

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1885-1884.

Projet de convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer arrêté par la conférence internationale tenue à Berne, du 21 septembre au 10 octobre 1884.

ARTICLE PREMIER.

La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des États contractants à destination du territoire d'un autre État contractant, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des États comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les États contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.

ART. 2.

Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

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

2^o Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport ;

3^o Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des États à traverser.

ART. 3.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

ART. 4.

Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer, ne seront valables en ce qui concerne les transports internationaux qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues.

ART. 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1^{er}, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1^o que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention et des dispositions à émettre;

2^o que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3^o que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les conditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

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

ART. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

- a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.
- b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.
- c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante).
- d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.
- e. La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 38.
- f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).
- g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.
- h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.
- i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).
- k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer.
- l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de

remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

ART. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque État régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

ART. 8.

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.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

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

Toutefois en ce qui concerne les marchandises à charger et à décharger par l'expéditeur et le destinataire, conformément aux tarifs du chemin de fer expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la

date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

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

ART. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

ART. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. 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 n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise, et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

ART. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les 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.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, ces derniers frais dûment constatés par un procès-verbal. Ces dépenses devront être mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

ART. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 46, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44.

ART. 13.

L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises

dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2) ne pourront pas être grevées d'un remboursement

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

ART. 14.

Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les détails maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

ART. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'acréant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis de l'ayant-droit, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 par l'assignation du chemin de fer. A partir de ce

moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

ART. 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 13, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

ART. 17.

La réception 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.

ART. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement,

et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convient, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire, ni le lieu de destination.

ART. 19.

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

ART. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

ART. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui,

ART. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

ART. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des États autre que l'État auquel appartient le chemin de fer créancier.

ART. 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

ART. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et de l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

ART. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.

ART. 27.

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.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'État où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet État.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

ART. 28.

Les réclamations fondées sur le résultat du transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action.

ART. 29.

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

ART. 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de

l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

ART. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons non fermés, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature ou pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage ;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement ou du déchargement ou d'un chargement défectueux ;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées aux dangers particuliers de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

ART. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune réduction résultant du déchet de route.

ART. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

ART. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur.

ART. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs ordinaires de chaque administration, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

ART. 36.

Si la marchandise perdue est retrouvée avant qu'il se soit écoulé quatre mois depuis le jour de l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti par le chemin de fer qui attendra ses instructions pour en disposer.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Passé le délai de quatre mois ci-dessus indiqué, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

ART. 37.

En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

ART. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Les dispositions à émettre fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

ART. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

ART. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un dixième du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; deux dixièmes quand le retard sera compris entre un dixième et

deux dixièmes du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux trois dixièmes du prix de transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à quatre dixième du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas, toutefois, dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé deux dixièmes du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; quatre dixièmes du prix du transport, quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite jusqu'aux dix dixièmes du prix du transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix, qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

ART. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts pourra être demandé dans tous les cas (art. 34, 35, 37, 38, 39 et 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

ART. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.

ART. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

ART. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer ;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27 dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception ;

5° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25, et n'a été omise que par la faute de l'administration ;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si, toutefois, la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4°.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

ART. 45.

Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'article 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

ART. 46.

Les actions en indemnité et exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un

an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44. n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

ART. 47.

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 5

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une des administrations mentionnées au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

ART. 48

Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions à émettre déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

ART. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.

ART. 50.

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge ou le tribunal saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

ART. 51.

L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge ou le tribunal doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

ART. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

ART. 53.

Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir entre les tribunaux reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le tribunal devant lequel il portera sa demande.

ART. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.

ART. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

ART. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans les États signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet État, mais sans révision du fond de l'affaire. 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 contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

Le caution *judicatum solvi* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

ART. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente conventions, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacune des administrations de chemin de fer intéressées et de les notifier aux autres États et administrations ;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

3° D'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers États la réunion d'une nouvelle Conférence ;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvre-

ment des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.

ART. 58.

Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemins de fer soumis au service des transports internationaux (art 1^{er}), de même que toute modification apportée par un Etat à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'office dont il est question à l'art. 57; cet office sera chargé de les notifier aux autres Etats et de les porter à la connaissance des administrations intéressées.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entrée effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis de la radiation d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport internationales, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

ART. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

ART. 60.

La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois années à partir de la date de la ratification. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra, et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque Etat devra, au plus tard au moment de la ratification, présenter aux autres Etats la liste des chemins de fer qu'il désigne comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux.



II. — *Projet de règlement relatif à l'institution d'un office central.*

ARTICLE PREMIER.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'article 57 de la convention. Le siège de cet office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet office qui jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de par année seront supportés par chaque État dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemin de fer admises au service des transports internationaux.

ART. II.

L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les États contractants et par les administrations. Il pourra à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque État et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

ART. III.

Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultants des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

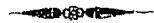
Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office toute ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux objections de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'État dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet État à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Dans le cas où la communication de l'office à l'État duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet État déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation, cet État sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transport internationaux.



III. — *Projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la convention réglant les transports internationaux de marchandises par chemin de fer.*

§ 1.

(Art. 3 de la convention.)

Sont exclus du transport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.

(Art. 6 de la convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse ; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par

l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(ART. 7 de la convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la convention pour fausse déclaration du *contenu* d'une expédition, sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la *surcharge* d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus 5 p. % le tonnage du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.

(Art. 9. de la convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5.

(Art. 13 de la convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6.

(Art. 14 de la convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a. Pour la grande vitesse :

- 1° Délai d'expédition 1 jour.
- 2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse :

- 1° Délai d'expédition 2 jours.
- 2° Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des États contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants :

1° Les jours de foire.

2° Les époques de trafic extraordinaire.

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

5° Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un État sur le territoire de l'État voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les États dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions réglementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions réglementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des États aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.

(Art 15 de la convention.)

Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare du départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure dont le modèle est annexé à la convention (annexe 4).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.

§ 8.

(Art. 32 de la convention.)

Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus,
Écorces,

Racines,
Bois de réglisse,
Tabac haché,
Graisses,
Savons et huiles fermes.
Fruits frais,
Feuilles de tabac fraîches,
Laine,
Peaux,
Fourrures,
Cuirs,
Fruits séchés ou cuits.
Tendons d'animaux.
Cornes et onglons,
Os (entiers et moulus),
Poissons séchés,
Houblon,
Mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la convention cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9.

(Art. 38 de la convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.

(Art. 48 de la convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la convention et le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b. Le délai du transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre 3 chemins de fer ou plus :

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 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 les chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

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.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.



ANNEXE N° 1.

*Dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.*

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière, pour qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées en rainures, et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0^m,06 cubes.

Les pétards ne seront reçus pour le transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très solide de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très solides.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 40 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer blanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

VIII.

Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables et connues dans le commerce sous le nom de « Pasta », ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante :

1^o Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles.

2^o Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

soit

1^o En vases denses de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2^o En vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles,

ou

3^o En vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en ton-

neaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons ouverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermetures.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions sous n° XXXIV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des n°s 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile)

et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous XV n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XVII.

Sont applicables au transport *d'acide nitrique rouge fumant* les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoire séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que :

1° Dans des boîtes de fer blanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2° Dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoire, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2, 3 sont applicables.

XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIII) et de l'essence de pétrole (voir n° XXI), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° X, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié ;

Le petroleum-naphta, et les produits de la distillation du pétrole et du petroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (benzine, ligroïne et Putzöl) ;

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (Solaröt, photogène, etc.) ;

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.) essence de mirbane (nitrobenzine)

sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases étanches de forte tôle bien rivée,

ou

c. en observant les prescriptions sur l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre.

2° Les vases en fer-blanc qui, pendant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté au mieux des intérêts de l'envoyeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables *aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées*. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du présent n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI.

XXI.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés

que

1° dans des vases étanches de fortes tôle bien rivée,

ou

2° en observant les prescriptions relatives à l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tous cas les dispositions du n° XX, 2 à 5.

XXII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XXIII.

Les substances arsenicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsenicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription : « arsenic (poison) », et

2° Si l'emballage est fait de la manière suivante :

soit

a. En tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. En sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. En cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV.

Les substances arsenicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIII n° 1 et sous XV nos 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

XXV.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, pré-

cipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que : sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI.

La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII.

Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage,

soit

a) des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b) des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en échevaux, ne sont admis en transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous de caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXX.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de draps, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non; dans le cas contraire, ils seront considérés et traités comme graissés.

XXXI.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement;

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés;

3° Les tendons frais, les colles, matières non passées en chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont

admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon entier ;

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur ;

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport ;

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que : foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée) charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXVIII), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n° XV (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer-blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

(59)

N°

Gare expéditrice :

Date :

Gare destinataire :

Expéditeur :

Destinataire :

N° d'expédition :

Remboursement :

Fr.

Assurance de la valeur :

Fr.

Assurance du délai :

Fr.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

N°

Transports internationaux par chemins de fer.

Chemin de fer de

Duplicata de la lettre de voiture.

PETITE VITESSE.

Gare expéditrice :

Reçu de Monsieur (1) pour être expédiées en port (2) à Monsieur (3) les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées (4) aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi, dont l'application a été réclamée suivant les indications ci-dessous.

(1) Adresse de l'expéditeur. (2) Port dû ou port payé. (3) Nom du destinataire et adresse. (4) En gare ou à domicile.

Marque et numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Dénomination de la marchandise.	Poids brut réel en kilogrammes.	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes.	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés.

Timbre de la station de départ.

Timbre du pesage.

Port payé

Intérêt à la livraison . . .

Total des { Débours . . . Remboursements . . . } en toutes lettres

Montant

Détail des débours et des remboursements

Signature du Bureau expéditeur :

, le 18.....

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

N°

Transports internationaux par chemins de fer.

Chemin de fer expéditeur :

Lettre de voiture.

PETITE VITESSE.

Gare expéditrice :

Le chemin de fer ci-dessus désigné a reçu du soussigné pour être expédiées en port (2) à Monsieur (3) les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées (4) aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi et dont il réclame l'application conformément aux conditions ci-dessous.

(1) Timbre de contrôle. (2) Port dû ou port payé. (3) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays). (4) En gare ou à domicile.

Marque et numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Dénomination de la marchandise.	Poids brut réel en kilogrammes.	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes.	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés.

Timbre de la station de départ.

Timbre du pesage.

Timbre de la station d'arrivée.

Port payé } Intérêt à la livraison } Débours } Remboursements } en toutes lettres

MONTANT

Détail des débours et des remboursements

Déclaration de port payé par l'expéditeur

, le 18.....

Signature et adresse de l'expéditeur :

[illegible]

ANNEXE 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer.....
à a, sur ma (notre) demande, accepté
au transport par chemin de fer en destination de.....
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi
qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour.....
savoir :

.....
.....
.....

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises
ont été remises au transport

sans emballage

.....⁽¹⁾.

avec un emballage défectueux notamment :

.....
.....
.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

..... le 18.....

.....

(¹) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou, « sans emballage » ou
« avec un emballage défectueux, notamment. »

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter
que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage
défectueux.

Disposition ultérieure.

_____ le _____ 18. _____

La gare de _____ du chemin de fer de _____
 est priée de ne pas livrer au destinataire M _____
 à _____ désigné dans la lettre de voiture du _____ 18 _____
 l'expédition ci-après spécifiée

MARQUES et NUMÉRO.	NOMBRE.	NATURE de L'EMBALLAGE.	DÉSIGNATION DE LA MARCHANDISE.	POIDS en KILOGRAMMES.

mais de 1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M _____

à _____ station du chemin de fer de _____

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à la gare de destination primitive, soit à une gare intermédiaire.