d'azote	50 "
Ammoniaque	35 "
Chlore	30 "
Oxychlorure de carbone	30 "
Acide sulfureux	20 "
Chlorure de méthyle, méthylamine, éther méthylique, chlorure d'éthyle et éthyamine	10 "

c) Pour les gaz dissous sous pression:

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

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

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

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

c) tous les 10 ans pour les récipients d'acétylène dissous.

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

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

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

C.

ÉQUIPEMENT DES RÉCIPIENTS (SOUPAPES, INSCRIPTIONS).

(1) Les récipients servant au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (à l'exception de l'air liquide et de l'oxygène liquide) doivent être munis d'une soupape au moins pour le remplissage. S'il s'agit de solutions d'acétylène (11°), les parties de la soupape en contact avec le gaz ne doivent pas contenir de cuivre. Pour l'oxychlorure de carbone, le gaz d'huile et le gaz mixte, on peut employer

mogą być użyte zatyczki metalowe do wkręcania; muszą one jednak zamykać naczynie tak szczelnie, aby zawartości jego nie można było rozpoznać po zapachu.

(2) Na naczyniach należy umieszczać napisy trwałe i widoczne, oznaczające:

a) dla wszystkich gazów:

α) nazwę gazu, wymienienie wytwórcy lub właściciela, oraz numer porządkowy;

β) wagę próżnego naczynia wraz z przyrządami (wentylem, osłoną ochronną, zatyczką metalową i t. p.);

γ) datę ostatniego badania i pieczęć rzeczoznawcy, który przeprowadził badanie;

b) dla gazów zgęszczonych:

Wysokość dopuszczalnego ciśnienia (zobacz D (1));

c) dla gazów skroplonych i rozpuszczonych pod ciśnieniem:

Najwyższą dopuszczalną dla napełnienia wagę ładunku.

D.

NAPELNIANIE NACZYŃ.

(1) Najwyższe dopuszczalne ciśnienie zawartości naczyń, służących do przewozu gazów zgęszczonych w temperaturze 15° C określa się:

dla kwasu węglowego w formie gazu 20 kg/cm²

dla gazu mieszanego i wodnego . . . 10 "

dla gazu olejowego . . . 125 "

dla tlenu, wodoru, gazu świetlnego, azotu, gazu kopalnianego (metanu), powietrza zgęszczonego i gazów osobliwych . . . 200 "

(2) Najwyższa dopuszczalna granica napełniania naczyń, służących do przewozu gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6, 7 i 8 wynosi:

dla kwasu węglowego . . .	1 kg	płynu na	1.34 l.
" gazu olejowego . . .	1 "	" "	2.50 l.
" etanu . . .	1 "	" "	3.50 l.
" podtlenu azotu . . .	1 "	" "	1.34 l.
" amoniaku . . .	1 "	" "	2.00 l.
" chloru i czwórtlenku azotu . . .	1 "	" "	0.80 l.
" kwasu siarkowego . . .	1 "	" "	0.85 l.
" tlenochloru węgla . . .	1 "	" "	0.80 l.
" chlorku metylu . . .	1 "	" "	1.25 l.
" chlorku etylu . . .	1 "	" "	1.25 l.
" eteru metylowego . . .	1 "	" "	1.85 l.
" metylaminu . . .	1 "	" "	1.70 l.
" etylaminu . . .	1 "	" "	1.70 l.

pojemności naczynia

au lieu de soupapes des bouchons métalliques vissés; ceux-ci doivent fermer assez bien pour que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

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

a) pour tous les gaz:

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

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

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

b) pour les gaz comprimés:

la valeur de la pression de chargement autorisée (voir D (1));

c) pour les gaz liquéfiés ou dissous sous pression:

le maximum de charge admissible.

D.

REPLISSAGE DES RÉCIPIENTS.

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

pour l'acide carbonique sous forme de gaz . . . 20 kg/cm²

pour le gaz mixte et le gaz à l'eau . . . 10 "

pour le gaz d'huile . . . 125 "

pour l'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé et les gaz rares . . . 200 "

(2) La charge maximum admise pour les récipients servant au transport des gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, 7° et 8° comporte:

pour l'acide carbonique . . .	1 kg	de liquide pour	1.34 l.
" le gaz d'huile . . .	1 "	" "	2.50 l.
" l'éthane . . .	1 "	" "	3.30 l.
" le protoxyde d'azote . . .	1 "	" "	1.34 l.
" l'ammoniaque . . .	1 "	" "	2.00 l.
" le chlore et le tétroxyde d'azote . . .	1 "	" "	0.80 l.
" l'acide sulfureux . . .	1 "	" "	0.85 l.
" l'oxychlorure de carbone . . .	1 "	" "	0.80 l.
" le chlorure de méthyle . . .	1 "	" "	1.25 l.
" le chlorure d'éthyle . . .	1 "	" "	1.25 l.
" l'éther méthylique . . .	1 "	" "	1.65 l.
" le méthylamine . . .	1 "	" "	1.70 l.
" l'éthylamine . . .	1 "	" "	1.70 l.

de capacité du récipient

E.

INNE PRZEPISY.

(1) Naczynia z gazami wymienionymi pod 5, 6 i 7 (z wyjątkiem chloru i czwórtlenku azotu) i pod 8, jeżeli naczynia te zapakowane są w skrzyniach, wolno pakować z innymi przedmiotami.

(2) Naczynia z gazami zgęszczonymi i skroplonymi, wymienionymi pod 5, 6, 7 i 8, jeżeli nie są umieszczone w skrzyniach, powinny być zaopatrzone w przyrządy nazewnątrz, uniemożliwiające toczenie się naczyń. Wentyle naczyń tych muszą być zaopatrzone w przykrywki ochronne z żelaza kutego, stali lub kuto-lane; dla naczyń miedzianych dopuszczalne są także przykrywki ochronne z miedzi. Przykrywki wewnątrz szyi butli i chronionych przykręconą dobrze przylegającą zatyczką metalową.

(3) Na naczyniach z napełnionymi gazami zgęszczonymi i skroplonymi, wymienionymi pod 5, 6, 7 i 8, jako też na skrzyniach z temi naczyniami, należy umieścić trwałą i wyraźny napis, oznaczający zawartość.

Naczynia powinny być w skrzyniach tak ułożone, ażeby łatwo można było odszukać stemple o dokonaniu próby.

Skrzynie drewniane i skrzynki metalowe służące do przewozu powietrza ciekłego i tlenu skroplonego (9), muszą mieć wyraźne napisy „Powiatrze ciekłe (lub tlen skroplony)”, „Wierzch”, „Spód”, „Bardzo kruche”.

(4) Sztuk nie wolno rzucać, lub uderzać ani też wystawiać na działanie promieni słonecznych lub ciepła z pieców.

(5) Do przewozu używa się:

a) wagonów niekrytych:

- dla gazów zgęszczonych, nadanych na wozach dobrze przykrytych oponami i urządzonych do przewozu drogami kołowymi;
- dla materiałów, wymienionych pod 8, jednak w okresie pory roku od marca do października włącznie, wagony muszą być przykrywane całkowicie oponami, jeżeli naczynia nie są zapakowane w skrzynie drewniane;

b) wagonów krytych:

- dla gazów zgęszczonych (zobacz a 1 i c 1);
- dla gazów skroplonych wymienionych pod 5, 6 i 7, w okresie pory roku od marca do października włącznie;
- dla powietrza ciekłego i tlenu skroplonego;

c) wagonów niekrytych lub krytych:

- dla gazu olejowego, mieszanego i wodnego, lecz w okresie pory roku od marca do

E.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

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

(2) Les récipients remplis de gaz comprimés et de gaz liquéfiés des catégories dénommées sous 5°, 6°, 7° et 8°, non emballés dans des caisses, doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Leurs soupapes porteront des chapes de protection en fer forgé, acier ou fonte malléable; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapes en cuivre. Les soupapes placées dans l'intérieur du col des récipients et qui sont protégées par un bouchon métallique vissée et bien fixé n'ont pas besoin d'être pourvus de chapes.

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

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

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

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

(5) Le transport doit être effectué:

a) En wagons découverts:

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

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

b) En wagons couverts:

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

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

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

c) En wagons découverts ou couverts:

1° Pour le gaz d'huile, le gaz mixte et le gaz à l'eau; mais pendant les mois de mars à octobre in-

października włącznie, wagony niekryte muszą być nakryte całkowicie oponami, jeżeli naczynia nie są umieszczone w skrzyniach drewnianych;

2. dla gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6 i 7 — w okresie pory roku od listopada do lutego włącznie.

(6) Naczynia z gazami zgęszczonymi lub skroplonymi należy ustawiać w wagonie w ten sposób, aby nie mogły się przewracać lub spadać. Naczynia, zawierające powietrze ciekłe lub tlen skroplony, należy ustawiać prosto i odpowiednio zabezpieczyć od uszkodzenia przez inne przesyłki. Nie można również ładować tych naczyń w bezpośredniej bliskości łatwo zapalnych materiałów w drobnych kawałkach lub w płynie.

(7) a) Wagony-kotły, przeznaczone do gazów zgęszczonych, skroplonych lub rozpuszczonych pod ciśnieniem, przyjmuje się do przewozu przy stosowaniu przepisów, wymienionych pod A, B, C i D dotyczących rodzaju materiałów, badania urzędowego zaopatrzenia i napełnienia, przepisów, wymienionych pod E ustęp (2) co do wentylów oraz przepisów pod H. Naczynia powinny być trwale przytwierdzone do ramy wagonu, z którego zdejmować ich nie wolno.

b) Wagony - kotły, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych, mające średnicę o jednym przekroju, muszą być zaopatrzone wewnątrz w przegrody z otworami lub innymi podobnymi urządzeniami, w celu zmniejszenia ruchu płynu, wywołanego w razie nagłej zmiany szybkości biegu wagonu.

c) Wagony-kotły, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych, wymienionych pod 5, 6 i 7, muszą być zaopatrzone zewnątrz pokrywą drewnianą.

d) Wagony-kotły, przeznaczone do przewozu kwasu węglowego skroplonego, tlenu zgęszczonego i wodoru zgęszczonego, mogą zawierać naczynia więcej niż 2 m. długości i 21 cm średnicy. Nie każde naczynie musi być zaopatrzone w wentyle do napełniania i opróżniania. Wystarczy, aby na dwóch końcach wagonu połączone one były jedną rurą zbiorową, z zamkniętym się wentylem, umieszczonym wewnątrz ramy wagonu. Przykrywkę ochronną nie są dla tych wentyli konieczne.

F.

WYJĄTKI OD PRZEPISÓW, ZAMIESZCZONYCH POD A DO E.

(1) Gazy skroplone, wymienione pod 5, 6 i 7 w mniejszych ilościach, a mianowicie: kwas węglowy i podtlenek azotu do 3 gramów, amoniak, chlor i czwórtlenek azotu do 20 gramów, bezwodny dwutlenek siarki i tlenochlorek węgla (fosgen) do 100 gramów, można przewozić także w mocnych topionych rurach szklanych, na warunkach następujących:

Rury szklane można napełniać kwasem węglowym i podtlenkiem azotu tylko do połowy; amoniakiem, chlorem i czwórtlenkiem azotu tylko do 2/3 części; kwasem siarkowym i tlenochlorem węgla

clusivement, les wagons découverts doivent être complètement protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois;

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

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

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

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

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

d) Les wagons-réservoirs destinés au transport de l'acide carbonique liquide, de l'oxygène comprimé et de l'hydrogène comprimé peuvent renfermer des récipients de plus de 2 m de longueur et 21 cm de diamètre. Ces récipients ne doivent pas être pourvus chacun d'une soupape pour le remplissage et la vidange. Il suffit que tous les récipients soient, aux deux extrémités du wagon, raccordés à un tuyau-collecteur portant une soupape d'arrêt placée à l'intérieur de la caisse du wagon. Ces soupapes n'ont pas besoin d'être munies de chapes de protection.

F.

EXCEPTION AUX PRESCRIPTIONS ÉDICTÉES SOUS A À E.

(1) Les gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7° peuvent également être transportés en petites quantités dans de forts tubes en verre hermétiquement fermés: savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes, l'ammoniaque, le chlore et le 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 et le protoxyde d'azote, qu'aux deux tiers pour l'ammoniaque, le chlore et le tétro-

(fosgenem) tylko do 3/4 części. Każdą rurę szklaną należy zapakować do zalutowanej puszkii blaszanej, wypełnionej krzemionką, następnie należy zapakować w mocną skrzynię drewnianą. W jednej skrzyni można umieszczać po kilka puszek blaszanych, nie można natomiast umieszczać rur, zawierających chlor w jednej skrzyni z rurami, zawierającymi *amoniak* lub *kwasi siarkowy*. Puszki blaszane, zawierające *gazy skroplone*, z wyjątkiem *chloru*, można pakować także wraz z innymi przedmiotami.

(2) *Materiały, wymienione pod 8*, w ilościach do 100 gramów, w rurach szklanych, których ogólna waga nie może przekraczać 5 kilogramów, można pakować w mocnych skrzyniach osobno, lub z innymi przedmiotami, z warunkiem, aby rury szklane były dobrze w skrzyniach ułożone. Skrzynie należy zaopatrzyć w napis drukowany na czerwonym tle: „Zapalne”. Skrzynki, zawierające nie więcej, jak 100 gramów tych materiałów, mogą być przewożone w wagonach krytych.

(3) *Kapsle metalowe z kwasem węglowym* (sodorem, sparkletem), zawierające najwyżej 25 gramów *ciekłego kwasu węglowego* i najwyżej 1 gram cieczy na 1.34 metra sześciennego pojemności, można przewozić bez ograniczeń, jeżeli kwas węglowy jest czysty bez domieszki powietrza.

(4) *Tlen zgęszczony* do 0,3 kg/cm² w woreczkach gumowych z nasyczonej tkaniny lub innych podobnych materiałów, można przyjmować do przewożenia bez ograniczeń.

G.

PRZEWOZ.

Gazy skroplone, wymienione pod 8, przyjmuje się do przewożenia, jako przesyłka pośpieszna, tylko w ilościach najwyżej do 100 gramów z warunkiem, aby opakowane były stosownie do przepisów, zawartych pod F, ustęp (2).

H.

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE.

Naczynia do gazów zgęszczonych, skroplonych i rozpuszczonych pod ciśnieniem, których używanie było dozwolone w myśl dotychczasowego załącznika I do Konwencji międzynarodowej mogą być nadal używane.

Co do terminów perjodycznych prób ciśnienia, należy stosować się do przepisów, wymienionych pod B.

I e. *Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne, lub podtrzymujące palenie.*

Dopuszczone są do przewożenia:

1. *Metale alkaliów i ziem alkalicznych*, jako to: sól, potas, wapień i t. p. oraz *stopy tych metali z sobą.*

xyde 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 remplies de *gaz liquéfiés* autres que le *chlore*.

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

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

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

G.

MODE DE TRANSPORT.

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

H.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

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

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

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

Sont admis au transport:

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

2. Węgiel wapniowy i wodorek wapniowy, w którym ilość węgla wapniowego nie przekracza 0,2% hydrure de calcium.

3. Nadtlenek sodu, także w mieszaninach, które nie są niebezpieczniejsze od nadtlenu sodu.

2° Le carbure de calcium, la cyanamide de calcium, dont le contenu en carbure de calcium dépasse 0,2%, 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.

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń żelaznych (lub z blachy żelaznej). *Materiały wymienione pod 1* w ilościach do 5 kilogramów, można przewozić także w naczyniach szklanych, mocnych, dobrze i ściśle zamkniętych. Naczynia te muszą być zupełnie suche, zaś dla *materiałów, wymienionych pod 1 i 2*, wysmarowane naftą.

(2) Naczynia, zawierające *materiały, wymienione pod 1 i 3*, muszą być umieszczone w opakowaniach ochronnych, mianowicie:

- a) naczynia z żelaza lub blachy żelaznej, zawierające *materiały, wymienione pod 1*, w skrzyniach drewnianych lub żelaznych koszach ochronnych;
- b) naczynia szklane z materiałami, wymienionymi pod 1, lub naczynia z *materiałami, wymienionymi pod 3*, w skrzyniach drewnianych, wybitych wewnątrz blachą, zabezpieczonych od zaciekania wody. Naczynia szklane umieszczone w takich skrzyniach należy obsypać dobrze suchą krzemionką lub innym podobnym materiałem niepalnym. Naczynia z zawartością do 250 gramów mogą być pakowane, zamiast do skrzyń drewnianych, także do mocnych i ściśle zamkniętych naczyń blaszanych.

(3) Na każdej sztuce musi być wypisana wyraźnie i trwale jej zawartość oraz umieszczony napis: „Chronić przed wilgocią”.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Przesyłki, nie przekraczające 5 kilogramów, opakowane w myśl postanowień ust. A można pakować wraz z innymi przedmiotami.

(2) Z przesyłkami należy się obchodzić ze szczególną ostrożnością. Nie wolno ich rzucać, lecz układać je należy w wagonie tak, by nie mogły się ocierać o inne, wstrząsać, uderzać, przewracać, ani spadać z warstw górnych.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) L'emballage doit être fait dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches, bien fermés. Les *matières dénommées sous 1°* peuvent aussi être transportées jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes dans des bouteilles en verre, résistantes, munies d'une fermeture solide et étanche. Les récipients doivent être complètement secs ou, pour les *matières dénommées sous 1° et 2°*, remplis avec du pétrole.

(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 ou en fer-blanc renfermant des *matières dénommées sous 1°*, dans des caisses en bois ou dans des paniers métalliques de protection;
- 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 rendue étanche pour empêcher l'entrée de l'eau. Les bouteilles en verre emballées dans des caisses doivent être placées solidement dans de la terre d'infusoires sèche ou dans d'autres matières analogues incombustibles. Les bouteilles en verre ne renfermant pas plus de 250 grammes peuvent être emballées dans des boîtes en fer-blanc munies d'une fermeture solide et étanche, au lieu de l'être dans des caisses en bois.

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

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

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

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

(3) Do przewozu należy używać wagonów krytych. Węgiel wapniowy i wodorek wapniowy (2) można przewozić także w wagonach niekrytych pod oponami.

(4) Zbiorniki opróżnione po *materiałach, wymienionych pod 2*, muszą być wolne od pozostałości z tych materiałów. W liście przewozowym należy zaznaczyć, co naczynia te zawierały przed nadaniem ich do przewozu.

Klasa II.

MATERJAŁY SAMOZAPALNE.

Dopuszczone są do przewozu:

1. *Fosfor zwyczajny* (biały lub żółty).
2. *Fosfor bezkształtny* (czerwony), *trójsiarczek fosforu*, *związki fosforu z metalami ziem alkalicznych*, np. *fosforek wapnia*, *fosforek strontu*; następnie *fosforek żelaza* i *podobne samozapalne związki fosforu z metalami*.
3. *Mieszanki fosforu bezkształtnego z żywicami lub tłuszczami*, których punkt topliwości leży powyżej 35° C, *roztwór fosforu zwyczajnego w dwusiarczaku węgla*.
4. *Cynkoetyl*, *cynkometyl*, jako też *rozczyń tych produktów w eterze*.
5. *Sadze świeżo wypalone*.
6. *Węgiel drzewny świeżo wypalony, mielony ziarnisty lub w kawałkach*.
7. *Silnie obciążony jedwab* (jedwab cordonnet, soie souple, bourre de soie i soie chappe) *w pasmach*.
8. a) *Następujące materiały, nasycone tłuszczem pokostem lub oliwą: wełna, włosy, wełna sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta w stanie surowym, w postaci odpadków od przedzenia i tkania, jako galgany lub pakuły*.
- b) *Nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą, wyroby z powyższych materiałów, np. koce ochronne, wyroby powroźnicze, rzemienie popędowe z bawełny lub konopi, okrycia tkackie i uprężne, przędza i nici, wyroby siatkowe (sieci rybackie natłuszczone i t. p.)*.
9. *Mieszanki materiałów palnych, ziarnistych lub porowatych (dziurkowatych), nasycone olejem lnianym, pokostem, smołą żywiczną i t. p. materiałami, jeżeli te mogą jeszcze podlegać samoutlenianiu (np. t. zw. trociny korkowe)*.
10. *Natłuszczone wióry żelazne lub stalowe* (wióry od toczenia, wiercenia i t. p.).
11. *Nasycony tłuszczem, pokostem lub olejem papier oraz tuki z tego papieru*.
12. *Metale piroforyczne*.
13. *Cynkowy proszek*.

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

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

Classe II.

MATIÈRES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANÉE.

Sont admis au transport:

- 1^o *Le phosphore ordinaire* (blanc et jaune).
- 2^o *Le phosphore amorphe* (rouge), *le sesquisulfure de phosphore*, *les combinaisons de phosphore avec des terres alcalines*, par exemple *le phosphure de calcium*, *le phosphure de strontium*; puis *le phosphure de fer* et *les combinaisons analogues*, sujettes à l'inflammation spontanée, *de phosphore avec des métaux*.
- 3^o *Les mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses*, dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade, *les solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone*.
- 4^o *Le zinc-éthyle*, *le zinc-méthyle*, ainsi que la dissolution de ces produits dans l'éther.
- 5^o *La suie fraîchement calcinée*.
- 6^o *Le charbon de bois fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux*.
- 7^o *La soie fortement chargée* (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie chappe) *en écheveaux*.
- 8^o a) *Les matières suivantes imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile: laine, poils, laine artificielle, coton, soie, lin, chanvre, jute — à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes*.
- b) *Les produits fabriqués avec les matières ci-dessus, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile, par exemple bâches, cordages, courroies de transmission de coton ou de chanvre, lisses de tisserand et de harnais, fils et fils retors, articles en filet (filets de pêcheurs graissés, etc.)*.
- 9^o *Les mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de l'huile de résine et autres matières analogues, si ces derniers composants peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes* (par exemple la masse dite bourre de liège).
- 10^o *La limaille de fer ou d'acier grasse* (provenant des tours ou machines à forer, etc.).
- 11^o *Le papier graissé, imprégné de vernis ou huilé* et *les fuseaux faits de ce papier*.
- 12^o *Les métaux pyrophoriques*.
- 13^o *Le zinc en poudre*.

14. *Worki po drożdżach używane, nieoczyszczone.*
 15. *Masa do czyszczenia gazu świetlnego, używana.*
 16. *Nitrocelulozowe nici służące do wyrobu jedwabiu sztucznego.*

- 14° *Les sacs à levure ayant servi, non nettoyés.*
 15° *La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage.*
 16° *Les fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle.*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) *Materiały, wymienione pod 1 i 2, należy pakować w mocne, szczelnie i dobrze zalutowane puszki blaszane, które należy ustawiać ściśle w mocnych i dobrze zamkniętych skrzyniach drewnianych. Na materiały, wymienione pod 2 w ilościach do 2 kg. najwyżej, zamiast naczyń blaszanych można używać naczyń szklanych lub dzbanów, które również należy pakować do mocnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Fosfor zwyczajny musi być zanurzony w wodzie. Skrzynie należy zaopatrzyć w wyraźny i trwały napis, oznaczający ich zawartość. Na skrzyniach z fosforem zwyczajnym należy prócz tego umieścić napis: „Wierch“.*

(2) *Materiały, wymienione pod 3, należy ładować albo do skrzyń szczelnych, uniemożliwiających rozsypanie, lub należy je wlewać wprost do próżnych naboii.*

(3) *Cynkoetyl i cynkometyl (4) jako też roztwory produktów tych w eterze, należy pakować do mocnych, grubych naczyń kamiennych (krzemionkowych i t. p.) lub szklanych, zatopionych w ogniu, lub w inny podobny sposób szczelnie zamykanych.*

Naczynia szklane lub gliniane należy pojedynczo lub po kilka razem umieszczać w mocnych naczyniach blaszanych, przesypując popiołem, lub suchą krzemionką, poczem naczynie blaszane zalutować szczelnie.

Każda przesyłka musi mieć wyraźny napis drukowany na tle czerwonym: „Zapalne“. Nadto naczynia z balonami szklanymi należy zaopatrzyć w wyraźny napis: „Nosić ostrożnie“. Nie wolno ich przewozić na wózkach, ani też przenosić na plecach lub ramieniu.

(4) *Materiały, wymienione pod 5 i 6 należy pakować w naczynia szczelne i dobrze zamknięte. Beczki muszą być wyłożone wewnątrz materiałem uszczelniającym i umieszczone w innych mocnych naczyniach (kosze, kubły, skrzynie).*

(5) *Materiały, wymienione pod 7 należy pakować w mocne skrzynie. Jeżeli wysokość skrzyni przynosi 12 cm. należy pomiędzy warstwami jedwabiu utworzyć zapomocą krat drewnianych odpowiednią próżną przestrzeń, będącą w połączeniu z otworami w ścianach skrzyń tak, aby umożliwić dostęp powietrza. Otwory w ścianach skrzyń należy zabezpie-*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

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

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

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

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

Chaque colis doit porter, imprimée sur fond rouge en caractères bien apparents, la mention „Inflammable“. Les enveloppes renfermant des bonbonnes en verre doivent en outre être munies de l'inscription bien apparente „À porter avec précaution“. Ils ne doivent pas être transportés sur des diables, ni portés sur les épaules ou sur le dos.

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

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

czyć przed zatłkaniem zapomocą listewek, przybitych na zewnętrznych bokach skrzyni.

(6) Z materiałów, wymienionych pod 8 a, używana wełna do czyszczenia i wilgotne pakule (szmaty do czyszczenia) muszą być silnie sprasowane i zapakowane do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń.

(7) Materiały, wymienione pod 9, tłoczone w formach, należy pakować w mocne i szczelne naczynia blaszane lub w mocne skrzynie drewniane wybite wewnątrz szczelnie blachą żelazną jeżeli zaś nie są tłoczone, należy je pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia.

(8) Materiały, wymienione pod 10, należy pakować do mocnych, szczelnych dobrze zamkniętych naczyń metalowych. Opakowanie nie jest konieczne, jeżeli przewóz odbywa się w wagonach żelaznych, zaopatrzonych w pokrywę, lub w wagonach żelaznych niekrytych pod oponami.

(9) Materiały, wymienione pod 12, muszą być umieszczone w rurach szklanych, topionych na końcach, te zaś zapakowane w pudełka blaszane, wypełnione krzemionką, lub innym materiałem ziemnym, suchym i również zalutowane.

(10) Cynkowy proszek musi być zapakowany w mocne, szczelnie zamknięte naczynia metalowe.

(11) Używane worki po drożdżach, nieoczyszczone (14), należy pakować w naczynia szczelnie zamknięte.

(12) Masę do czyszczenia gazu świetlnego, używaną, można przyjmować do przewozu tylko w wagonach żelaznych, jeżeli nie jest opakowana w szczelnych naczyniach blaszanych. Jeżeli wagony nie mają dobrze zamykających przykryw żelaznych, należy towar przykryć takimi oponami, które przy zetknięciu się z płomieniem nie zapalają się. Naładowanie jest obowiązkiem nadawcy, wylądowanie odbiorcy. Opony obowiązany jest, na żądanie kolei żelaznej, dostarczyć nadawca.

(13) Nitrocelulozowe nici, służące do wyrobu jedwabiu sztucznego, należy pakować w naczynia metalowe lub szczelnie zamknięte beczki, przy użyciu w ostatnim wypadku takiej ilości wody, ażeby łatwo można było to sprawdzić, poruszając naczynie. Jeżeli nici zapakowane są do naczyń metalowych, wystarczy owinać każdą szpulkę tylko wilgotną tkaniną, przyczem należy w liście przewozowym zaznaczyć o wypełnieniu tego przepisu.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Wraz z innymi przedmiotami, można pakować w mocne naczynia drewniane, szczelnie i dobrze zamknięte, z obowiązkiem przestrzegania przepisów co do naczyń, podanych pod A przedmioty następujące:

tes seront clouées extérieurement pour empêcher que les trous des caisses puissent être couverts.

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

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

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

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

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

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

(12) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses en tôle. Si lesdits 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 que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

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

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

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

a) *fosfor zwyczajny* (1) w ilościach nieprzeszacujących 250 gramów; takie ilości można również pakować w wodzie, w mocnych i dobrze zamkniętych naczyniach szklanych, które się układa następnie w szczelnych naczyniach blaszanych, przekładając odpowiednim materiałem pakunkowym; naczynia z fosforem należy umieścić mocno w zewnętrznym naczyniu drewnianem;

b) *materiały, wymienione pod 2* w ilościach do 5 kg.

c) *cynkoetyl i cynkometyl* (4) w ilościach do 2 kg. przyczem naczynia, zawierające te materiały, muszą być dobrze zapakowane w skrzynie; nie wolno jednak pakować ich razem z innymi materiałami samozapalnymi, tudzież wybuchowymi (1 a), amunicją (1 b), materiałami zapalnymi i ogniami sztucznymi (1 c) i materiałami zapalnymi, wymienionymi w klasie III a i b.

d) *materiały wymienione pod 11 i 12* bez ograniczenia.

(2) Następujące przedmioty można przewozić bez ograniczeń, jeżeli jest w liście przewozowym oświadczenie, że:

a) *sadze* (5) i *węgiel drzewny mielony, ziarnisty, lub w kawałkach* (6) nie są świeżo wypalone (t. zn. że przeleżały po wypaleniu nie mniej, niż 48 godzin);

b) *jedwab w pasmach* (7) nie jest silnie obciążony;

c) *przedmioty, wymienione pod 8 i 10* nie są nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą;

d) *używane worki po drożdżach* (14) są oczyszczone;

e) *masa do czyszczenia gazu, używana, jest zupełnie utleniona.*

(3) *Materiały, wymienione pod 8, z wyjątkiem wełny, używanej do czyszczenia i pakul* (szmat do czyszczenia), zapakowanych według przepisów, podanych pod A, ustęp (6), muszą być suche.

(4) *Tutki papierowe, wymienione pod 11*, wolno przewozić jedynie pod warunkiem zamieszczenia w liście przewozowym zaświadczenia, iż rzucone przedmioty, po nasyceniu ich olejem lub tłuszczem zostały ogrzane, a następnie zupełnie ochłodzone w wodzie.

(5) Do przewozu należy używać:

a) dla *cynkoetylu i cynkometylu* (4) wagonów niekrytych; mniejsze ilości do 10 kilogramów, mogą być ładowane osobno lub (w ilościach do 2 kg.) razem z innymi przedmiotami, także w wagonach krytych, przy zachowaniu przepisów, zamieszczonych pod ust. (1) c.

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

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

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

d) les *matières dénommées sous 11^o et 12^o* sans aucune restriction.

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

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

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

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

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

e) la *matière ayant servi à épurer le gaz* est complètement oxydée,

ces matières sont transportées sans conditions.

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

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

(5) Doivent être employés pour le transport:

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

- b) dla *materiałów*, wymienionych pod 7, 8 i 11 należy używać wagonów krytych, lub też wagonów niekrytych z oponami. *Wetnę do czyszczenia i pakuły* (szmaty do czyszczenia) zapakowane według przepisów wymienionych pod A, ustęp (6) można przewozić w wagonach niekrytych;
- c) *nitrocelulozowe nici służące do wyrobu jedwabiu sztucznego*, należy ładować do wagonów krytych w których otwory wszelkie winny być zamknięte.
- (6) Co do *cynktoetylu i cynktometylu* należy nadto przestrzegać przepisów, podanych pod III a B, ustęp (4).

- b) des *matières dénommées sous 7^a, 8^b et 11^a*, des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés. La *laine pour nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6), peuvent aussi être transportées en wagons découverts;
- c) les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle* doivent être chargés dans des wagons couverts et à panneaux pleins.
- (6) Doivent en outre être observées pour le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* les prescriptions édictées sous III a B, alinéa (4).

C.

PRZEWOZ.

Cynktoetyl i cynktometyl przyjmuje się do przewozu, jako przesyłka pośpieszna, tylko w drobnych ilościach, do 10 kg., jeżeli wysyłany jest osobno, lub w ilościach do 2 kg., jeżeli wysyłany jest z innymi przedmiotami.

Klasa III.

MATERJAŁY ZAPALNE.

III a. Ciecze palne.

Następujące przedmioty dopuszczane są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

1. *Węglowodory*, mianowicie:

- a) *Ropa naftowa* (olej skalny) i *nafta oczyszczona* oraz *oleje*, otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, *nafta asfaltowa i dystylaty z nich*, *węglowodory innego pochodzenia* (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego), niezapalające się przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza w przyrządzie Abel-Pensky'ego w temperaturze poniżej 21° C, lub w przyrządzie systemu Pensky-Martens'a w temperaturze powyżej 100° C.
- b) *Ropa naftowa* (olej skalny) i *nafta oczyszczona*, *nafta oleju skalnego*, *oleje* otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, *nafta asfaltowa i dystylaty z tych materiałów* (benzyna, ligreina, olej do czyszczenia i t. p.) *węglowodory innego pochodzenia* (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego), jeżeli przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza, w przyrządzie systemu Abel-Pensky'ego wytwarzając gazy zapalne w

C.

MODE DE TRANSPORT.

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

Classe III.

MATIÈRES INFLAMMABLES.

III a. Liquides combustibles.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *hydrocarbures*, savoir:

- a) Le *pétrole à l'état brut* (huile minérale) et le *pétrole rectifié*, les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, les *huiles de tourbe et de schiste*, l'*asphalte-naphte* et les *produits de leur distillation*, les *hydrocarbures d'autres provenances* (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), si ces liquides ne s'enflamment pas à une température de moins de 21° C de l'appareil Abel-Pensky, ni au-dessus de 100° C de l'appareil Pensky-Martens, et cela à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer.
- b) Le *pétrole à l'état brut* (huile minérale) et le *pétrole rectifié*, le *pétrole-naphte*, les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, les *huiles de tourbe et de schiste*, l'*asphalte-naphte* et les *produits de leur distillation* (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.), les *hydrocarbures d'autres provenances* (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), lorsque ces matières émettent des vapeurs inflammables à une température de moins de 21° C de l'appareil

temperaturze poniżej 21° C, a w 15° C. mają ciężar gatunkowy większy niż 0,680.

Oleje ze smoły węgla kamiennego, które w 15° C mają ciężar gatunkowy poniżej 0,950 (benzol, toluol, ksylol, kumol i. t. p.)

- c) *Eter naftowy (gazolina, neolina i t. p.) i inne łatwopalne materiały, otrzymane z nafty oleju skalnego lub ze smoły z węgla brunatnych, jeżeli materiały te mają w 15° C ciężar gatunkowy, wynoszący nie więcej jak 0,680.*
2. *Ciecze, otrzymane w części z mieszanin nafty oleju skalnego lub z innych cieczy podobnych, łatwopalnych, w części z żywicy, kauczuku, gutaperki, mydła, asfaltu, smoły lub tym podobnych materiałów.*
3. *Eter etylowy (eter siarczany), czysty lub zmieszany z innymi cieczami (np. krople Hoffmanna), roztwory nitrocelulozy w eterze etylowym (kolodjum), w alkoholu amyłowym, w alkoholu etylowym, w alkoholu metylowym, w eterze octowym, w octanie amyłowym, w acetonie, w nitrobenzolu, nitrotoluolu lub w mieszaninach tych cieczy (np. lak japoński), najwyżej 1% roztworu nitrogliceryny w alkoholu.*
4. *Roztwory nitrocelulozy w kwasie octowym.*
5. *Alkohol metylowy (spirytus drzewny) surowy i oczyszczony, aceton, paraldehyd, aldehyd octowy (tylko w roztworze alkoholowym). Etery wszelkiego rodzaju, np. octan amyłowy (co do eteru naftowego, zobacz 1 c), ciekłe etery wszelkiego rodzaju z wyjątkiem eteru etylowego (co do tego ostatniego, zobacz 3).*
6. *Środek ogólnie stosowany do skażenia (denaturowania (spirytusu) spirytus drzewny zmieszany z pirydyną.*
7. *Mieszanki spirytusu drzewnego i benzolu (z woskiem ziemnym lub bez niego, np. pansol).*
8. *Dwusiarczki węgla.*
9. *Tłuszcze ciekłe, pokosty, farby zaprawione pokostem, olej terpentynowy (smołowiec) i inne oleje eteryczne, alkohol absolutny, wyskok płynny (spirytus) oraz przyrządzone z nich ciecze (lakier spirytusowy, lakier olejny, środki wysuszające (sykatywy), mydła ciekłe i t. p.) w ilościach powyżej 40 kilogramów.*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń szklanych

Abel-Pensky, à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer et si elles ont, à la température de 15° centigrade, un poids spécifique de plus de 0,880.

Les huiles préparées avec le goudron de houille qui, à une température de 15° centigrade, ont un poids spécifique de moins de 0,950 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.).

- c) *L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,880 au plus à une température de 15° centigrade.*

2° *Les liquides formés d'une part d'un mélange de pétrole-naphte ou d'autres liquides analogues facilement inflammables, d'autre part avec des résines, du caoutchouc, de la gutta-percha, du savon, de l'asphalte, du goudron ou d'autres matières analogues.*

3° *L'éther éthylique (éther sulfurique) pur ou mélangé avec d'autres liquides (par exemple les gouttes Hoffmann), les solutions de nitrocellulose dans l'éther éthylique (collodion), dans l'alcool amylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool méthylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol, dans le nitrotoluol ou dans des mélanges de ces liquides (par exemple la laque zapon), les solutions de 1% au plus de nitroglycérine dans l'alcool.*

4° *Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique.*

5° *L'alcool méthylique (esprit de bois), brut ou rectifié, l'acétone, le paraldéhyde, l'aldehyde acétique (seulement en solution alcoolique).*

Les essences de toute nature, par exemple l'acétate d'amyle (voir toutefois pour l'essence de pétrole au 1° c), les éthers liquides de toute nature sauf l'éther éthylique (voir pour ce dernier au 3°).

6° *La substance employée généralement pour dénaturer l'alcool (combinaison d'esprit de bois et de pyridine).*

7° *Les mélanges d'esprit de bois et de benzol (avec ou sans cire fossile, par exemple le pansol).*

8° *Le sulfure de carbone.*

9° *Les huiles grasses, les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, l'huile de térébenthine (essence de pin) et autres huiles éthérées, l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), ainsi que les liquides préparés avec ces matières (vernis à l'alcool, vernis à l'huile, siccatifs, savons à l'état liquide, etc.) par quantités supérieures à 40 kilogrammes.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) L'emballage doit être fait dans des vases en verre, en terre (grès, etc.) ou en métal, solides, étan-

glinianych (z kamionki i t. p.) lub metalowych. Rozczynów nitrocelulozy w kwasie octowym nie wolno przesyłać w naczyniach metalowych.

Ciecze, wymienione pod 1a i b, 2, 4, 5, 6, 7 i 9 można także przewozić w mocnych, szczelnie zamkniętych naczyniach drewnianych (beczkach).

(2) Naczynia szklane lub gliniane z cieciami, wymienionymi pod 1—9, tudzież naczynia blaszane, służące do przewozu cieczy, wymienionych pod 3 i 8, należy szczelnie pakować bądź oddzielnie, bądź po kilka razem, w mocnych naczyniach zewnętrznych (koszach plecionych lub metalowych, kubłach lub skrzyniach). Naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) muszą być zaopatrzone w dobre antaby. Kosze, kubły i skrzynie otwarte muszą mieć przykrywą. Jeżeli przykrywa taka jest ze słomy, sitowia, trzciny lub podobnych łatwozapalnych materiałów, powinna być wówczas napojona roztworem gliny, wapna i t. p. w połączeniu ze szkłem rozpuszczalnym.

(3) Każda przesyłka z cieciami, wymienionymi pod 1b i c, 3, 4 i 8 musi mieć napisy dobrze widoczne, wydrukowane na czerwonym tle: „Zapalne”. Kosze i kubły z balonami szklanymi muszą mieć nadto napis dobrze widoczny: „Przenosić ostrożnie”, Nie wolno ich przewozić na wózkach lub taczkach, ani też przenosić na ramionach lub plecach.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Dozwala się pakować wraz z innymi materiałami w mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyniach drewnianych, przy zachowaniu co do naczyń przepisów podanych pod A, mianowicie:

- a) ciecze, wymienione pod 9 bez ograniczeń;
- b) ciecze, wymienione pod 1 — 7 w ilościach do 10 kg.;
- c) dwusiarceek węgla (8) w ilościach do 2 kg.

Naczynia z cieciami, wymienionymi pod 1 — 8 muszą być szczelnie ułożone w skrzyniach.

(2) Przy przesyłkach węglowodorów, wymienionych pod 1a i b, należy zaznaczyć w liście przewozowym, że materiały te odpowiadają warunkom co do stopnia zapalności i ciężaru gatunkowego. W razie braku takiego zaznaczenia, stosują się do tych materiałów przepisy, jak dla eteru naftowego (1 c).

(3) Do przewozu cieczy wymienionych pod 1 — 8, należy używać wagonów niekrytych; materiały w mniejszych ilościach, wymienione pod 1 — 7, do 10 kg., oraz dwusiarceek węgla (8), do 2 kg. można ładować tylko do wagonów krytych, bądź oddzielnie, bądź razem z innymi przedmiotami, stosownie do przepisów, wykazanych w ust. (1) b i c.

(4) Co do cieczy, wymienionych pod 1 do 8 prócz tego obowiązują przepisy następujące:

ches et bien fermés. Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique ne peuvent pas être expédiées dans des vases en métal.

Il est permis également d'employer pour les liquides dénommés sous 1^o a et b, 2^o, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o et 9^o des récipients en bois (tonneaux) solides, étanches et bien fermés.

(2) Les vases en verre ou en grès renfermant les liquides énumérés sous 1^o à 9^o, ainsi que les vases en fer-blanc servant au transport des liquides dénommés sous 3^o et 8^o, doivent être solidement emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans une seconde enveloppe (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solide. Ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées. Les paniers, cuveaux et caisses découverts doivent porter un couvercle et si celui-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues facilement inflammables, il doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble.

(3) Chaque colis renfermant des liquides dénommés sous 1^o b et c, 3^o, 4^o et 8^o doit porter, imprimée sur fond rouge, en caractères bien apparents la mention „Inflammable”. Les paniers et cuveaux renfermant des vases en verre doivent en outre être munis de l'inscription bien apparente „A porter avec précaution”. Ils ne doivent pas être transportés sur des diables, ni portés sur les épaules ou sur le dos.

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

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

- a) les liquides dénommés sous 9^o, sans restriction;
- b) les liquides dénommés sous 1^o à 7^o, en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes;
- c) le sulfure de carbone (8^o) en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes.

Les vases contenant des liquides dénommés sous 1^o à 8^o doivent être soigneusement calés dans les caisses.

(2) Pour les hydrocarbures dénommés sous 1^o a et b, la lettre de voiture doit mentionner que toutes les conditions relatives à leur point d'inflammation et à leur poids spécifique sont remplies. A défaut de cette mention, ces matières seront traitées comme de l'essence de pétrole (1^oc).

(3) Doivent être employés, pour le transport, des wagons découverts: pour les liquides dénommés sous 1^o à 8^o: les petites quantités, jusqu'à 10 kilogrammes, des matières dénommées sous 1^o à 7^o, et le sulfure de carbone (8^o) jusqu'à 2 kilogrammes peuvent être chargés aussi dans des wagons couverts, soit isolément, soit avec d'autres objets, conformément aux dispositions de l'alinéa (1) b et c.

(4) Il y a lieu d'observer en outre ce qui suit pour les liquides dénommés sous 1^o à 8^o;

- a) wagony należy przed rozpoczęciem ładowania zaopatrzyć w nalepione kartki czerwone, po obu stronach wagonu, z wyraźnymi napisami: „Zapalne” i „Przetaczać ostrożnie” (zobacz wzór nalepek przy końcu załącznika);
- b) przesyłki należy ułożyć w wagonie bezpiecznie; kosze i kubły otwarte należy przymocować do wagonu, nie można ich wstawiać jedno na drugich;
- c) naczynia, które uległy uszkodzeniu w drodze, należy niezwłocznie wyładować, jeżeli zaś natychmiastowa naprawa ich okaże się niemożliwą, naczynia takie mogą być sprzedane wraz z pozostałą w nich zawartością na rachunek nadawcy bez dalszych formalności;
- d) naczynia blaszane próżne, szczelnie zamknięte, zwracane po takich materiałach, należy przewozić w wagonach krytych, inne zaś naczynia — na wagonach niekrytych; w liście przewozowym należy uczynić wzmiankę, do czego naczynia te były pierwotnie użyte.

(5) Co do cieczy, przewożonych w wagonach-cysternach, obowiązują przepisy, wskazane wyżej pod A, ustęp (1) i pod B, ustęp (2) i (4) a.

C.

PRZEWÓZ.

Wyłącza się od przewozu, jako przesyłka pośpieszna:

- a) materiały, wymienione pod 1 — 7, w ilościach ponad 10 kg.;
- b) dwusiarczek węgla (8), w ilościach ponad 2 kg.;
- c) naczynia próżne, po materiałach wymienionych od 1 — 8, z wyjątkiem naczyń blaszanych szczelnie zamkniętych.

III b. Materiały zapalne w stanie stałym.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

(1) Przedmioty, które mogą łatwo zapalić się od iskieł parowozu, jako to: siano, węgiel drzewny w kawałkach, trociny drzewne, wióry, masa drzewna, skrawki papierowe, trzcina (z wyjątkiem trzciny hiszpańskiej), materiały przedziałne pochodzenia roślinnego i ich odpadki, słoma (również słomka kukurydzowa, ryżowa i lniana), torf (z wyjątkiem torfu maszynowego i prasowanego), tudzież towary wyrobione z domieszką odpadków nadtlenych, żywicznych i tym podobnych, oraz materiałów porowatych zapalnych, wreszcie starcka.

(2) Celuloidyna, wytwór pozostały po niezupełnym ulotnieniu się znajdującego się w kolodjum

- a) avant de commencer le chargement, des étiquettes rouges, portant lisiblement les mentions „Inflammable” et „A manoeuvrer avec précaution” seront apposées sur les deux côtés des wagons (voir à la fin de l'Annexe le modèle de ces étiquettes);
- b) les colis doivent être solidement arrimés dans les wagons. Les paniers et cuveaux découverts seront attachés aux parois; ils ne devront pas être superposés;
- c) les vases qui se détérioreraient pendant le transport seront immédiatement déchargés et s'il n'est pas possible de les réparer à bref délai, ils pourront être vendus avec le contenu qui y sera resté, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur;
- d) les vases de fer-blanc vides, bien fermés, qui contenaient ces matières doivent être transportés en wagons couverts, les autres récipients dans des wagons découverts; mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage auquel avaient servi récipients.

(5) Sont applicables aux liquides transportés en wagons-réservoirs les prescriptions indiquées plus haut en A, alinéa (1) et en B, alinéa (2) et (4) a.

C.

MODE DE TRANSPORT.

Sont exclus du transport en grande vitesse:

- a) les matières énumérées de 1^o à 7^o par quantités supérieures à 10 kilogrammes;
- b) le sulfure de carbone (8^o) par quantités supérieures à 2 kilogrammes;
- c) les récipients vides ayant contenu des matières énumérées de 1^o à 8^o, à l'exception des récipients de tôle bien fermés.

III b. Matières solides inflammables.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

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

2^o La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'ap-

alkoholu, o wyglądzie mydła, i zawierający głównie bawełnę strzelniczą kolodjową.

(3) *Celuloid w płytach, arkuszach, sztabkach, wyraby celuloidowe oraz odpadki.*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) *Materiały, wymienione pod 1*, jeżeli nie są opakowane, należy przewozić w wagonach krytych lub na wagonach niekrytych pod oponami. Kolej żelazna może zażądać od nadawcy dostarczenia opon.

(2) *Płyty celuloindy* należy pakować w sposób zabezpieczający zupełnie ich wysychanie.

(3) *Materiały, wymienione pod 3 (celuloid)* należy pakować w szczelne skrzynie drewniane, bądź w paczkach, opakowane mocnym papierem i ściśnięte między dwoma listwami drewnianymi.

B.

PRZEWOZ.

Materiały, wymienione pod 1 nie przyjmuje się do przewozu jako przesyłki pośpieszne drobne.

Klasa IV.

MATERJAŁY TRUJĄCE.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

1. *Preparaty arsenikowe nieciekłe, zwłaszcza kwas arsenowy (dym hutniczy), arsenik żółty (siarczek arsenu, aurypigment), arsenik czerwony (realgar), arsenik rodzimy (kobalt skorupowy, lub kamień na muchy) i t. p.*

2. *Żelazokrzem (ferrosilicium) i manganokrzem (mangano-silicium), otrzymane drogą elektryczności.*

3. *Cyjanek potasu i cyjanek sodu w stanie stałym.*

4. *Preparaty arsenowe ciekłe, w szczególności kwas arsenowy.*

5. *Roztwór cyanku potasu (ług) i cyanku sodu.*

6. *Preparaty metaliczne trujące:*

a) *sublimat, cynober (siarczan rtęciowy czerwony), farby miedziane, w szczególności grynszpan, zielone i niebieskie barwniki miedziane, octan ołowiu;*

b) *inne preparaty ołowiowe, w szczególności glejta (masykot), minta, biel ołowiowa i inne farby ołowiowe; pozostałości ołowiowe.*

parence de savon et consistant essentiellement en fulmi-coton pour colodion.

3° *Le celluloid en plaques, feuilles, tiges, objets manufacturés ou en déchets.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

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

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

(3) *Les matières dénommées au 3° (celluloid)* doivent être emballées soit dans des caisses à parois jointives soit en ballots constitués par un emballage de papier fort comprimé entre deux plateaux en bois à claire-voie.

B.

MODE DE TRANSPORT.

Les matières dénommées sous 1° ne sont pas acceptées en grande vitesse par expéditions partielles.

Classe IV.

MATIÈRES VÉNÉNEUSES.

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 (realgar), l'arsenic natif (cobalt arsenical écaillé ou pierre à mouches), etc.*

2° *Le ferrosilicium et le manganosilicium obtenus par voie électrique.*

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

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

5° *Les solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium.*

6° *Les produits métalliques vénéneux:*

a) *le sublimé, le cinabre (vermillon); les couleurs à base de cuivre, particulièrement le vert-de-gris, les pigments de cuivre verts et bleus; l'acétate de plomb;*

b) *les autres préparations de plomb, particulièrement la litharge (massicot), le mintum, la céruse et autres couleurs à base de plomb; les résidus plombeux.*

7. *Siarczan miedziowy i mieszaniny siarczanu miedziowego z wapnem, soda i substancje podobne (proszek do papki bordoskiej i inne), kwas szczawikowy i szczawian potasu w stanie stałym.*

8. *Chlorany. Dwutlenek baryum. Natriumacid (Azoture de sodium).*

9. *Anilina (olej anilinowy).*

7° *Le sulfate de cuivre et les mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude et autres substances analogues (poudre pour bouillie bordelaise, etc.), l'acide oxalique et l'exalate de potassium à l'état solide.*

8° *Les chlorates. Le bioxyde de baryum. L'azoture de sodium.*

9° *L'aniline (huile d'aniline).*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Naczynia do pakowania muszą być mocne, szczelne i zamknięte tak, aby zawartość ich nie mogła się wysypywać, rozpylać ani wyciekać.

(2) *Materiały, wymienione pod 1 i 3 należy pakować:*

- a) w beczki żelazne, mocne, z przyśrubowaniem wiekiem i z obręczami do przetaczania, lub
- b) w beczki podwójne z suchego i mocnego drzewa, zabezpieczone obręczami lub w takie same skrzynie podwójne, z okalającymi wiązaniami, przyczem naczynia wewnętrzne należy wyłożyć materiałem uszczelniającym. Zamiast drewnianych naczyń wewnętrznych można również użyć naczyń blaszanych zalutowanych, lub naczyń szklanych albo glinianych. Naczynia szklane i gliniane należy zapakować szczelnie w innych naczyniach, prześcielając odpowiednim materiałem. Tak opakowane naczynia można łączyć po kilka w jedną przesyłkę.

c) *Materiały, wymienione pod 1 można również pakować w worki z płótna, nasyczonego dziegciem, które należy umieścić w zwykłych beczkach z mocnego i suchego drzewa.*

(3) *Żelazokrzem (ferrosilicium) i mangano-krzem (mangano-silicium) pod (2), należy pakować w mocne i szczelne naczynia drewniane lub metalowe, nie przepuszczające wody.*

(4) *Materiały, wymienione pod 4 należy pakować:*

- a) w naczynia metalowe, drewniane lub gumowe, dobrze zamykane lub
- b) w naczynia szklane albo gliniane, ustawione szczelnie w innych mocnych naczyniach (kosze plecione lub metalowe, kubły, skrzynie, używając odpowiedniego do pakowania materiału; naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń), muszą być zaopatrzone w dobre antaby.

(5) *Materiały, wymienione pod 5, należy pakować w naczynia żelazne, dobrze zamknięte i ustawione szczelnie w innych mocnych naczyniach, drewnianych lub metalowych, przesypane krzemionką, trocinami lub innymi materiałami chłonącymi.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) Les récipients utilisés pour l'emballage doivent être solides, étanches et fermés de manière qu'il ne puisse se produire ni fuite ni tamisage.

(2) *Les matières dénommées sous 1° et 3° doivent être emballées comme suit:*

- a) dans de forts tonneaux en fer, à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou
- b) dans des tonneaux doubles, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles, ou dans caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes, les récipients intérieurs étant revêtus d'un tissu serré. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients en fer-blanc soudés ou des vases en verre ou en grès. Les vases en verre ou en grès doivent être emballés solidement dans les autres récipients, garnis de matières d'emballage appropriées. Dans ces conditions, plusieurs vases peuvent être réunis en un colis,

c) *Les matières dénommées sous 1° peuvent aussi être emballées dans des sacs de toile goudronnée, renfermés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.*

(3) *Le ferrosilicium et le mangano-silicium (2°) doivent être emballés dans de forts récipients en bois ou en métal, imperméables à l'eau.*

(4) *Les matières dénommées sous 4° doivent être emballées comme suit:*

- a) dans des récipients en métal, en bois ou en caoutchouc munis de bonnes fermetures, ou
- b) dans des vases en verre ou en grès soigneusement calés dans d'autres récipients (bannes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, avec des matières d'emballage appropriées; ces enveloppes (à exception des caisses) seront munies de bonne poignées.

(5) *Les matières dénommées sous 5° doivent être emballées dans des vases en fer bien clos et soigneusement calés dans des récipients en bois ou en métal solides garnis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes.*

(6) *Materiały, wymienione pod 6, należy pakować:*

- a) w beczki żelazne lub szczelne beczki z mocnego suchego drzewa, zabezpieczone obręczami, lub w skrzynie z okalającymi wiązaniami lub
- b) w naczynia żelazne (zwane hobbock) lub
- c) w naczynia szklane lub gliniane; ilości zaś do 10 kg. — w podwójne mocne worki papierowe, tak naczynia jak i worki należy układać ściśle w mocne i szczelne skrzynie drewniane, dobrze zamknięte i wypełnione odpowiednim materiałem pakunkowym;
- d) *farby wszelkie ołowiowe* można także pakować do naczyń z blachy białej, lub innej blachy żelaznej;
- e) *wszelkie związki ołowiu i miedzi w roztworach wodnych* można przewozić także w szczelnych kotłach z takiego materiału, na który rzeczony związek nie działają.

(7) *Materiały, wymienione pod 7, należy pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, skrzynie), lub w mocne gęste i dobrze zaszyte worki.*

(8) *Materiały, wymienione pod 8, z wyjątkiem natrium acid (azoture de sodium) należy pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane lub z blachy falowanej. Naczynia drewniane (beczki lub skrzynie) muszą być wyłożone wewnątrz miękkim papierem całkowicie, celem zabezpieczenia zawartości od wysypywania się. Naczynia z blachy falowanej, których grubość wynosić ma nie mniej, niż 0,6 mm. należy zabezpieczyć najmniej dwiema deszczułkami, które muszą być silnie związane najmniej 6 wtkami z łożny.*

Natrium acid (azoture de sodium) należy pakować w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia żelazne (lub z blachy białej).

(9) Na przesyłkach z *materiałami wymienionymi pod 1 — 8* należy podać ich zawartość w sposób wyraźny i trwały. Można wymienić nazwy ogólnikowe, jako to: preparaty arsenowe, preparaty ołowiane, farby trujące. *Materiały, wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6a* należy nadto oznaczyć napisem: „Trucizna”, a *żelazokrzem (ferrosilicium) lub manganokrzem (mangano-silicium) (2)*, zaopatrzyć w napisy: „Chronić przed wilgocią”, „Nie przewracać”.

Naczynia, zawierające *materiały wymienione pod 8*, należy zaopatrzyć widocznym i trwałym napisem: „Strzec przed ogniem”. Naczynia, zawierające *natrium acid (azoture de sodium)* powinno się nadto zaopatrzyć napisem: „Chronić przed wilgocią”.

(10) *Anilinę (olej anilinowy)* należy pakować do naczyń żelaznych lub do mocnych bardzo i zupełnie szczelnych beczulek drewnianych (np. beczki do nafty).

(6) *Les matières dénommées sous 6°* doivent être emballées comme suit:

- a) dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étanches faits de bois sec et fort, consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes, ou
- b) dans des boîtes en fer (dites Hobbocks), ou
- c) dans des vases en verre ou en grès ou — pour des quantités n'excédant pas 10 kilogrammes — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses); les récipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés et remplis de matières d'emballage appropriées;
- d) il est permis aussi d'emballer les *couleurs à base de plomb* de toute espèce dans des récipients en fer-blanc ou en tôle de fer;
- e) il est permis de même de transporter les *composés quelconques du plomb et du cuivre en solutions aqueuses*, dans des réservoirs étanches, construits en matériaux que ces mélanges ne peuvent attaquer.

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

(8) *Les matières dénommées sous 8°, à l'exception de l'azoture de sodium*, doivent être emballées dans des récipients en bois ou en tôle ondulée forts, étanches et bien fermés. Lorsqu'on emploie des récipients en bois (tonneaux ou caisses), ceux-ci doivent être revêtus intérieurement d'une garniture ininterrompue de papier souple destiné à empêcher efficacement le tamisage. Les récipients en tôle ondulée, qui doivent avoir une épaisseur d'au moins 0,6 millimètre, seront entourés d'au moins deux douves en bois, maintenues par 6 cercles d'osier au moins.

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

(9) Les colis renfermant des *matières dénommées sous 1° à 8°* doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu. Les désignations génériques telles que substances arsenicales, préparations de plomb, couleurs vénéneuses sont admises. En outre les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° et 6°* doivent porter l'indication de „Poison” et s'il s'agit de *ferrosilicium* ou de *mangano-silicium* (2°) la mention „Craint l'humidité. Ne pas renverser”.

Les récipients contenant des *matières dénommées sous 8°* doivent porter une inscription bien apparente et durable: „Danger d'incendie”. Ceux contenant de *l'azoture de sodium* recevront en outre la mention: „Craint l'humidité”.

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

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Wraz z innymi przedmiotami, z warunkiem przestrzegania przepisów, obowiązujących co do opakowania, podanych pod A, można pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych:

- a) *materiały, wymienione pod 4*, w ilościach do 1 kg. należy pakować do naczyń szklanych, ułożonych ściśle w szczelnych naczyniach z blachy białej i przesypanych suchą krzemionką;
- b) *materiały, wymienione pod 1, 3 i 8*, w ilościach do 5 kg., z których cyanku potasu, cyanku sodu i chloranów, dwutlenku baryum, natrium acid (azoture de sodium) nie można pakować razem z kwasami i solami kwaśnymi;
- c) *materiały, wymienione pod 6 a*, w ilościach do 10 kg.;
- d) *materiały, wymienione pod 2, 6 b i 7* w ilościach dowolnych.

Naczynia, zawierające przedmioty wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6 a, należy zaopatrywać w napis: „Trucizna”.

(2) *Materiałów, wymienionych pod 1, 3, 4, 5 i 6 a* nie można ładować wraz z produktami spożywczymi lub użytkowymi.

(3) Również *materiałów, wymienionych pod 3, 5 i 8* nie można ładować razem z kwasami, *materiałów zaś, wymienionych pod 5* nawet z solami kwaśnymi.

(4) *Materiały, wymienione pod 5* można przewozić tylko w wagonach-cysternach albo na wagonach niekrytych. Natrium acid (azoture de sodium) powinien być przewożony tylko w wagonach krytych.

(5) *Żelazokrzem (ferrosilicium) i manganokrzem (mangano-silicium)* przyjmuje się do przewozu w stanie zupełnie suchym i w naczyniach zupełnie suchych; jeżeli przewozi się je na wagonach niekrytych, wówczas muszą one być przykryte nieprzemakalnymi oponami.

(6) *Próżne naczynia i worki* po przewiezionych *materiałach trujących, wymienionych pod 1, 3, 4, 5 i 6 a*, muszą być zamknięte zupełnie szczelnie. Zarówno na samych naczyniach, jak i w liście przewozowym należy oznaczyć, co w nich było przewożone. Również należy przestrzegać przepisu, podanego w ust. (2).

(7) Co do kotłów-wagonów cystern, służących do przewozu *materiałów trujących* oraz ich *roztworów wodnych* należy stosować przepisy wymienione pod A, ustęp (1) i (9) oraz B, ustęp (6). Muszą one być sporządzone z materiału, który nie ulega działaniu zarówno *materiałów* w nich zawartych, jak i ich *roztworów wodnych*. Kotły wagonów cystern, służące do przewozu *materiałów, wymienionych pod 5* nie

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

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

- a) les *matières dénommées sous 4°*, par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme; elles doivent être renfermées dans des vases en verre solidement calés avec de la terre d'infusoires sèche dans un récipient en fer-blanc étanche;
- b) les *matières dénommées sous 1°, 3°, et 8°*, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes; il est cependant interdit d'emballer du cyanure de potassium, du cyanure de sodium et des chlorates, du bioxyde de baryum et de l'azoture de sodium avec des acides ou des sels acides;
- c) *matières dénommées sous 6° a*, par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes;
- d) les *matières dénommées sous 2°, 6° b et 7°*, sans limite de poids.

Lorsque le récipient renferme des *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° ou 6° a* il doit porter l'indication: „Poison”.

(2) Il est interdit de charger les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° et 6° a* avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation.

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

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

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

(6) Les *récipients et sacs vides*, ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5° ou 6° a* doivent être parfaitement clos. Les récipients et la lettre de voiture doivent porter la mention de ce qu'ils contenaient précédemment. Est applicable également la disposition édictée à l'alinéa (2).

(7) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières vénéneuses* ou leurs *solutions aqueuses* les prescriptions édictées sous A, alinéas (1) et (9) et B, alinéa (6). Ces récipients ne doivent être constitués que de matériaux inattaquables par les matières considérées ou par leur solutions aqueuses. Les récipients des wagons-réservoirs servant au transports des *matières dénom-*

mogą mieć żadnych spojeń na nity, lub muszą mieć ściany podwójne. Nie mogą mieć nadto żadnych otworów w dolnych swych częściach (krany, wentyle i t. p.). Otwory wszelkie muszą być uszczelnione i zabezpieczone przyśrubowanymi mocno pokrywami metalowymi. Wagony-cysterny z *materiałami, wymienionymi pod 5*, należy stawiać w pociągu w ten sposób, aby je przedzielał od wagonów z kwasami ciekłymi przynajmniej jeden wagon.

C.

PRZEWOZ.

Wyłącza się z przewozu jako przesyłki pospieszne drobne, *materiały, wymienione pod 1, 3, 4, 5, 6 a i 8*, oraz naczynia próżne, w tem i worki, które mieściły *materiały, wymienione pod 1, 3, 4, 5 i 6 a*.

D.

WYJĄTKI Z PRZEPISÓW, WYDANYCH POD A, B I C.

Nie podlegają przepisom tym wytwory, wymienione w klasie IV, jeżeli przeznaczone są do badań naukowych lub dla potrzeb farmaceutycznych, przewożone detalicznie, w ilościach do 1/2 kg. każdego z wytworów, z warunkiem, aby opakowane były starannie, w mocnych skrzyniach, zaś naczynia szklane lub gliniane były zakorkowane w taki sposób, ażeby zamknięcia naczyń nie rozluźniły się w czasie przewozu.

Klasa V.

MATERJAŁY ŻRĄCE.

Następujące przedmioty dopuszczone są do przewozu pod specjalnymi warunkami:

1. *Kwas siarkowy, kwas siarkowy dymiący* (kwas siarkowy z zawartością bezwodnika, oleum, olej witryolowy, kwas siarkowy nordhauseński), *kwas azotowy* (saletrzany, serwaser) i *ich mieszaniny, kwas solny, kwas fluorowodorowy i roztwory kwasu octowego*, zawierające więcej niż 40% kwasu.

2. *Chlorek siarki, tudzież azotan żelazowy i siarczan żelazowy* (zaprawy żelazowe).

3. *Ług żrący* (ług sodowy, ług potasowy i t. p.) *pozostałości od rafinowania olejów, amoniak rozpuszczony w wodzie*, z zawartością amoniaku nie więcej jak 25%.

4. *Brom.*

5. *Bezwodnik kwasu siarkowego.*

6. *Chlorek acetylu, pięciochlorek antymonu, chlorek chromylu, tlenochlorek fosforu, pięciochlo-*

mées sous 5° ne doivent avoir aucune couture rivée ou être alors à double paroi. Ils ne doivent, en outre, porter aucune ouverture à leur partie inférieure (robinets, soupapes, etc.). Les ouvertures doivent être rendues étanches et être protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées. Les wagons-réservoirs remplis des *matières dénommées sous 5°* doivent être placés dans les trains de manière à être séparés par un véhicule au moins d'autres wagons remplis d'acides liquides.

C.

MODE DE TRANSPORT.

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

D.

EXCEPTIONS AUX PRÉSCRIPTIONS ÉDICTÉES SOUS A, B ET C.

Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la classe IV, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés en détail par quantités ne dépassant pas 1/2 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés avec soin dans des caisses solides et que les récipients en verre ou en grès soient bouchés de telle sorte que le bouchon ne puisse se déplacer en cours de route.

Classe V.

MATIÈRES CAUSTIQUES.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

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* et les *solutions d'acide acétique* à plus de 40% d'acide;

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

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

4° *le brome;*

5° *l'anhydride sulfurique;*

6° *le chlorure d'acétyle, le pentachlorure d'antimoine, le chlorure de chromyle, l'oxychlorure de*

rek fosforu (nadchlorok fosforu), trójchlorok fosforu, chlorok siarczyny, chlorok tionylu i kwas chlorosulfonowy.

7. Dwutlenek wodoru.
8. Siarczek sodowy i koks sodowy.
9. Dwusiarczek sody.
10. Wapno palone (tlenek wapna).

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° le bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée);
- 8° le sulfure de sodium et les cokes à base de soude;
- 9° le bisulfate de soude;
- 10° la chaux-vive (oxyde de calcium).

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Do opakowania *materiałów, wymienionych pod 1 — 4*, należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń — takich, które nie ulegają działaniu zawartego w nich materiału. Co do *kwasy fluorowodorowego* (1) patrz ustęp (5). Zamknięcie musi być takie, aby nie mogąc ulegać uszkodzeniu ani wskutek wstrząśnienia, ani przez samą zawartość naczynia. Przy użyciu naczyń *szklanych*, lub *glinianych* należy przestrzegać przepisów następujących:

- a) naczynia, służące do przewożenia *materiałów, wymienionych pod 1 — 3* należy układać ściśle w innych mocnych naczyniach (kosze plecione lub metalowe, kubły lub skrzynie) prześcielając odpowiednim materiałem. Naczynia, zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń), należy zaopatrywać w mocne antaby;
- b) naczynia szklane lub gliniane ze *stężonym kwasem azotowym* o ciężarze gatunkowym nie mniejszym jak 1,48 przy 15° C (46,8° Baumé), i z *czerwonym dymiącym kwasem azotowym*, należy układać w naczynia zewnętrzne, przesypując krzemionką lub innym stosownym materiałem, suchym, ziemistym, w ilości dostatecznej i nie mniejszej od zawartości naczyń.
- c) Materiał do prześcielania i przesypania, wskazany pod *a* i *b* nie jest konieczny, jeżeli naczynia szklane umieszczone w żelaznych koszach, zakrywających naczynia te całkowicie i jeżeli zabezpieczono je zapomocą zasuwek dostatecznie elastycznych i wyłożonych azbestem tak, by się w nich nie mogły poruszać.
- d) Naczynia szklane lub gliniane z *bromem* (4) należy umieszczać w mocnych skrzyniach drewnianych lub metalowych, obsypując naczynia po same szyjki popiołem, piaskiem, krzemionką lub innym materiałem niepalnym.

(2) *Przyrządy do gaszenia ognia z zawartością kwasów, wymienionych pod 1*, muszą być w stanie uniemożliwiającym wyciekanie kwasu.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) L'emballage des *matières dénommées sous 1° à 4°* 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 (5). La fermeture doit être conditionnée de manière à ne pouvoir être endommagée soit par des secousses, soit par le contenu. L'emploi de vases en verre ou en grès est subordonné aux conditions suivantes:

- a) Les récipients servant au transport des *matières dénommées sous 1° à 3°* doivent être bien assujettis dans d'autres récipients (bannes 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° centigrade (46,8° Baumé), et l'*acide nitrique rouge fumant*, les vases en verre ou en grès doivent être entourés dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées.
- c) La matière d'emballage prévue sous *a* et *b* n'est pas nécessaire si les vases en verre sont placés dans des enveloppes en métal les entourant complètement et calés par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes.
- d) Pour le *brome* (4°), 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.

(2) Les *extincteurs d'incendie* qui contiennent des acides dénommés sous 1° doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

(3) *Akumulatory elektryczne, napełnione kwasem siarkowym* (1), należy umocować w skrzynce dla baterji w ten sposób, aby poszczególne ogniwa nie mogły się poruszać. Skrzynkę dla baterji należy ściśle zapakować w skrzyni, wysłanej odpowiednim materiałem pakunkowym chłonnym. Skrzynię należy zaopatrzyć w wyraźny napis na wieku: „Akumulatory elektryczne”, „Góra”. Jeżeli akumulatory są nabite, wówczas bieguny ich należy zabezpieczyć przed zwarciem (krótkim spięciem).

Jeżeli ogniwa zrobione są z materiałów odpornych, jak drzewo z wykładziną z ołowiu lub twardy kauczuk, z takim urządzeniem w górze, które w zupełności zabezpiecza płyn żrący przed rozpryskaniem w stopniu, zagrażającym niebezpieczeństwem, wówczas takie opakowanie ogniw i baterji akumulatorów nie jest konieczne, jeżeli one zapomocą odpowiednich urządzeń, jak podstawy, przegrody, podpórki, zabezpieczone są dostatecznie przed przewróceniem się lub przesunięciem oraz przed uszkodzeniem przez spadnięcie na nie innych przedmiotów. Ogniwa lub baterje, przymocowane do pojazdu, nie potrzebują również opakowania, jeżeli pojazdy te będą dobrze przytwierdzone w wagonie lub odpowiednio mocno ułożone.

(4) Do *szlamu ołowianego* z akumulatorów i z komór ołowianych, zawierającego kwas siarkowy, można używać naczyń drewnianych tylko takich, które dostatecznie zabezpieczają kwas przed wyciekaniem.

(5) Naczynia do *kwasu fluorowodorowego* (1), rozcieńczonego, muszą być ołowiane lub gutaperkowe; dopuszczalne są także naczynia drewniane z trwałą, wewnątrz, powłoką parafinową. Do kwasu fluorowodorowego stężonego najmniej do 70%, można również używać naczyń żelaznych z zamknięciami szczelnie przyśrubowanymi. Takie naczynia żelazne, zarówno napełnione, jak i próżne, można nadawać do przewozu tylko po usunięciu z nich wszelkich zewnętrznych śladów kwasu. Naczynia do kwasu fluorowodorowego stężonego, zarówno próżne, jak i napełnione, muszą mieć wyraźny i trwały napis: „Stężony 70% kwas fluorowodorowy”.

(6) *Bezwodnik siarkowy* (5) należy pakować:

- a) w mocne puszkki z blachy żelaznej, pobiela-
ne i zalutowane, lub
- b) w mocne butle żelazne lub miedziane, bez-
pieczne i hermetycznie zamknięte.

Naczynia i butle należy pakować szczelnie w mocne naczynia zewnętrzne drewniane lub blaszane, przesypując krzemionką, lub innym podobnym materiałem niepalnym.

(7) *Materiały, wymienione pod 6*, należy pakować:

- a) w naczynia z żelaza kutego, lanego, stali la-
nej, ołowiu lub miedzi, zupełnie szczelnie
i dobrze zamknięte, lub

(3) *Les accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique* (1^o) doivent être calés dans une caisse de batterie, de manière que les bacs ne puissent se déplacer. La caisse de batterie sera solidement emballée dans une autre caisse, avec des matières d'emballage absorbantes. Les couvercles des caisses porteront, bien apparentes, les mentions „Accumulateurs électriques”, et „Haut”. Si les accumulateurs sont chargés, les pôles doivent être protégés de manière à éviter les courts-circuits.

Si les bacs sont constitués de matières résistantes, telles que le bois avec revêtement de plomb ou le caoutchouc durci, et que leur partie supérieure soit aménagée de telle sorte que l'acide ne puisse jaillir d'une manière dangereuse, on peut se passer d'emballer les bacs ou les batteries d'accumulateurs à la condition que des dispositifs appropriés, tels que cadres, cloisons, renforcements les empêchent de se renverser ou de se déplacer et les protègent contre les avaries pouvant résulter de colis tombant sur les batteries. Les bacs ou batteries faisant corps avec des voitures n'ont pas besoin non plus d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés ou arrimés solidement sur les wagons de chemins de fer.

(4) On ne peut employer des récipients en bois pour les boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique, provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, que s'il est possible d'empêcher tout suintement d'acide.

(5) Les récipients contenant de l'acide fluorhydrique (1^o) seront en plomb ou en gutta-percha pour l'acide étendu; les récipients en bois avec garniture intérieure solide en paraffine sont également admissibles. Des récipients en fer avec tampon de fermeture étanche à vis, peuvent également être employés pour l'acide concentré, à 70% au moins d'acide pur. Ces récipients en fer ne doivent être remis, pleins ou vides, aux gares expéditrices qu'après lavage de toute trace d'acide à leur surface extérieure. Les récipients à acide fluorhydrique, pleins ou vides, devront porter une étiquette ou une inscription bien apparente et durable, avec la mention „Acide fluorhydrique concentré à 70% d'acide pur”.

(6) *L'anhydride sulfurique* (5^o) doit être emballé:

- a) dans de fortes boîtes en tôle, étamées et bien soudées, ou
- b) dans de fortes bouteilles en fer ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique.

Les boîtes et bouteilles doivent être solidement emballées dans de forts récipients en bois ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(7) *Les matières dénommées sous 6^o* doivent être emballées:

- a) dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier fondu, en plomb ou en cuivre, absolument étanches et munis d'une bonne fermeture, ou

b) w naczynia szklane, w tym ostatnim wypadku obowiązują przepisy następujące:

a) naczynia szklane muszą mieć grube ściany i być zamknięte szklanymi, szlifowanymi korkami, dostatecznie zabezpieczonymi przed wypadnięciem;

β) naczynia szklane, zawierające więcej niż 5 kg. należy umieścić w zewnętrznych naczyniach metalowych. Flaszki mniejszej pojemności, można pakować w mocne skrzynie drewniane, podzielone na oddzielne przegródki, podług liczby flaszek; jedna skrzynia może zajmować nie więcej, niż cztery przegródki;

γ) naczynia szklane należy umieszczać w naczyniach zewnętrznych tak, by nie dotykały ścian naczynia zewnętrznego, zachowując przestrzeń nie mniej, jak 30 mm.; przestrzeń tę należy ściśle wypełnić krzemionką, lub innym podobnym materiałem niepalnym. Dla naczyń z zawartością *chlorku acetylu*, można użyć również i trocin;

δ) wieko naczynia zewnętrznego należy zaopatrzyć w napis, oznaczający nazwę zawartości naczyń, oraz znak odpowiedni lub wyraz „Kruche”.

(8) Na *dwutlenek wodoru* (7) należy używać naczyń luźno zamkniętych. Balony gliniane, bańki lub flaszki należy dobrze zapakować w mocne skrzynie lub kosze z antabami. Balony muszą być zaopatrzone w zamknięcie bezpieczeństwa, które mogłyby się otworzyć pod ciśnieniem, wytwarzającym się wewnątrz naczynia.

(9) Na *oczyszczony siarczek sodowy, krystaliczny* (8) należy użyć naczyń nieprzepuszczających wodę, zaś na *siarczek sodowy surowy, oraz na koks sodowy* — szczelnych naczyń blaszanych.

(10) *Dwusiarczek sodu* należy przewozić w naczyniach szczelnych, odpornych na działanie zawartości. Może być przewożony także na wagonach odkrytych, wyłożonych wewnątrz ołowiem, pod przykryciem opony z takim jednak urządzeniem, aby opona nie przylegała bezpośrednio do przewożonej zawartości.

(11) *Wapno palone* należy przewozić w mocnych i gęstych workach. Co do przewozu wapna palonego, ładowanego luzem, zobacz niżej pod B. Inne przepisy.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Wraz z innymi przedmiotami można, przy przestrzeganiu przepisów, podanych pod A pakować

b) dans des récipients en verre. En ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:

a) Les récipients en verre doivent avoir des parois épaisses et être bouchés hermétiquement avec des bouchons en verre rodé, fixés de manière à ne pouvoir se détacher.

β) Si les récipients en verre contiennent plus de 5 kilogrammes, ils doivent être placés dans des enveloppes métalliques. Les bouteilles d'une contenance plus faible peuvent être emballées dans des caisses en bois solides, divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre compartiments.

γ) Les récipients en verre doivent être placés dans les enveloppes de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres au moins entre eux et les parois. Les espaces vides seront soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles; pour le *chlorure d'acétyle*, on peut aussi faire usage de sciure de bois.

δ) Le couvercle des récipients extérieurs doit porter l'indication du contenu avec la mention „Fragile” ou un signe équivalent.

(8) Pour le *bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée) (7^o) on doit employer des récipients qui ne soient pas fermés hermétiquement. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans des caisses ou dans des paniers solides pourvus les uns et les autres de poignées. Les touries doivent être pourvues d'une fermeture de sûreté pouvant céder à un excès de pression se développant à l'intérieur.

(9) Pour le *sulfure de sodium raffiné cristallisé* (8^o) on doit employer des récipients imperméables à l'eau, pour le *sulfure de sodium brut* ainsi que pour le *coke à base de soude*, des récipients en tôle étanches.

(10) Le *bisulfate de soude* doit être renfermé dans des récipients à parois étanches, inattaquables par le contenu. Il peut aussi être chargé dans des wagons-tombereaux revêtus intérieurement de plomb, recouverts par une bâche et pourvus d'un dispositif empêchant le contact immédiat de la bâche et du bisulfate.

(11) La *chaux vive* doit être renfermée dans des sacs forts et étanches. En ce qui concerne la *chaux vive en vrac*, voir ci-dessous B. Autres prescriptions.

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien

w naczynia drewniane, mocne, szczelne i dobrze zamknięte, następujące materiały:

- a) brom (4) do 500 g;
- b) bezwodnik kwasu siarkowego (5) w ilościach do 2 kg; może być przewożony także w mocnych, przytopionych bańkach szklanych, które należy ułożyć dobrze w mocnych, szczelnie zamkniętych naczyniach blaszanych i przesypać krzemionką;
- c) materiały, wymienione pod 6 — do 5 kg;
- d) materiały, wymienione pod 1, 2 i 3 do 10 kg.

Powyższe przedmioty należy mocno ułożyć w naczyniu.

(2) W liście przewozowym należy zamieścić:

- a) co do kwasu azotowego (1) zapakowanego w naczynia szklane, oznaczenie ciężaru gatunkowego w 15° C; bez takiego oznaczenia w liście przewozowym kwas należy uważać za stężony (A, ustęp (1) b i c);
- b) co do szlamu ołowianego, zawierającego kwas siarkowy z akumulatorów i komór ołowianych—zaświadczenie, że został zabezpieczony przed wyciekaniem kwasu siarkowego;
- c) co do odpadków kwasu siarkowego z fabryk nitrogliceryny — zaświadczenie, że zostały one zupełnie odnitrowane, bez czego rzeczony odpadki nie mogą być przyjęte do przewozu.

Na przesyłki odpadków kwasu z fabryk nitrocelulozy takie zaświadczenie nie jest konieczne; nieznaczna zawartość nitrocelulozy nie stanowi przeszkody do przyjęcia przesyłki do przewozu.

(3) Materiały, wymienione pod 1 — 5, można przewozić w wagonach niekrytych. Można jednak używać i wagonów krytych:

- a) dla przewozu materiałów, wymienionych pod 3, jeżeli są one zapakowane w mocne i szczelne beczki żelazne, napełnione tylko do 9/10 części ich pojemności;
- b) dla przewozu bromu (4), w ilościach do 500 gr., dla przewozu bezwodnika siarkowego (5), w ilościach do 2 kg, a dla materiałów, wymienionych pod 1, 2 i 3, w ilościach do 10 kg., zapakowanych oddzielnie, lub wraz z innymi przedmiotami, jeżeli naczynia z nimi zostaną umieszczone w mocne i szczelnie zamknięte skrzynie drewniane.

(4) Dwutlenek wodoru (7) oraz siarczek sodowy i koks sodowy (8) można przewozić zarówno w wagonach krytych, jak i niekrytych pod oponami.

fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A:

- a) jusqu'à 500 grammes de brome (4°);
- b) l'anhydride sulfurique (5°) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes; il peut aussi être renfermé dans de forts tubes en verre fermés au chalumeau, qui seront solidement calés dans des récipients en fer-blanc, solides, bien fermés et remplis de terre d'infusoires;
- c) jusqu'à 5 kilogrammes des matières dénommées sous 6°;
- d) jusqu'à 10 kilogrammes des matières dénommées sous 1°, 2° et 3°.

Ces matières doivent être solidement calées dans les récipients.

(2) La lettre de voiture doit porter les mentions suivantes:

- a) pour l'acide nitrique (1°) dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° centigrade; à défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré (A, alinéa (1) b et c.);
- b) pour les boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, on devra certifier que l'acide sulfurique ne peut couler;
- c) pour les résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine, on devra certifier qu'ils sont complètement dénitriifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport.

Cette déclaration n'est pas nécessaire pour les résidus d'acides provenant de la fabrication de la nitrocellulose: il n'est pas tenu compte d'une teneur minime en nitrocellulose.

(3) Les matières dénommées sous 1° à 5° doivent être transportées dans des wagons découverts. Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés:

- a) pour le transport des matières dénommées sous 3°, si elles sont emballées dans des barils en fer, forts et étanches, qui ne peuvent être remplis que jusqu'aux neuf-dixièmes de leur capacité;
- b) pour le transport du brome (4°) par quantités ne dépassant pas 500 grammes, pour celui de l'anhydride sulfurique (5°) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes, et pour celui des matières dénommées sous 1°, 2° et 3°, par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, soit isolément, soit avec d'autres objets, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois.

(4) Le bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) (7°) ainsi que le sulfure de sodium et les cokes à base de soude (8°) sont transportés en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés.

(5) *Naczynia próżne po materiałach, wymienionych pod 1—5*, gdy są nadawane do przewozu jako przesyłki pojedyncze, muszą być szczególnie zamknięte lub zupełnie oczyszczone. W liście przewozowym należy wymienić nazwę materiału, jaki ostatnio w naczyniu był zawarty.

(6) Przepisy, podane w ust. (3) i (5) nie stosują się do *przyrządów do gaszenia ognia*, oraz do *akumulatorów elektrycznych* [A, ust. (2) i (3)].

(7) *Naczynia z kwasem fluorowodorowym* (1) należy ustawiać tak, by przyrządy zamykające były na wierzchu.

(8) Co do naczyń, składających się z wagonów-cystern, przeznaczonych do przewozu *materiałów żrących*, obowiązują przepisy, podane pod A, ustęp (1), z wyjątkiem postanowień, zawartych w punktach a) do d).

(9) *Wapno palone w workach* należy przewozić tylko w wagonach krytych, zaś wapno palone ładowane luzem można przewozić tylko w wagonach metalowych z przykrywami.

(5) *Les récipients vides* qui ont renfermé des *matières dénommées sous 1^o à 5^o* doivent, lorsqu'ils sont remis au transport comme expéditions partielles, être bien fermés ou nettoyés à fond. La lettre de voiture doit mentionner ce qu'ils contenaient précédemment.

(6) Les prescriptions édictées aux alinéas (3) et (5) ne sont pas applicables aux *extincteurs d'incendie* ni aux *accumulateurs électriques* [A alinéas (2) et (3)].

(7) *Les récipients* contenant de l'*acide fluorhydrique* (1^o) doivent être placés le tampon de fermeture en dessus.

(8) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières caustiques* les dispositions édictées sous A, alinéa (1) à l'exception de celles figurant sous a à d.

(9) La *chaux vive en sacs* ne doit être transportée que dans des wagons couverts et la *chaux vive en vrac* ne peut être transportée que dans des wagons métalliques.

C.

PRZEWOZ.

(1) *Materiały, wymienione pod 3*, dopuszcza się do przewozu jako przesyłki pośpieszne drobne gdy są opakowane według przepisów, podanych pod B, ustęp (3) a; *materiały, wymienione pod 1—3* w ilościach do 10 kg. *brom* do 500 gr. i *bezwodnik kwasu siarkowego* do 2 kg. przyjmuje się także w opakowaniu, wskazanym pod B, ustęp (3) b.

(2) Ograniczenie to nie stosuje się do *przyrządów do gaszenia ognia i akumulatorów elektrycznych* [A, ust. (2) i (3)].

Klasa VI.

MATERJAŁY BUDZĄCE ODRAZĘ I WYDZIELAJĄCE WOŃ PRZYKRĄ.

Dopuszcza się do przewozu:

1. *Ściągna świeże, świeże obrzynki skórzane, przeznaczone do wyrobu kleju, nie przewapnione, jako też odpadki od tych dwojga materiałów, świeże rogi i racice oraz kości świeże, tudzież inne materiały zwierzęce, ulegające gniciu i cuchnące, nie wymienione poniżej.*

2. *Skóry świeże, niesolone.*

3. *Oczyszczone suche kości, suche rogi i racice.*

4. *Żołądki cielęce świeże, oczyszczone od resztek pokarmu.*

C.

MODE DE TRANSPORT.

(1) *Les matières dénommées sous 3^o* sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa (3) a; *celles des 1^o à 3^o* en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, le *brome* jusqu'à 500 grammes et l'*anhydride sulfurique* jusqu'à 2 kilogrammes sont également admis sous l'emballage prévu au B, alinéa (3) b.

(2) Cette restriction ne s'applique pas aux *extincteurs d'incendie* et aux *accumulateurs électriques* [A, alinéas (2) et (3)].

Classe VI.

PRODUITS RÉPUGNANTS ET DE MAUVAISE ODEUR.

Sont admis au transport:

1^o *Les tendons frais, les retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chauffées, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, les cornes et onglons ou sabots frais et les os frais, ainsi que les autres matières animales nauséabondes et répugnantes* en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous.

2^o *Les peaux fraîches non salées.*

3^o *Les os nettoyés et séchés, les cornes et onglons ou sabots secs.*

4^o *Les caillettes de veau fraîches, débarrassées de tout reste d'aliments.*

5. *Prasowane pozostałości od wyrobu kleju z odpadków skór* (wapno klejowe, ser klejowy lub nawóz klejowy).

6. *Nieprasowane pozostałości, wymienione pod 5.*

7. *Nawóz mieszany z podściółką.*

8. *Inne fekalja i odchody z miejsc ustępowych.*

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.*

PRZEPISY O PRZEWOZIE.

A.

OPAKOWANIE.

(1) Niżej wymienione materiały, nadane do przewozu jako *przesyłki drobne*, należy pakować:

- a) *przedmioty, wymienione pod 1, 5 i 6* do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń); takich, któreby nie przepuszczały przykrej woni zawartości na zewnątrz;
- b) *przedmioty, wymienione pod 2* do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek, kubłów, skrzyń), lub do mocnych, nieprzemakalnych i dobrze związanych worków, nasyconych odpowiednim środkiem odkażającym, jako to: kwasem karbolowym lub lizolem, w celu usunięcia przykrej woni, wydzielanej przez te przedmioty; jednakże worków do opakowania można używać tylko w miesiącach: listopadzie, grudniu, styczniu i lutym;
- c) *przedmioty, wymienione pod 3* do szczelnych naczyń (beczek lub kubłów) lub do mocnych worków;
- d) *żołądki cielęce (4)* do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (beczek lub kubłów); żołądki cielęce, w okresie pory roku od kwietnia do września włącznie, należy tak solić, by na każdy żołądek było użyte 15 do 20 gr. soli kuchennej; nadto dno naczynia oraz wierzchnia warstwa żołądków powinna być przesypana grubą warstwą soli, przynajmniej na 1 cm; dopełnienie tego warunku powinno być zaznaczone w liście przewozowym.
- e) *kał psi (8)* do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń metalowych lub drewnianych;
- f) *nawóz z gołębników (8)* w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, kubły), nawóz zupełnie *suchy* można pakować także do mocnych i nieprzemakalnych worków.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) Les matières ci - dessous énumérées, remises au transport comme *expéditions partielles*, doivent être emballées ainsi qu'il suit:

- a) *celles dénommées sous 1°, 5° et 6°* dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés; le contenu ne doit pas se révéler par son odeur, d'une manière désagréable;
- b) *celles dénommées sous 2°* dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés, ou dans des sacs solides, imperméables et bien fermés, imprégnés de désinfectants appropriés, tels qu'acide phénique, lysol, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir; l'emploi de ces sacs est toutefois limité aux mois de novembre, décembre, janvier et février;
- c) *celles dénommées sous 3°* dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides;
- d) *les caillettes de veau (4°)* dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; pendant les mois d'avril à septembre inclusivement, les caillettes de veau doivent être salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette; une couche de sel d'au moins un centimètre d'épaisseur doit être répandue en outre au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes; la lettre de voiture doit contenir une déclaration portant que ces prescriptions ont été observés;
- e) *les crottes de chiens (8°)* dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés;
- f) *la fiente de pigeons (8°)* dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; la fiente de pigeons *sèche* peut aussi être emballée dans des sacs solides et imperméables.

Zewnętrzna strona opakowania nie powinna mieć żadnych śladów zawartości.

(2) Co do przesyłek wagonowych, obowiązują przepisy następujące:

- a) *Materiały, wymienione pod 1 i 2:*
1. przy użyciu *specjalnych wagonów krytych*, z odpowiednim urządzeniem do przewietrzania, opakowanie nie jest konieczne. Jednakże materiały te należy zlewać najmniej 5%-wym roztworem kwasu karbolowego, lub innymi odpowiednimi środkami odkażającymi, w celu zabezpieczenia przed gnilną wonią;
 2. przy użyciu *zwykłych wagonów towarowych niekrytych:*
 - a) w porze roku od 1 marca do 31 października, materiały te muszą być zapakowane w mocne i nieprzemakalne worki, nasycone środkami odkażającymi, wymienionymi pod 1, by woń gnilna zawartości nie dawała się uczuć. Każda tego rodzaju przesyłka musi być przykryta oponą z grubej tkaniny (t. zw. płótna chmielowego), nasyconej roztworem jednego z wymienionych wyżej środków odkażających, a następnie pokryta zupełnie wielką nieprzemakalną i nienasmoloną oponą;
 - β) w porze roku od 1 marca do końca lutego, używanie worków do pakowania nie obowiązuje; towar jednakże należy przykryć tak samo osłoną z płótna chmielowego, którą następnie należy pokryć całkowicie wielką nieprzemakalną i nienasmoloną oponą. Pierwsze pokrycie należy, w miarę potrzeby, przesylić jednym ze środków odkażających, wymienionych pod 1, tak, by gnilna woń nie dała się odczuć;
 - γ) jeżeli środki odkażające nie wystarczają do usunięcia przykryj woni, należy przesyłki pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych bęczek lub kubłów tak, aby woń zawartości naczyń nie dała się odczuć.
 - b) Do przewozu *materiałów, wymienionych pod 3 i 7* opakowanie specjalne nie jest wymagane; jeżeli materiały te nadane są do przewozu bez opakowania, to jednak muszą być one pokryte całkowicie nieprzemakalnymi oponami.
 - c) *Żołądki cielece* (4) należy pakować w ten sam sposób, jaki jest wskazany w ust. (1) d.
 - d) *Materiały, wymienione pod 5* należy przykryć zupełnie dwiema oponami dużymi, nieprzemakalnymi i nienasmolonymi. Osłonę dolną należy nasycić odpowiednimi środkami odkażającymi (kwasem karbolowym, lizolem i t. p.) tak, by zapach gnilny nie dał się odczuwać. Pomiędzy opony należy

Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux récipients servant d'emballage.

(2) Les prescriptions suivantes sont applicables aux chargements par wagon complet:

a) *Matières dénommées sous 1° et 2°:*

1° Si l'on utilise des wagons *couverts, aménagés spécialement*, portant des installations de ventilation efficaces, l'emballage n'est pas nécessaire. Les matières doivent être imprégnées d'acide phénique à 5% au moins ou d'autres désinfectants appropriés, de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir.

2° Si l'on emploie des wagons à marchandises *ordinaires découverts:*

- a) du 1-er mars au 31 octobre, les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables; ces sacs seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1°, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'un des désinfectants précités; cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée;
- β) du 1-er novembre à la fin de février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être recouverts également d'une bâche en toile à houblon et cette bâche sera elle-même recouverte entièrement d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'un des désinfectants énumérés sous 1°, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir.
- γ) si les désinfectants ne suffisent pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides, étanches et bien fermés, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

b) Les *matières dénommées sous 3° et 7°* ne demandent pas d'emballage spécial; si elles sont remises non emballées, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

c) Les *caillettes de veau* (4°) doivent être emballées selon le mode prescrit à l'alinéa (1) d.

d) Les *matières dénommées sous 5°* doivent être recouvertes entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être imprégnée de désinfectants appropriés (acide phénique, lysol, etc.) de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne pu-

nasypać warstwę suchego wapna gaszonego, miału torfowego lub zużytych garbowin.

- e) *Materiały, wymienione pod 6* należy opakować według wskazówek, zawartych w ust. (1) a.
- f) *Materiały, wymienione pod 8* należy pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń. *Suchy kał psi* i *suchy nawóz gołębi* można pakować również do mocnych i nieprzemakalnych worków.

B.

INNE PRZEPISY.

(1) Kolej żelazna ma prawo ograniczyć przewóz do pewnych wyznaczonych pociągów, żądać zgóry opłaty przewozowej, jako też wydawać przepisy specjalne co do czasu i terminu naładowania i wyładowania, oraz dowozu na stację i wywozu ze stacji. Kolej żelazna może żądać dostarczenia opon od nadawcy.

(2) *Materiały, wymienione pod 7 i 8* (z wyjątkiem *kału psiego* i *nawozu z gołębników*) nie przyjmuje się do przewozu jako przesyłki drobne.

(3) Naczyn z *kałem psim* nie wolno toczyć, należy je przewozić stojąco.

(4) Wagony po przewiezionych luzem *przedmiotach, wymienionych pod 1, 2, 3 i 7* oraz po *przedmiotach, wymienionych pod 8*, kolej odbiorcza obowiązana jest poddać każdorazowo oczyszczeniu i odkażeniu, stosownie do przepisów prawnych, obowiązujących w tem umawiającem się Państwie, w którym leży stacja przeznaczenia. Koszta odkażenia obciążają przesyłkę.

(5) Jeżeli w czasie przewozu da się czuć przykra woń, kolej żelazna ma prawo w każdym czasie, na koszt wysyłającego lub odbiorcy, zastosować odpowiednie odkażające środki, celem usunięcia tej woni.

(6) *Materiały, wymienione pod 3 i 4* wolno przewozić w wagonach krytych. Nie wolno ich ładować z produktami spożywczymi lub innymi materiałami żywnościowymi. *Przedmioty, wymienione pod 1, 2, 5, 6, 7 i 8* muszą być przewożone w wagonach niekrytych (zobacz A (2) a, 1).

Do przewozu *suchego kału psiego*, którego opakowanie odpowiada przepisom, zawartym pod A (2) f, w zdaniu ostatniem, można używać wagonów krytych, lub niekrytych, dobrze oponami okrytych.

(7) Naczynia próżne, oraz zwracane opony, muszą być dokładnie oczyszczone i poddane działaniu środków odkażających tak, aby nie wydzielały woni gnilnej. W liście przewozowym należy zazna-

isse se faire sentir. Entre les bâches, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

- e) Les *matières dénommées sous 6^o* doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à l'alinéa (1) a.
- f) Les *matières dénommées sous 8^o* doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les *crottes de chiens sèches* et la *fiente de pigeons sèche* peuvent aussi être emballées dans des sacs solides et imperméables.

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

(1) Le chemin de fer peut limiter le transport à certains trains, se faire payer d'avance le prix de transport, et prendre également des dispositions spéciales concernant l'heure et le délai du chargement et du déchargement, ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée. Le chemin de fer peut exiger que les bâches soient fournies par l'expéditeur.

(2) Les *matières dénommées sous 7^o et 8^o* (à l'exception des *crottes de chiens* et de la *fiente de pigeons*) ne sont pas acceptées comme expéditions partielles.

(3) Les récipients renfermant des *crottes de chiens* ne doivent pas être roulés, ils seront transportés debout.

(4) Le chemin de fer dernier transporteur doit soumettre les wagons de chemins de fer ayant servi au transport de chargements de *matières dénommées sous 1^o, 2^o, 3^o et 7^o*, en vrac, ou de chargements de *matières dénommées sous 8^o*, chaque fois qu'ils auront été utilisés, à un nettoyage ou désinfection conformément aux dispositions légales, applicables dans l'Etat contractant où se trouve la station destinataire. Les frais de la désinfection grèvent la marchandise.

(5) Si une odeur nauséabonde se fait sentir en cours de route, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur; les frais sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

(6) Les *matières dénommées sous 3^o et 4^o* peuvent être transportées en wagons couverts. Il est interdit de les charger avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation. Les *matières dénommées sous 1^o, 2^o, 5^o, 6^o, 7^o et 8^o* doivent être transportées en wagons découverts [voir à cet égard A (2) a, 1^o]. Le transport des *crottes de chiens sèches*, lorsqu'elles sont emballées selon les prescriptions édictées sous A (2) f, dernière phrase, sera effectué en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches fermant bien.

(7) Les récipients vides et les bâches en retour doivent être complètement nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés de manière qu'ils ne répandent aucune odeur méphitique. La lettre de

czyć poprzednie ich użycie. Przewozić je można tylko na wagonach niekrytych.

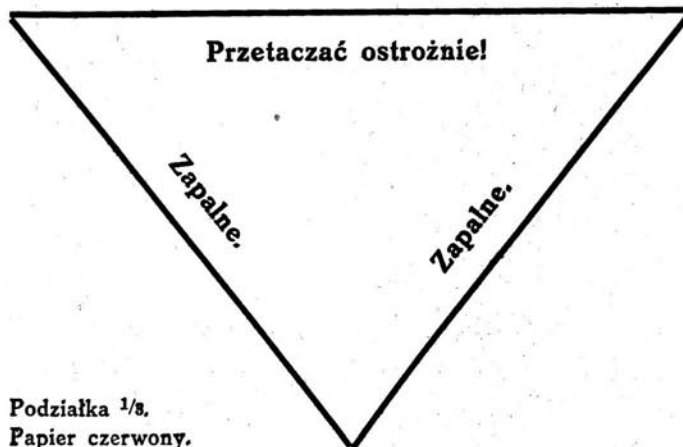
(8) Przesyłki podlegają nadto obowiązującym przepisom policyjnym każdego Państwa.

C.

PRZEWOZ.

Materiały, wymienione w klasie VI, naczynia próżne po tych materiałach oraz opony zwrotne, które były użyte podczas przewozu tych ładunków, nie mogą być przewożone jako przesyłki pośpieszne drobne.

Wzór przepisanej nalepki dla przedmiotów klasy I 01a, B.



Podziałka 1/8.
Papier czerwony.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo Di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer

ZA BUŁGARJĘ

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

voiture doit mentionner à quel usage ils avaient servi. Le transport doit avoir lieu en wagons découverts.

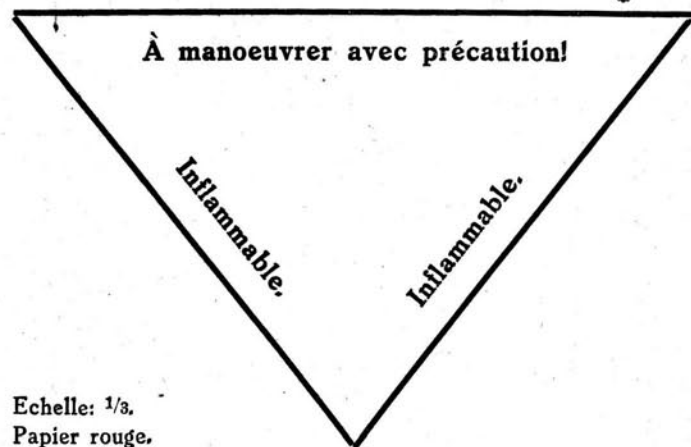
(8) Les envois sont soumis du reste aux prescriptions de police en vigueur dans chaque État.

C.

MODE DE TRANSPORT.

Les matières dénommées dans la classe VI, les récipients vides qui ont contenu ces matières et les bâches en retour qui ont servi à ces transports ne peuvent être transportés en grande vitesse par expéditions partielles.

Modèle de l'étiquette prescrite pour les objets de la classe III a, B.



Echelle: 1/8.
Papier rouge.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo Di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LA DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUXEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

*N. P. Comnène*ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:*J. Morize*ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
i SŁOWENCÓW:*M. Jovanovitch*

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

*N. P. Comnène*POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:*J. Morize*POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:*M. Jovanovitch*

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

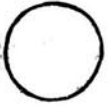
POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ KOLEJAMI ŻELAZNEMI. LIST PRZEWOZOWY.

(Wzór I) Przesyłka zwyczajna. (Papier biały).
(Wzór II) Przesyłka pośpieszna. (Papier biały z czerwonymi szlakami szerokości co najmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej).

Pieczęć kontroli kolei żelaznej.



Wagony

Rodzaj i Nr. (1)	Cechy właściwości (1)	Ładowność i powierzchnia podłogi

Nr. Ceduły

(1) Wypełnia nadawca jeżeli sam ładuje.

Do ⁽²⁾ _____

Niżej wyszczególnione towary otrzymuje Pan na warunkach Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, jak również regulaminów i taryf kolei żelaznych, stosowanych do niniejszej przesyłki.

⁽²⁾ Tutaj należy wpisać nazwisko i adres odbiorcy (miasto, ulica, Nr. ..., kraj). Wskazać w odnośnym wypadku, czy przesyłka ma pozostać na składzie kolei, czy też być dostarczona do mieszkania.

Kolej wysyłająca.

Kolej przeznaczenia.

Stacja przeznaczenia.

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga rzecz- wista brutto kg.	Waga zaokrąglona do oblicze- nia należ- ności prze- wozowych kg.	Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych. Wyszczególnienie załączników. Opisanie i ilość plomb celnych. Ewentualne wskazanie pełnomocnika. Inne oświadczenia przewidziane w ustawach lub regulaminach.	Żądane taryfy i drogi przewozu.

Wyszczególnienie należności, które nadawca bierze na swój rachunek. }

Interes w dostawie.	Słowami. _____
Zaliczka w gotówiznie.	
Zaliczenie.	

Szczegółowe pozycje zaliczki w gotówiznie. }

Stempel stacji nadania. Stempel ważenia. Stempel stacji przeznaczenia.

_____ dnia _____ 19__


Podpis i adres nadawcy.

Nadawca opłaca	Wyszczególnienie należności	Staw- ka ta- ryfo- wa	Do pobrania od odbiorcy				Nadawca opłaca	Wyszczególnienie należności	Staw- ka ta- ryfo- wa	Do pobrania od odbiorcy				Stemple stacyj przejściowych
	Zaliczka w gotówiznie						Z przeniesienia							
	Zaliczenie													
	Prowizja za zaliczenie													
	Przewoźne do													
	Należność za interes w dostawie													
	Do przeniesienia													

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

Za Niemcy: <i>Edward Hoffmann</i>	za Danję: <i>A. Oldenburg</i>	za Francję: <i>H. Allizé</i> <i>Maurice Sibille</i> <i>C. Colson</i>	za Łotwę: <i>Dr. O. Voit</i>	za Polskę: <i>J. Modzelewski</i>	za Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców: <i>M. Jovanovitch</i>
za Austrię: <i>Dr. Leo di Pauli</i>	za Wolne Miasto Gdańsk: <i>J. Modzelewski</i>	za Grecję: <i>Vassili Dendramis</i>	za Litwę: <i>V. Sidzikauskas</i>	za Portugalję: <i>A. M. Bartolomeu</i> <i>Ferreira</i>	za Szwecję: <i>Alströmer</i>
za Belgję: <i>Fernand Peltzer</i>	za Hiszpanję: <i>Emilio de Palacios</i>	za Węgry: <i>F. Pacher</i> <i>de Terjékfalva</i>	za Luksemburg: <i>Lefort</i>	za Rumunję: <i>N. P. Cornène</i>	za Szwajcarję: <i>Motta</i>
za Bułgarię: <i>D. Mikoff</i>	za Finlandję: <i>Urho Toivola</i>	za Włochy: <i>Garbasso</i>	za Holandję: <i>W. Doude</i> <i>van Troostwijk</i>	za Komisję Rządową Terytorjum Zagłębia Sarry: <i>J. Morize</i>	za Czechosłowację: <i>Dr. Lankaš</i>

Pieczęć kontroli kolei żelaznej.



Wagony

Rodzaj i Nr. (1)	Cechy własności (1)	Ładowność i powierzchnia podłogi

Nr. Ceduły

(1) Wypełnia nadawca jeżeli sam ładuje.

MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ KOLEJAMI ŻELAZNEMI. WTÓRNIK LISTU PRZEWOZOWEGO.

(Wzór I) Przesyłka zwyczajna. (Papier biały).

(Wzór II) Przesyłka pośpieszna. (Papier biały z czerwonymi szlakami szerokości co najmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej).

Do ⁽²⁾ _____

Niżej wyszczególnione towary otrzymuje Pan na warunkach Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, jak również regulaminów i taryf kolei żelaznych, stosowanych do niniejszej przesyłki.

⁽²⁾ Tutaj należy wpisać nazwisko i adres odbiorcy (miasto, ulica, Nr. . . . , kraj). Wskazać w odpowiednim wypadku, czy przesyłka ma pozostać na składzie kolei, czy też być dostarczona do mieszkania.

Załącznik II
(artykuł 6, § 6).

Kolej wysyłająca.

Kolej przeznaczenia.

Stacja przeznaczenia.

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga rzeczy-wista brutto kg.	Waga zaokrąglona do obliczenia należności przewozowych kg.	Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych. Wyszczególnienie załączników. Opisanie i ilość plomb celnych. Ewentualne wskazanie pełnomocnika. Inne oświadczenia przewidziane w ustawach lub regulaminach.	Żądane taryfy i drogi przewozu.
							Wyszczególnienie należności, które nadawca bierze na swój rachunek. }
							Interes w dostawie. } Zaliczka w gotówiznie. } Zaliczenie. } Słowami. _____
							Szczegółowe pozycje zaliczki w gotówiznie. }
Stempel stacji nadania.							
	Stempel zważenia.						
		Stempel stacji przeznaczenia.					

_____ , dnia _____ 19____

Podpis i adres nadawcy.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE


(Formulaire I). **Petite vitesse.** (Papier blanc.)

(Formulaire II). **Grande vitesse.** (Papier blanc, avec bande rouge d'au moins
1 centimètre de largeur aux bords supérieur
et inférieur, au recto et au verso).

M. ⁽²⁾ _____

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la Convention
internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles
des règlements et tarifs des chemins de fer qui sont applicables au présent envoi.

⁽²⁾ Inscrire ici le nom et l'adresse du destinataire (ville, rue et numéro, pays). Demander, s'il y a
lieu, la livraison en gare (bureau restant) ou à domicile.

Timbre de contrôle du chemin de fer		
		
Wagons		
Série et No (1)	Marque de propriété (1)	Capacité de char- gement et surfa- ce de plancher
No. de la fe- uille de route		

Chemin de fer expéditeur
Chemin de fer destinataire
Gare destinataire

(1) À remplir par l'expéditeur quand
il effectue le chargement.

Marques et Numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg	POIDS arrondi pour le cal- cul des frais de transport kg	Déclarations pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités admini- stratives. Indication des pièces jointes. Description et nombre des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévu- es par les lois ou règlements.	Tarifs et itinéraires réclamés
						Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge	
						Intérêt à la livraison Débours Rembour- sement	
						En toutes lettres	
						Détail des débours	
Timbre de la gare expé- ditrice:		Timbre de pesage:			Timbre de la gare desti- nataire:		

_____ , le _____ 19____

Signature et adresse de l'expéditeur

Nadawca opłaca	Wyszczególnienie należności	Staw- ka ta- ryfo- wa	Do pobrania od odbiorcy				Nadawca opłaca	Wyszczególnienie należności	Staw- ka ta- ryfo- wa	Do pobrania od odbiorcy				Stemple stacyj przejściowych
	Zaliczka w gotowiznie						Z przeniesienia							
	Zaliczenie													
	Prowizja za zaliczenie													
	Przewożne do													
	Należność za interes													
	w dostawie													
	Do przeniesienia													

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

Za Niemcy: <i>Edward Hoffmann</i>	za Danję: <i>A. Oldenburg</i>	za Francję: <i>H. Allizé</i> <i>Maurice Sibille</i> <i>C. Colson</i>	za Łotwę: <i>Dr. O. Voit</i>	za Polskę: <i>J. Modzelewski</i>	za Królestwo Ser- bów, Chorwatów i Słoweńców: <i>M. Jovanovitch</i>
za Austrię: <i>Dr. Leo di Pauli</i>	za Wolne Miasto Gdańsk: <i>J. Modzelewski]</i>	za Grecję: <i>Vassili Dendramis</i>	za Litwę: <i>V. Sidzikauskas</i>	za Portugalję: <i>A. M. Bartolomeu</i> <i>Ferreira</i>	za Szwecję: <i>Alströmer</i>
za Belgię: <i>Fernand Peltzer</i>	za Hiszpanję: <i>Emilio de Palacios</i>	za Węgry: <i>F. Parcher</i> <i>de Terjékfalva</i>	za Luksemburg: <i>Lefort</i>	za Rumunję: <i>N. P. Comnène</i>	za Szwajcarię: <i>Motta</i>
za Bułgarię: <i>D. Mikoff</i>	za Estonję: <i>K. Menning</i>	za Włochy: <i>Garbasso</i>	za Norwegię: <i>J. Irgens</i>	za Komisję Rządową Terytorjum Zagłę- bia Sarry: <i>J. Morize</i>	za Czechosłowację: <i>Dr. Lankaš</i>
	za Finlandję: <i>Urho Toivola</i>		za Holandję: <i>W. Doude</i> <i>van Troostwijk</i>		

BRAK LUB WADLIWOŚĆ OPAKOWANIA.**OŚWIADCZENIE OGÓLNE.**

Stacja kolei żelaznej.....
przyjmuje do przewozu, na moją prośbę, poczynając od dnia dzisiejszego, poniżej wyszczególnione towary,
które nadawać będą do przewozu mianowicie:

.....
.....
.....

Stwierdzam, że towary te, o ile dołączono do nich list przewozowy, zawierający wzmiankę o niniej-
szem oświadczeniu, nadane są do przewozu

bez opakowania *)

w opakowaniu wadliwym niżej opisanem *):

.....
.....
.....

....., dnia 19.....
(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić.

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 re-
mettrai 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*):

.....
.....
.....

À, le 19.....
(Signature)

*) Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer

ZA BUŁGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

*H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson*

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Laňkaš

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo Di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé

Maurice Sibille

C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

N. P. Comnène

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE LA SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

CHEMIN DE FER DE.....

BULLETIN D'AFFRANCHISSEMENT

SERVICE INTERNATIONAL

Nr.

..... Vitesse
.....

Gare expéditrice

Gare destinataire

Expéditeur

Destinataire

L'expédition ci-après désignée doit être livrée au
destinataire franco de *)

mais contre remboursement de:
(en toutes lettres)

=====

Le montant des frais incombant à l'expéditeur
est à reprendre sur la gare soussignée, le présent
bulletin d'affranchissement à l'appui.

Somme déposée par l'expéditeur:
(en toutes lettres)

=====

Intérêt à la livraison:
(en toutes lettres)

=====

..... le 19.....

Le Chef de Gare:

Date	E x p é d i t i o n			
	Numéro		De	A
	de la feuille de route	de la lettre de voiture		
Adresse ou Marques et Numéros	Nombre	Emballage	Contenu	Poids en kilogr.
d e s c o l i s				

Frais à reprendre				
Détail	Montant			
Montant des frais affranchis				
(Voir au verso)				

*) Indiquer exactement le mode d'affranchissement sous l'une des formes admises par l'article 17, § 1 de la Convention, savoir: a) „franco”; b) „franco” de port et de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes que l'expéditeur veut payer); c) „franco de tous frais” d) „franco” de port, non compris... (désignation exacte de la taxe ou des taxes exclues de l'affranchissement) e) „francò jusqu'à... frontière” ou „franco jusqu'à...”

Zwrócić do Zawiadowcy stacji w _____
 za pośrednictwem stacji _____
 za zarachowaniem zpowrotem _____

Zawiadowca stacji.

Zwrócono przy cedule przewozowej Nr. _____ z dnia _____ od _____ do _____

Cedula z przekartowania Nr. _____ z dnia _____ od _____ do _____

Cedula z przekartowania Nr. _____ z dnia _____ od _____ do _____

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego
 października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwar-
 tego roku.

Za Niemcy: <i>Edward Hoffmann</i>	za Francję: <i>H. Allizé</i> <i>Maurycy Sibille</i> <i>C. Colson</i>	za Polskę: <i>J. Modzelewski</i>
za Austrię: <i>Dr. Leo di Pauli</i>	za Grecję: <i>Vassili Dendramis</i>	za Portugalję: <i>A. M. Bartolomeu Ferreira</i>
za Belgję: <i>Fernand Peltzer</i>	za Węgry: <i>F. Parcher de Terjékfalva</i>	za Rumunję: <i>N. P. Comnène</i>
za Bułgarię: <i>D. Mikoff</i>	za Włochy: <i>Garbasso</i>	za Komisję Rządową Terytorjum Zagłębia Sarry: <i>J. Morize</i>
za Danję: <i>A. Oldenburg</i>	za Łotwę: <i>Dr. O. Voit</i>	za Królestwo Serbów, Chorwatów i Słowenców: <i>M. Jovanovitch</i>
za Wolne Miasto Gdańsk: <i>J. Modzelewski</i>	za Litwę: <i>V. Sidzikauskas</i>	za Szwecję: <i>Alströmer</i>
za Hiszpanję: <i>Emilio de Palacios</i>	za Luksemburg: <i>Lefort</i>	za Szwajcarię: <i>Motta</i>
za Estonję: <i>K. Menning</i>	za Norwegję: <i>J. Irgens</i>	za Czechosłowację: <i>Dr. Lankas</i>
za Einlandję: <i>Urho Toivola</i>	za Holandję: <i>W. Doude van Troostwijk</i>	

À renvoyer au Chef de Gare à.....
 par l'intermédiaire de la gare d.....
 contre reprise de

Le Chef de Gare.

Renvoyé avec feuille d'expédition Nr..... du..... de..... à.....
 Feuille de réinscription Nr..... du..... de..... à.....
 Feuille de réinscription Nr..... du..... de..... à.....

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

Pour l'Allemagne:
Eduard Hoffmann

Pour l'Autriche:
Dr. Leo Di Pauli

Pour la Belgique:
Fernand Peltzer

Pour la Bulgarie:
D. Mikoff

Pour le Danemark:
A. Oldenburg

Pour la Ville Libre de Dantzig:
J. Modzelewski

Pour l'Espagne:
Emilio de Palacios

Pour l'Estonie:
K. Menning

Pour la Finlande:
Urho Toivola

Pour la France:
H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

Pour la Grèce:
Vassili Dendramis

Pour la Hongrie:
F. Parcher de Terjékfalva

Pour l'Italie:
Garbasso

Pour la Lettonie:
Dr. O. Voit

Pour la Lithuanie:
V. Sidzikauskas

Pour le Luxembourg:
Lefort

Pour la Norvège:
J. Irgens

Pour les Pays-Bas:
W. Doude van Troostwijk

Pour la Pologne:
J. Modzelewski

Pour le Portugal:
A. M. Bartolomeu Ferreira

Pour la Roumanie:
N. P. Comnène

Pour la Commission de Gouver-
nement du Territoire du bassin
de la Sarre:
J. Morize

Pour le Royaume des Serbes,
Croates et Slovènes:
M. Jovanovitch

Pour la Suède:
Alströmer

Pour la Suisse:
Motta

Pour la Tchécoslovaquie:
Dr. Lankas

ZMIANY W UMOWIE O PRZEWÓZ.

Stację _____ kolei żelaznej _____

proszę o zmienienie umowy o przewóz wymienionej niżej przesyłki:

CECHY i NUMERY	IŁOŚĆ	RODZAJ OPAKOWANIA	NAZWA TOWARU	WAGA W KILOGRAMACH

nadanej do przewozu za listem przewozowym zwyczajnym z dn. _____ 19____
pośpiesznym

pod adresem P. _____ w _____ w sposób następujący*):

1. Oddać zpowrotem na stacji nadawczej P. _____;
2. Zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszego zlecenia;
3. Wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń;
4. Wydać P. _____ w _____;
stacja kolei żelaznej _____;
5. Wydać tylko za pobraniem zaliczenia w kwocie _____
(słowami)
6. Wydać nie za zaliczeniem wskazanym w liście przewozowym, lecz za pobraniem zaliczenia w kwocie _____
(słowami)
7. Wydać bez pobrania zaliczenia;
8. Wydać franko _____

_____, dnia _____ 19____

(Podpis)

*) Nieodpowiednie zlecenia skreślić.

Do stacji _____ kolei żelaznej _____

Powyższe zlecenia nadawcy przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w § 1 artykułu 22 konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi.

Zlecenia te zostały powtórzone na przedstawionym przez nadawcę wórnika listu przewozowego. Wydane nadawcy zaświadczenie o zaliczeniu zostało poprawione
odebrane. Oświadczenie niniejsze odnosi się do waszego telegramu z dnia _____

Nr. _____

_____, dnia _____ 19____

Zawiadowca stacji.

Annexe V
(Article 21)

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de _____ du Chemin de fer de _____ est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

MARQUES et NUMÉROS	N O M B R E	N A T U R E de L' E M B A L L A G E	D É S I G N A T I O N de la M A R C H A N D I S E	P O I D S en K I L O G R A M M E S

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 _____.

À _____, le _____ 19 _____
(Signature)

*) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

À 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 _____ No. _____

À _____ le _____ 19 _____

Le Chef de gare.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer,

ZA BUŁGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDAŃSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé

Maurycy Sibille

C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo Di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

H. Allizé

Maurice Sibille

C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

N. P. Comnène

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE LA SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

ZAŁĄCZNIK VI

(Artykuł 57).

ANNEXE VI

(Article 57)

REGULAMIN

Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych
Kolejami Żelaznymi.

Artykuł 1.

§ 1. Urząd Centralny międzynarodowych przewozów kolejami żelaznymi ma siedzibę w Bernie. Organizację Urzędu Centralnego w zakresie ustalonym postanowieniami artykułu 57 Konwencji, jako też nadzór nad jego działalnością, powierza się Związkowej Radzie szwajcarskiej.

§ 2. Koszty Urzędu Centralnego ponoszą umawiające się Państwa w stosunku do długości linii kolei żelaznych, lub linii, eksploatowanych przez inne przedsiębiorstwa, dopuszczone do udziału w przewozach, dokonywanych na warunkach, ustalonych przez Konwencję międzynarodową. Jednakowoż linje okrętowe biorą udział w kosztach tylko w stosunku połowy długości swych szlaków. Udział każdego Państwa w kosztach wynosi najwyżej fr. 1.40 za kilometr. Wysokość rocznego kredytu na kilometr kolei żelaznej, ustala na każdy rok operacyjny Związkowa Rada szwajcarska, po wysłuchaniu Urzędu Centralnego i z uwzględnieniem okoliczności i wymagań danej chwili. Kredytowaną sumę podnosi się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągną sumy obliczonego na tej zasadzie kredytu, resztę niewydaną przekazuje się do funduszu emerytalnego i zapomogowego, od którego odsetki powinny być używane na udzielanie zapomóg i wynagrodzeń urzędnikom i pracownikom Urzędu Centralnego, którzy wskutek podeszłego wieku, wypadku lub choroby, staną się na stałe niezdolnymi do dalszego wykonywania obowiązków służbowych.

Urząd Centralny, przesyłając umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i zestawienie kosztów, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok sprawozdawczy. Państwo, które nie wniesie udziału swojego do 1-go października, będzie wezwane do tego powtórnie. Jeżeli wezwanie takie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny ponowi je w początkach roku następnego, przesyłając sprawozdanie za ubiegły nowy rok sprawozdawczy. Jeżeli do 1-go lipca i to przypomnienie będzie bezowocne, wysyła się do Państwa, zalegającego w opłacie, czwarte wezwanie z żądaniem uiszczenia obu płatnych należności rocznych; jeżeli i to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny zawiadamia to Państwo po upływie trzech miesięcy, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie wniesiona do końca roku, to nieopłacenie uważane będzie jako milczące wyrażenie chęci wystąpienia z Konwencji. Jeżeli do 31 grudnia ostatni ten krok pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przyjmuje do wiadomości

RÈGLEMENT

Relatif à l'office central des transports internationaux par Chemins de fer.

Article premier.

§ 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 pensions, dont des intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

À l'occasion de la remise aux États contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'État qui, à la date du 1-er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1-er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'État retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'aviserà, 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. À défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la vo-

mości milczące życzenie wystąpienia z Konwencji Państwa zalegającego w opłacie i przystępuje do wykreślenia linii tego Państwa z listy linii, dopuszczonych do przewozu międzynarodowego.

Kwoty nieściągnięte powinny być, o ile możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, któreimi rozporządza Urząd Centralny i mogą być rozłożone na cztery lata sprawozdawcze.

Część deficytu, któraby nie mogła być pokryta w ten sposób, będzie odniesiona w osobnym rachunku na debet innych Państw w stosunku do długości kilometrycznej linii kolejowych, należących do Konwencji w okresie zarachowania dla każdego Państwa w miarę tego, o ile w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem Państwa niewypłacalnego, uczestniczyło razem z niem w Konwencji. Państwo, którego linje zostały wykreślone wśród okoliczności wymienionych w ustępie powyższym, nie może włączyć ich zpowrotem do międzynarodowego przewozu inaczej, jak po uprzednim uiszczeniu sum należnych za odnośne lata, wraz z odsetkami po 5%, licząc od końca szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to Państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 2.

§ 1. Urząd Centralny wydaje czasopismo miesięczne, zawierające wiadomości potrzebne przy stosowaniu Konwencji, w szczególności zaś dotyczące listy kolei żelaznych i innych przedsiębiorstw oraz przedmiotów wyłączonych od przewozu, lub przyjmowanych warunkowo, nadto zamieszcza w niem wiadomości z dziedziny orzecznictwa sądowego i statystyki, których ogłoszenie uważa się za pożyteczne.

§ 2. Czasopismo wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysyła się bezpłatnie każdemu z Państw i interesowanych Zarządów kolejowych. Egzemplarze, zażądane ponadto, należy opłacać po cenie, ustalonej przez Urząd Centralny.

Artykuł 3.

§ 1. Nieopłacone dokumenty i wierzycelności przewozów międzynarodowych mogą być przez Zarząd kolei wierzycielki podawane do wiadomości Urzędu Centralnego, aby ułatwić ich uregulowanie. Urząd Centralny zwraca się w tym celu do dłużnego przedsiębiorstwa przewozowego z wezwaniem do zapłacenia należnej kwoty, lub podania powodów, dla których odmawia się zapłaty.

§ 2. Urząd Centralny, jeżeli uważa, że odmowa jest niedostatecznie uzasadniona, odsyła strony do właściwego sądziego.

lonté 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 recouverts devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres États dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'État défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un État dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont 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. À cet effet, l'Office central met l'entreprise de transports débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma, lub część jej należy się rzeczywiście, to po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy może orzec, że dłużne przedsiębiorstwo przewozowe ma wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług, lub też jego część; wpłaconą w ten sposób sumę przechowuje Urząd Centralny aż do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez właściwego sędziego.

§ 4. Jeżeli w ciągu piętnastu dni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, to otrzymuje ponowne wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. Jeżeli po upływie dziesięciu dni ponowne wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przesyła Państwu, któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe swoją umotywowaną opinię z prośbą o wzięcie pod rozwagę środków, jakie należałoby zarządzić, w szczególności zaś o rozważenie czy linje dłużnego przedsiębiorstwa przewozowego powinny pozostać na liście.

§ 6. Jeżeli Państwo, któremu podlega dłużne przedsiębiorstwo przewozowe oświadczy, że pomimo niezapłacenia, nie uważa za stosowne wykreślić danego przedsiębiorstwa z listy, lub jeżeli pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego przez sześć tygodni bez odpowiedzi, to uważa się, z mocy samego prawa, że Państwo to bierze na siebie gwarancję wypłacalności rzeczonoego przedsiębiorstwa za należności, wynikające z przewozów międzynarodowych.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer,

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

§ 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.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo Di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

*H. Allizé**Maurycy Sibille**C. Colson*

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

N. P. Comnène

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

POUR LA FRANCE:

*H. Allizé**Maurice Sibille**C. Colson*

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

ZALĄCZNIK VII
(Artykuł 60).

ANNEXE VII
(Article 60)

REGULAMIN KOMISJI RZECZOZNAWCÓW.

RÈGLEMENT relatif à la Commission d'experts.

Artykuł 1.

W Komisji rzeczoznawców Niemcy, Francja i Włochy mają stałych przedstawicieli. Wszystkie inne umawiające się Państwa, jeżeli uważają za potrzebne, mogą być reprezentowane na posiedzeniach Komisji.

Article 1.

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.

Artykuł 2.

Rządy umawiających się Państw zgłaszają swe życzenia i uzasadnione wnioski dotyczące Załącznika I Urzędowi Centralnemu międzynarodowych przewozów kolejami żelaznymi, który powiadamia o nich niezwłocznie inne umawiające się Państwa. Urząd Centralny zwołuje posiedzenie Komisji w razie zachodzącej potrzeby. Wszystkie umawiające się Państwa zawiadamiane są o posiedzeniach Komisji na 2 miesiące z góry. W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, będące przedmiotem porządku dziennego.

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 Commission 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.

Artykuł 3.

Komisja jest uprawniona do obrad, jeżeli reprezentowane są w niej trzy umawiające się Państwa.

Article 3.

La Commission est valablement constituée lorsque trois États contractants sont représentés.

Artykuł 4.

Komisja wyznacza na każde posiedzenie przewodniczącego oraz jego zastępcę.

Article 4.

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

Artykuł 5.

Uchwały Komisji zapadają większością głosów Państw reprezentowanych. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego na posiedzeniu.

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.

Artykuł 6.

Każde Państwo ponosi koszty swej reprezentacji.

Article 6.

Chaque État supporte les frais de ses représentants.

Artykuł 7.

Urząd Centralny załatwia czynności Sekretariatu i korespondencje Komisji.

Article 7.

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

Artykuł 8.

Dyrektor Urzędu Centralnego lub w jego zastępstwie wicedyrektor bierze udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

Article 8.

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

ZA AUSTRJĘ:

Dr. Leo di Pauli

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

ZA BUŁGARJĘ:

D. Mikoff

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDANSK:

J. Modzelewski

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:
K. Menning

ZA FINLANDJĘ:
Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:
H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:
Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:
F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:
Garbasso

ZA ŁOTWĘ:
Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:
V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:
Lefort

ZA NORWEGJĘ:
J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:
W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:
J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:
A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:
N. P. Comnène

POUR L'ESTONIE:
K. Menning

POUR LA FINLANDE:
Urho Toivola

POUR LA FRANCE:
H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:
Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:
F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:
Garbasso

POUR LA LETTONIE:
Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:
V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:
Lefort

POUR LA NORVÈGE:
J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:
W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:
J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:
A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:
N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZĄDOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankáš

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÈCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankáš

PROTOKÓŁ.

W chwili przystąpienia do podpisania Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznymi, zawartej w dniu dzisiejszym, niżej podpisani Pełnomocnicy, w obecności i z udziałem Delegata Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry, oświadczyli i uchwalili co następuje:

I. RATYFIKACJA I WEJSCIE W ŻYCIE.

Konwencja podlega ratyfikacji, dokumenty ratyfikacyjne winny być złożone w Bernie możliwie jaknajprędzej; zacznie ona obowiązywać pomiędzy Państwami, które ją ratyfikowały, skoro tylko układ w tym przedmiocie zawarty zostanie pomiędzy Rządami tych Państw.

II. POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE.

Ponieważ względna wartość walut, będących w obiegu w różnych Państwach, podlega nagłym zmianom kursu, każde Państwo może na okres czasu, nie przekraczający lat czterech od chwili obowiązywania Konwencji, wprowadzać w drodze postanowień, zamieszczonych w taryfach, bądź zarządzeń władzy państwowej, odchylenia od postanowień artykułów 17, 19, 21, 29 i 36 Konwencji, stanowiąc dla pewnych komunikacji:

1. a) że przesyłki z tego Państwa będą dopuszczone tylko po opłaceniu przewozu zgóry aż do tego granic;

b) że przesyłki, przy wejściu do tego Państwa, nie będą obciążane żadnymi należnościami, lub, że

PROTOCOLE.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, déclaré et stipulé ce qui suit:

I. RATIFICATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR.

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible; elle entrera en vigueur entre les États qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces États.

II. DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Étant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents États est sujette à de brusques variations, chaque État pourra, pour une période qui ne devra pas dépasser quatre ans à partir de la mise en vigueur de la Convention, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21, 29 et 36 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

za przesyłki, przeznaczone do tego Państwa, przewóz, przy ich nadaniu, może być opłacony tylko do jego granic;

c) że opłata za przewóz przesyłek w tranzycie winna być uiszczona, stosownie do umów pomiędzy interesowanymi, bądź w kraju wysłania, bądź w kraju przybycia;

2. że przesyłki, przewożone linjami tego Państwa, nie mogą być obciążone zaliczeniami i że zaliczki nie są dozwolone;

3. że nadawcy nie wolno zmieniać umowy o przewóz co się tyczy frankowania i zaliczenia;

4. że najwyższe kwoty fr. 50 i fr. 100 — ustalone w artykułach 29 i 36 podlegają zmniejszeniu do fr. 25 względnie fr. 50.

Niniejszy Protokół, który będzie ratyfikowany jednocześnie z Konwencją, zawartą w dniu dzisiejszym, będzie uważany za jej część integralną i mieć będzie takie same znaczenie i czas trwania, jak i ta Konwencja.

Na dowód czego Pełnomocnicy i Delegat Komisji Rządowej Terytorjum Zagłębia Sarry podpisali ten Protokół.

Sporządzono w Bernie, dwudziestego trzeciego października tysiąc dziewięćset dwudziestego czwartego roku w jednym egzemplarzu, który pozostanie złożony w archiwach Związku Szwajcarskiego i którego odpis autentyczny będzie doręczony każdemu z Mocarstw podpisujących.

ZA NIEMCY:

Edward Hoffmann

ZA AUSTRIĘ:

Dr. Leo di Pauli

ZA BELGJĘ:

Fernand Peltzer

ZA BULGARJĘ:

D. Mikoff

ZA DANJĘ:

A. Oldenburg

ZA WOLNE MIASTO GDAŃSK:

J. Modzelewski

ZA HISZPANJĘ:

Emilio de Palacios

ZA ESTONJĘ:

K. Menning

ZA FINLANDJĘ:

Urho Toivola

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;

4° que les maxima de 50 francs et de 100 francs fixés par les articles 29 et 36 seront respectivement abaissés à 25 francs et 50 francs.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

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

POUR L'ALLEMAGNE:

Eduard Hoffmann

POUR L'AUTRICHE:

Dr. Leo di Pauli

POUR LA BELGIQUE:

Fernand Peltzer

POUR LA BULGARIE:

D. Mikoff

POUR LE DANEMARK:

A. Oldenburg

POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG:

J. Modzelewski

POUR L'ESPAGNE:

Emilio de Palacios

POUR L'ESTONIE:

K. Menning

POUR LA FINLANDE:

Urho Toivola

ZA FRANCJĘ:

H. Allizé
Maurycy Sibille
C. Colson

ZA GRECJĘ:

Vassili Dendramis

ZA WĘGRY:

F. Parcher de Terjékfalva

ZA WŁOCHY:

Garbasso

ZA ŁOTWĘ:

Dr. O. Voit

ZA LITWĘ:

V. Sidzikauskas

ZA LUKSEMBURG:

Lefort

ZA NORWEGJĘ:

J. Irgens

ZA HOLANDJĘ:

W. Doude van Troostwijk

ZA POLSKĘ:

J. Modzelewski

ZA PORTUGALJĘ:

A. M. Bartolomeu Ferreira

ZA RUMUNJĘ:

N. P. Comnène

ZA KOMISJĘ RZADOWĄ TERYTORJUM
ZAGŁĘBIA SARRY:

J. Morize

ZA KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW
I SŁOWENCÓW:

M. Jovanovitch

ZA SZWECJĘ:

Alströmer

ZA SZWAJCARJĘ:

Motta

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:

Dr. Lankas

POUR LA FRANCE:

H. Allizé
Maurice Sibille
C. Colson

POUR LA GRÈCE:

Vassili Dendramis

POUR LA HONGRIE:

F. Parcher de Terjékfalva

POUR L'ITALIE:

Garbasso

POUR LA LETTONIE:

Dr. O. Voit

POUR LA LITHUANIE:

V. Sidzikauskas

POUR LE LUXEMBOURG:

Lefort

POUR LA NORVÈGE:

J. Irgens

POUR LES PAYS-BAS:

W. Doude van Troostwijk

POUR LA POLOGNE:

J. Modzelewski

POUR LE PORTUGAL:

A. M. Bartolomeu Ferreira

POUR LA ROUMANIE:

N. P. Comnène

POUR LA COMMISSION DE GOUVERNE-
MENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE
LA SARRE:

J. Morize

POUR LE ROYAUME DES SERBES,
CROATES ET SLOVÈNES:

M. Jovanovitch

POUR LA SUÈDE:

Alströmer

POUR LA SUISSE:

Motta

POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:

Dr. Lankas

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją, załącznikami i protokołem, uznaliśmy i uznajemy je w imieniu Polski i za Wolne Miasto Gdańsk za słuszne, zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nich postanowień, oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i zatwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane,

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 28 grudnia 1927 r.

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *J. Piłsudski*

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) *August Zaleski*

L. S.

Après avoir vu et examiné lesdits Convention, annexes et protocole, Nous les avons approuvés et approuvons au nom de la République de Pologne et pour la Ville Libre de Dantzig en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons, qu'ils sont acceptés, ratifiés et confirmés et promettons qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi Nous avons donné les présentes revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 28 décembre 1927.

(—) *I. Mościcki*

Par le Président de la République
Le Président du Conseil des Ministres:

(—) *J. Piłsudski*

Le Ministre des Affaires Étrangères:
(—) *August Zaleski*

L. S.

668.

Oświadczenie rządowe

z dnia 8 lutego 1928 roku

w sprawie złożenia dokumentu ratyfikacyjnego konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisanej wraz z 7 załącznikami i protokołem w Bernie dnia 23 października 1924 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu postanowień konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisanej wraz z 7 załącznikami i protokołem w Bernie dnia 23 października 1924 r., dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji złożony został w imieniu Polski i za Wolne Miasto Gdańsk w dniu 3 stycznia 1928 r. i zgodnie z postanowieniami protokołu podpisanego w dniu 18 października 1927 r. w Bernie, konwencja powyższa wchodzi w życie w dniu 1 października 1928 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*