

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 1890.

Convention sur le transport de marchandises par chemins de fer,
conclue à Berne, le 14 octobre 1890.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une Convention sur le transport de marchandises par chemins de fer a été signée à Berne, le 14 octobre dernier, par les plénipotentiaires de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse.

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur, Messieurs, de soumettre cet acte diplomatique à vos délibérations.

L'idée première de voir régler par voie de traité un certain nombre de points d'intérêt général se rattachant aux transports internationaux par chemins de fer, appartient à deux juristes suisses, MM. de Seigneux et Christ. Frappés des inconvénients résultant de la diversité des législations des pays à parcourir par un transport international et de l'incertitude juridique qui en est la conséquence, ils convièrent, en juin 1874, l'Assemblée fédérale suisse à engager des négociations avec les autres États en vue d'arriver à l'adoption d'un droit uniforme sur la matière.

Le moment était d'autant plus favorable qu'il coïncidait avec l'intention des pouvoirs publics de plusieurs pays de reviser la législation commerciale des transports.

L'idée de MM. de Seigneux et Christ fut accueillie favorablement. Le conseil fédéral suisse fit préparer un avant-projet de convention et, à la suite d'un échange de notes diplomatiques, provoqua, en mai 1878, la réunion d'une conférence chargée de formuler un projet de convention applicable au trafic international.

Neuf puissances se firent représenter à cette conférence qui siégea, à Berne, du 13 mai au 4 juin 1878.

Le projet sorti des délibérations de cette assemblée a été reproduit comme annexe au discours prononcé par l'honorable M. Dansaert, lors de la discussion du budget des Travaux publics pour l'exercice 1881 (1).

Une nouvelle conférence se réunit à Berne en septembre 1881.

Le projet de convention arrêté dans ce congrès, complété par un règlement d'exécution, a résolu les difficultés de principe par la solution qu'il a donnée aux nombreuses et importantes questions se rattachant au contrat de transport international (2).

Le Gouvernement belge avait adhéré à ce projet, sous réserve de la sanction législative (3).

Certains amendements produits par divers États ont toutefois nécessité la réunion d'une troisième conférence qui a siégé à Berne, au mois de juillet 1886, et qui s'est mise d'accord sur le texte définitif de la Convention annexée au projet de loi soumis à l'approbation de la Chambre, Convention qui a été signée le 14 octobre 1890 par les plénipotentiaires des Puissances intéressées.

Les points du traité qui méritent particulièrement de fixer l'attention peuvent être groupés dans l'ordre ci-après :

- 1° Obligation de transport ;
- 2° Droit de disposer de la marchandise en cours de transport ;
- 3° Responsabilité des chemins de fer ;
- 4° Exercice de l'action en responsabilité ;
- 5° Procédure. — Recours. — Exécution des jugements ;
- 6° Extinction de l'action. — Prescription ;
- 7° Règlement relatif à l'institution d'un office central ;
- 8° Dispositions réglementaires d'exécution.

L'obligation de transport pouvait-elle être décrétée sans un tempérament qui en atténuât les conséquences ?

Dans certains pays, les administrations de chemins de fer ne sont tenues d'effectuer les transports que dans les limites de leurs actes de concession. La conférence de Berne avait à tenir compte de cette situation spéciale.

La Convention réserve aux États contractants la désignation des administrations de chemins de fer se trouvant dans les conditions voulues pour les transports internationaux ; cette désignation entraîne *ipso facto* pour les administrations l'exécution de la Convention.

Les administrations de chemins de fer concédés en Belgique, de même que les chemins de fer de l'État, seront soumises au régime de la Convention et profiteront des débouchés que leur ouvrent les services internationaux.

La solution adoptée par la conférence de Berne, quant à la détermination

(1) *Annales parlementaires*, session de 1881, pp. 1051 à 1054.

(2) *Documents parlementaires*, n° 15, session de 1883-1884.

(3) *Annales parlementaires*, séance du 15 juin 1885, p. 1290. Discours de M. Olin.

des droits de l'expéditeur et du destinataire sur la marchandise en cours de transport répond à toutes les nécessités commerciales.

La Convention sanctionne des principes uniformes en matière de responsabilité et elle consacre, pour la liquidation des dommages-intérêts dus à raison de l'inexécution du contrat, un système qui constitue une transaction entre les principes consacrés par les différentes législations.

C'est ainsi que pour la réparation due en cas de perte, d'avarie ou de retard, l'indemnité comprend :

En cas de perte, la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de l'expédition, avec remboursement des droits de douane, de transport et autres frais;

En cas d'avarie, le montant de la dépréciation;

En cas de retard, la restitution proportionnelle à la durée du retard, de diverses quotités des frais de transport.

Moyennant paiement d'une taxe d'assurance et par une déclaration d'intérêt à la livraison, l'expéditeur peut se garantir de toute chance de dommage direct ou indirect résulté de l'inexécution du contrat, à charge par lui de fournir la justification du dommage.

L'article 35 de la Convention permet aux chemins de fer, par voie de tarifs spéciaux, de fixer le *maximum* de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que cette limitation de responsabilité corresponde, pour le public, à une réduction sur le prix du transport total des tarifs normaux.

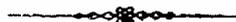
Certaines exceptions à la responsabilité qu'engendre pour les chemins de fer l'exécution des contrats de transport, ont trouvé place dans la Convention; elles s'imposent par les nécessités spéciales de l'exploitation des voies ferrées ou sont fondées sur la nature même des marchandises remises au transport.

La Convention renferme aussi un ensemble de dispositions se rattachant à l'exercice de l'action en responsabilité, à la procédure, aux recours, à l'extinction de l'action et à la prescription.

L'acte international signé à Berne le 14 octobre 1890 réalise un progrès incontestable au point de vue de la législation commerciale, et je suis convaincu, Messieurs, que vous en apprécierez l'utilité et la valeur. Aussi est-ce avec une entière confiance que je sou mets la Convention dont il s'agit à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Le P^{tes} DR CHIMAY.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES.

De tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention sur le transport de marchandises par chemins de fer, conclue à Berne, le 14 octobre 1890, entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 1890.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

LE P^{ce} DE CHIMAY.



CONVENTION INTERNATIONALE

SUR LE

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.



Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liechtenstein, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et le Conseil Fédéral de la Confédération Suisse,

ont résolu

de conclure une convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 juillet 1886, et ils ont nommé pour Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Le sieur Joseph Jooris, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse :

Le sieur Otto von Bülow, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi apostolique de Hongrie :

Le sieur Baron Alois von Seiller, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Le Président de la République française :

Le sieur Comte de Diesbach, Chargé d'Affaires de la République française près la Confédération Suisse, et

Le sieur George, Sénateur, Conseiller-maitre à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

Le sieur Auguste des Barons Peiroleri, Grand Officier de ses Ordres des St-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc. :

Pour les Pays-Bas :

Le sieur T. M. C. Asser, chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne, etc., Conseiller au Ministère des Affaires étrangères, Professeur de Droit à l'Université d'Amsterdam, et

Le sieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef des Affaires générales de la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Pour le Luxembourg :

Le sieur Guillaume Leibfried, Docteur en droit, Avocat au barreau de Luxembourg.

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies :

Le sieur André de Hamburger, Son Secrétaire d'État et Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse, et

Le sieur Isnard, Ingénieur, Conseiller de Cour, Chef de division au Ministère des chemins de fer.

Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse :

Le sieur Emile Welti, Chef du Département des Postes et Chemins de fer, et

Le sieur Gottfried Farner, Inspecteur administratif des Chemins de fer Suisses.

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

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 sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises 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° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- 2° 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° 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 réglementaires 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.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; 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, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

- 1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

- 2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;
- 3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions 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^{er}) 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.
- 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 des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.
- f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 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 5).
- k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 15).
- l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, 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.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

- 1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;
 - 2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur ;
 - 3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.
- 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 pour l'exécution de la Convention.

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.

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.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

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'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque Gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

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 réglementaires 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 de 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 qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'État où elles sont appliquées, sont chargées par l'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 connaissement.

ART. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en 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 remet à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

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, 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 aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, 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 de la marchandise dans la gare destinataire 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 dépenses devront être dûment constatées et seront 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 des 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 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

ART. 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclaté 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 réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration 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'arrêtant 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 produit le 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 du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'il 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, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le 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 dont il est fait mention à l'alinéa 1, 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 mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

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 15, 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, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, 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 désignation 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 réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et 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, 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, soit au départ, soit à l'arrivée, 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 recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer 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, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

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 l'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 de la marchandise, 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 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 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, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

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 de transport, 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 chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

ART. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

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 découverts,
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 et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,
en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.
- 3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'État où elles sont appliquées, ont été 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 et du déchargement ou d'un chargement défectueux.
- 4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier 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'écartier.

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 en règle générale, 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 réglementaires.

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 déduction 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.

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 d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

ART. 36.

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la

marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, 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 et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, 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 l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires 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 (art. 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, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$\frac{1}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport ;

- $\frac{2}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{3}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{3}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{4}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{5}{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de transport.

Si la dite 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, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

- $\frac{2}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{6}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{3}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{8}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{4}{10}$ du délai de transport ;
- $\frac{10}{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et 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 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 à partir du jour de la demande.

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 déclaration incorrecte ou inexacte 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.

Toutefois 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, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.
- 3° 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 du chemin de fer.
- 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 actions en indemnité 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 du chemin de fer, 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. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

ART. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

- 1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.
- 2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux 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 3.
- 3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés 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 chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont 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 chemins de fer intéressés au transport.

ART. 50.

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

ART. 51.

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 les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés 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 juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes 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 juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

ART. 34.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

ART. 35.

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

ART. 36.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce 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, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

ART. 37.

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

- 1° De recevoir les communications de chacun des États contractants et chacune des administrations de chemins 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° De prononcer, à la demande des parties, des sentences 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 tout 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 recouvrement 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 ses moyens d'action.

ART. 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des États concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1^{er}.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau 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 États.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des États contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet État et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, 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 États 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 États intéressés.

ART. 60.

La présente Convention engagera chaque État signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque État qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres États 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 États contrac-

tants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

En fois de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

(L. S.) J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

(L. S.) OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

(L. S.) SEILLER.

Pour la France :

(L. S.) C^{te} DE DIESBACH.

(L. S.) E. GEORGE.

Pour l'Italie :

(L. S.) A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

(L. S.) W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

(L. S.) J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

(L. S.) A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

(L. S.) WELTI.

(L. S.) FARNER.



LISTE

DES

lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la Convention internationale en matière de transport de marchandises.

ALLEMAGNE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS ALLEMANDES.

I. Chemins de fer de l'État ou exploités par l'État.

1. Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
2. Chemin de fer militaire.
3. Chemins de fer de l'État de Prusse et les autres chemins de fer exploités par l'État de Prusse,
à l'exception :
 - a. du chemin d'embranchement à voie étroite de la Haute-Silésie.
4. Chemins de fer de l'État de Bavière.
5. Chemins de fer de l'État de Saxe et les autres chemins de fer exploités par l'État de Saxe,
à l'exception des lignes à voie étroite suivantes :
 - b. Döbeln—Mügeln—Oschatz.
 - c. Grunstädtel—Oberrittersgrun.
 - d. Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.
 - e. Klotzsche—Königsbruck.
 - f. Mosel—Ortmannsdorf.
 - g. Mügeln près Oschatz—Nerchau-Trebsen.
 - h. Mügeln près Pirna-Geising.
 - i. Potschappel—Wilsdruff.
 - k. Radebeul—Radebourg.
 - l. Schoenfeld—Geyer.
 - m. Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, y compris l'embranchement Oberherold—Thum.
 - n. Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
 - o. Zittau—Markersdorf.
 - p. Zittau—Oybin, y compris l'embranchement Bertsdorf—Jonsdorf.

6. Chemins de fer de l'État de Wurtemberg.
7. Chemins de fer de l'État de Bade et les chemins de fer privés exploités par l'État de Bade.
8. Chemin de fer du Mein—Neckar, y compris la ligne Eberstadt—Pfungstadt.
9. Chemins de fer grand-ducaux de la Haute-Hesse.
10. Chemin de fer grand-ducal Frédéric François de Mecklembourg, à l'exception :
 - q. du chemin de fer à voie étroite Doberan—Heiligendamm.
11. Chemins de fer de l'État d'Oldenbourg, à l'exception :
 - r. du chemin de fer Ocholt—Westerstede.

II. *Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.*

12. Chemin de fer Alt-Damm—Colberg.
13. Chemin de fer Altona—Kaltenkirchen.
14. Chemin de fer Arnstadt—Ichtershausen.
15. Chemin de fer de l'État Brunswick.
16. Chemin de fer Breslau—Varsovie.
17. Chemin de fer de la vallée de Broel (Hennef—Waldbroel).
18. Chemin de fer de Crefeld.
19. Chemin de fer de Cronberg.
20. Chemin de fer Dahme—Uckro.
21. Chemin de fer Dortmund—Gronau—Enschede.
22. Chemin de fer à voie étroite Eckernförde—Kappeln.
23. Chemin de fer Eisenberg—Crossen.
24. Chemin de fer Eisern—Siegen.
25. Chemin de fer de la vallée de l'Erms (Metzingen—Urach).
26. Chemin de fer Eutin—Lübeck.
27. Chemin de fer Flensbourg—Kappeln.
28. Chemin de fer de jonction de Francfort s. Mein.
29. Chemin de fer Fürth—Zirndorf.
30. Chemin de fer de la forge George—Marie.
31. Chemin de fer Gernrode—Harzgerode.
32. Chemin de fer Gotteszell—Viechtach (section de Gotteszell à Teisnach).
33. Chemin de fer Halberstadt—Blankenbourg.
34. Chemin de fer Louis de Hesse.
35. Chemin de fer Hohenebra—Ebeleben.
36. Chemin de fer Hoya (Hoya—Eystrup).
37. Chemin de fer Ilmenau—Grossbreitenbach.
38. Chemin de fer de Kerkerbach.
39. Chemin de fer Kiel—Eckernförde—Flensbourg.
40. Chemin de fer Kirchheim.
41. Chemin de fer Kœnigsberg—Cranz.

42. Chemins de fer à voie étroite du district d'Altena.
43. Chemin de fer Lübeck—Buchen et Lübeck—Hambourg.
44. Chemin de fer Louis (Nuremberg—Fürth).
45. Chemin de fer Marienbourg—Mlawka.
46. Chemin de fer du Sud du Mecklembourg (Parchim—Neubrandenbourg).
47. Chemin de fer Murnau—Garmisch-Partenkirchen.
48. Chemin de fer Neubrandenbourg—Friedland.
49. Chemin de fer Neuhaldensleben.
50. Chemin de fer Neustrelitz—Warnemünde.
51. Chemin de fer Neustrelitz—Wesenberg—Mirow.
52. Chemin de fer Oberdorf—Füssen.
53. Chemin de fer Osterwieck—Wasserleben.
54. Chemin de fer Osthofen—Westhofen.
55. Chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, y compris la ligne
Fischhausen—Palmnicken.
56. Chemin de fer Parchim—Ludwigslust.
57. Chemin de fer Paulinenaue—Neu-Ruppin.
58. Chemin de fer Peine—Ilsede.
59. Chemin de fer du Palatinat.
60. Chemin de fer de la Priegnitz (Perleberg—Wittstock).
61. Chemin de fer Reinheim—Reichelsheim.
62. Chemin de fer Rhenc—Diemelthal (Bredelar—Martenberg).
63. Chemin de fer de Ruhla (Wutha—Ruhla).
64. Chemin de fer de la Saale.
65. Chemin de fer Schaftlach—Gmund.
66. Chemin de fer Schleswig—Angel (Schleswig—Suderbrarup).
67. Chemin de fer Sonthofen—Oberstdorf.
68. Chemin de fer Sprendlingen—Wœllstein.
69. Chemin de fer Stargard—Cüstrin, y compris la ligne Glasow—
Berlinchen.
70. Chemin de fer Stendal—Tangermünde.
71. Chemin de fer Warstein—Lippstadt.
72. Chemin de fer Weimar—Gera.
73. Chemin de fer Wermelskirchen—Burg.
74. Chemin de fer de Werra.
75. Chemin de fer Wittenberge—Perleberg.
76. Chemin de fer Worms—Offstein.
77. Chemin de fer Zell—Todtnau.
78. Chemin de fer Zschipkau—Finsterwalde.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. Administrations russes.

79. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Grande Compagnie Russe, de la frontière russe-allemande près Eydtkuhnen à Eydtkuhnen.

80. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Brest-Grajewo, de la frontière russe-allemande près Prostken à Prostken.
81. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de la Vistule, de la frontière russe-allemande près Illowo à Illowo.

II. Administrations autrichiennes.

82. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-allemande près Myslowitz à Myslowitz.
83. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Central Morave-Silésien, de la frontière austro-allemande près Hennersdorf à Ziegenhals.
84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest Autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadt à Mittelwalde.
85. Le tronçon, exploité par la société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la frontière austro-allemande près Mittelsteine à Mittelsteine.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de jonction Sud-Nord Allemand, de la frontière austro-allemande :

86. près Liebau à Liebau.
87. près Seidenberg à Seidenberg.
88. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Ebersbach à Ebersbach.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de Buschtéhrad, de la frontière austro-allemande :

89. près Reitzenhain à Reitzenhain.
90. près Klingenthal à Klingenthal.
91. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de l'Ouest de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Fourth i. W. à Fourth i. W.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-allemande :

92. près Niklasdorf à Ziegenhals.
93. près Passau à Passau.
94. près Braunau à Simbach.
95. près Lochau à Lindau.

III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer du Nord-Est Suisse, de la frontière suisse-allemande :

96. près Constance à Constance.
97. près Rielasingen à Singen.
98. près Waldshut à Waldshut.

IV. Administrations françaises.

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-

Lorraine et co-exploités par le chemin de fer de l'Est Français, de la frontière franco-allemande :

- 99. près Altmünsterol à Altmünsterol.
- 100. près Avricourt à Deutsch-Avricourt.
- 101. près Chambrey à Chambrey.
- 102. près Novéant à Novéant.
- 103. près Amanweiler à Amanweiler.
- 104. près Fentsch (Fontoi) à Fentsch (Fontoi).

V. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière néerlandaise-allemande :

- 105. près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle.
- 106. près Dalheim à Dalheim.

VI. Administrations néerlandaises.

- 107. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Brabant-septentrional-Allemand, de la frontière néerlandaise-allemande près Gennep à Wesel.
- 108. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Hollandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Crancenburg à Cleve.
- 109. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Rhénan-Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Emmerich à Emmerich.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer de l'État Néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande :

- 110. près Gronau à Gronau.
- 111. près Gildehaus à Salzbergen.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations allemandes, voir :

Belgique, chiffre 14.
 France, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.
 Luxembourg, chiffres 2, 3.
 Pays-Bas, chiffres 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
 Autriche-Hongrie, chiffres 23 à 44 inclus.
 Russie, chiffres 47, 48, 49, 50, 51, 52,
 Suisse, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

AUTRICHE-HONGRIE.

**I. Royaume et pays représentés au « Reichsrath »
(y compris Liechtenstein).**

A. TOUTES LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER ET LES SOCIÉTÉS MENTIONNÉES CI-DESSOUS, AYANT LEUR SIÈGE EN AUTRICHE-HONGRIE.

1. Direction générale impériale-royale des chemins de fer de l'État Autrichien, y compris la partie de la ligne de Feldkirch à Buchs qui est située dans la principauté de Liechtenstein et le tronçon co-exploité par la Compagnie Italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne près Pontebba à Pontafel. Sont exceptées par contre les lignes des chemins de fer de l'État en Dalmatie :
 - a. Spalato—Siveric—Knin.
 - b. Perkovic—Slivno—Sebenico.
en outre les lignes d'intérêt local de Koloméa :
 - c. Koloméa—Sloboda rungurska et l'embranchement :
 - d. Nadwornianski przedmiescie Szeparowce —Kniaźdwór.
2. Chemin de fer Aussig—Teplitz.
3. Chemins de fer commerciaux de la Bohême.
4. Chemin de fer du Nord de la Bohême.
5. Chemin de fer de l'Ouest de la Bohême.
6. Chemin de fer Bozen—Meran.
7. Chemin de fer de Buschtehrad.
8. Chemin de fer Galicien de Charles-Louis, y compris les tronçons de Brody et Podwoloczyaska à la frontière austro-russe près Brody et Podwoloczyaska co-exploités par l'administration des chemins de fer Russes du Sud-Ouest. Est excepté par contre l'embranchement :
 - e. Podleze—Niepolomice.
9. Chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand.
10. Chemin de fer Kaschau—Oderberg (tronçon Autrichien).
11. Chemin de fer de Kremsthal.
12. Chemin de fer Central Morave-Silésien.
13. Chemin de fer d'intérêt local de Neutitschein.
14. Chemin de fer du Nord-Ouest-Autrichien.
15. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'État (lignes Autrichiennes).
16. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes Autrichiennes), excepté la ligne d'intérêt local à voie étroite Mœdling—Hinterbruehl près de Vienne (à moteurs électriques).
17. Chemin de fer de jonction Sud-Nord-Allemand.
18. Chemin de fer d'intérêt local Stauding—Stramberg.
19. Chemins de fer de l'État Hongrois exploitant le tronçon de Lawoczne à

la frontière hongroise du chemin de fer de l'État impérial-royal de Stryj à la frontière hongroise près Beskid.

- 20. Chemin de fer Vienne—Aspang.
- 21. Chemin de fer de ceinture à Vienne.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. Administrations italiennes.

Les tronçons, exploités par la Compagnie italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne :

- 22. près Cormons à Cormons.
- 23. près Pontebba à Pontafel dans la direction de l'Italie.
- 24. près Peri à Ala.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Bavière, de la frontière allemande-autrichienne :

- 25. près Kiefersfelden à Kufstein.
- 26. près Salzbourg à Salzbourg.
- 27. près Waldsassen à Eger.
- 28. près Schirnding à Eger.
- 29. près Asch à Eger.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Saxe, de la frontière allemande-autrichienne :

- 30. près Brambach à Eger.
- 31. près Bärenstein à Weipert.
- 32. près Moldau à Moldau.
- 33. près Schœna à Bodenbach.
- 34. près Schœna à Tetschen.
- 35. près Neusalza-Spremberg à la frontière austro-allemande près Taubenheim.
- 36. près Alt- et Neu-Gersdorf à la frontière austro-allemande près Ebersbach.
- 37. près Seifhennersdorf à Warnsdorf.
- 38. près Gross-Schœnau à Warnsdorf.
- 39. près Zittau à Reichenberg.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière allemande-autrichienne :

- 40. près Neusorge à Halbstadt.
- 41. près Jägerndorf à Jägerndorf.
- 42. près Oderberg à Oderberg.
- 43. près Goczalkowitz à Dzieditz.
- 44. près Neuberun à Oswiecim.

III. Administrations russes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer Russes du Sud-Ouest dans la direction de la Russie, de la frontière russe-autrichienne :

- 45. près Radziwilow à Brody.
- 46. près Woloczysk à Podwoloczyska.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations autrichiennes, voir :

- Allemagne, chiffres 82 à 95 inclus.
- Italie, chiffre 6.
- Russie, chiffres 53, 54, 55.
- Suisse, chiffres 12, 13.

II. HONGRIE.

TOUTES LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER ET LES SOCIÉTÉS MENTIONNÉES CI-DESSOUS, AYANT LEUR SIÈGE EN AUTRICHE OU EN HONGRIE.

1. Chemins de fer de l'État Hongrois, excepté les lignes :

- Garam-Berzencze—Selmeczbánya.
- Soroksár—Szt.-Lőrincz.
- Taraczköz—Teresel.

mais y compris les lignes suivantes exploitées par les chemins de fer de l'Etat :

- a. Frontière de Roumanie—Prédeal.
- b. Zimony (frontière)—Belgrade.
- c. Brod—Bosna-Brod.
- d. Chemin de fer Arad—Temesvár.
- e. Chemin de fer d'intérêt local Békés-Földvár—Békés.
- f. Chemin de fer d'intérêt local Debreczen—H.-Nánás—Büd- Szt.-Mihály.
- g. Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh.
- h. Chemin de fer d'intérêt local Puszta-Tenyő—Kun-Szt.-Márton.
- i. Chemin de fer d'intérêt local Kun-Szt.-Márton—Szentés.
- j. Chemin de fer d'intérêt local Ujszász—Jász-Apáti.
- k. Chemin de fer d'intérêt local Mező-Tur—Turkeve.
- l. Chemins de fer d'intérêt local de Zagorie (Csáktornya—Zágráb).
- m. Chemin de fer d'intérêt local Vinkovce—Brcka.
- n. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
- o. Chemin de fer d'intérêt local de Mátra.
- p. Chemin de fer d'intérêt local Bánréve—Ozd.
- q. Chemin de fer d'intérêt local de Bihar.
- r. Chemin de fer d'intérêt local Héjasfalva—Székelyudvarhely.
- s. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Ludas—Beszterce.

- t.* Chemin de fer d'intérêt local Ruma—Vrdnik.
 - u.* Chemin de fer d'intérêt local Szombathely—Pinkafő.
 - v.* Chemin de fer d'intérêt local Bóba—Sümegh.
 - w.* Chemin de fer d'intérêt local Marmaros-Sziget—Sziget.
 - x.* Chemin de fer d'intérêt local Szatmár—Nagybánya.
 - y.* Chemin de fer d'intérêt local de Szilagyság.
 - z.* Chemin de fer d'intérêt local Nyiregyháza—Mátészalka.
 - aa.* Chemin de fer d'intérêt local Rétszihus—Szegszárd.
 - bb.* Chemin de fer d'intérêt local Budapest—Lajosmizse.
 - cc.* Chemin de fer d'intérêt local Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma.
 - dd.* Chemins de fer d'intérêt local de Bács-Bodrogh.
 - ee.* Chemin de fer Pécs—Barcs.
 - ff.* Chemin de fer Mohács—Pécs.
2. Société Autrichienne-Hongroise des chemins de fer de l'État (lignes Hongroises), y compris les lignes exploitées par cette société :
 - Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek.
 - Chemin de fer d'intérêt local de Torontál.
 3. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes Hongroises), y compris les lignes d'intérêt local exploitées par cette société :
 - a.* Kőszegh—Szombathely.
 - b.* Barcs—Pakrácz.
 4. Compagnie impériale-royale de chemin de fer Kaschau—Oderberg (lignes Hongroises), y compris la partie Margitfalu — Gölniczbánya du chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Gölnicz, exploitée par la compagnie, mais excepté la partie à voie étroite Gölniczbánya—Szomolnok de la même ligne.
 5. Compagnie du chemin de fer Győr—Sopron—Ebenfurt, y compris le tronçon exploité par elle de Lujta-Ujfalu—Ebenfurt de la ligne de la Société impériale-royale des chemins de fer du Sud Vienne—Pottendorf—Wienerneustadt.
 6. Chemin de fer d'intérêt local d'Arad et de Csanád.
 6. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Szamos.
 8. Chemin de fer d'intérêt local Keszthely—Balaton-Szt.-György.
 9. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Poprád.

BELGIQUE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS BELGES.

1. Administration des chemins de fer de l'État Belge
2. Nord Belge.
3. Grand Central Belge.
4. Liège—Maestricht.
5. Gand—Terneuzen.

6. Malines—Terneuzen.
7. Flandre Occidentale.
8. Chemin de fer de Chimay.
9. Gand—Eecloo—Bruges.
10. Termonde—St-Nicolas.
11. Hasselt—Maeseck.
12. Anvers—Gand (Waes).

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. Administrations néerlandaises.

13. Le tronçon, exploité par la Compagnie des chemins de fer de l'État Néerlandais, de la frontière belge-néerlandaise près Achel à Liège-Vivegnis, Ans (État) et Flémalle-Grande.

II. Administrations allemandes.

14. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière belge-néerlandaise près Bleyberg à Bleyberg.

III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie des chemins de fer français du Nord, de la frontière belge-française :

15. près Comines à Comines.
16. près Halluin à Menin.

IV. Administrations luxembourgeoises.

Les tronçons, exploités par la société du chemin de fer Prince Henry, de la frontière belge-luxembourgeoise :

17. près Pétange à Athus.
18. près Clémency à Autel-Bas.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations belges, voir :

Allemagne, chiffres 105, 106.

France, chiffres 9, 10, 11, 12, 15.

Pays-Bas, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

FRANCE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS FRANÇAISES.

Les lignes d'intérêt général :

1. Du Nord.
2. De l'Est, y compris les lignes de Monthermé à Monthermé, Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois, Carignan à Messempré, Charmes à Rambervillers, Avricourt à Blamont et à Cirey, Saint-Dizier à Vassy, Vassy à Doulevant-le-Château, exploitées par la Compagnie pour le compte des concessionnaires directs.
3. De l'Ouest.
4. De Paris-Lyon-Méditerranée, y compris le chemin de fer du Vieux Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités pour le compte des concessionnaires directs.
5. D'Orléans, y compris les lignes d'intérêt local de la Sarthe exploitées dans les mêmes conditions que le réseau normal.
6. Du Midi.
7. Du réseau de l'État, y compris les lignes d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu et de Barbezieux à Châteauneuf, exploitées pour le compte des concessionnaires directs.
8. Des deux Ceintures de Paris, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. *Administrations belges.*

Les tronçons, exploités par le Grand Central Belge, de la frontière franco-belge :

9. près Treignes à Vireux.
10. près Doissche à Givet.
11. Le tronçon, exploité par la Compagnie de chemin de fer du Nord Belge, de la frontière franco-belge près Heer-Agimont à Givet.
12. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge des chemins de fer de la Flandre Occidentale, de la frontière franco-belge près Abeele à Hazebrouck.
13. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge du chemin de fer de Chimay, de la frontière franco-belge près Momignies à Anor.

II. *Administrations allemandes.*

Les tronçons, appartenant au chemin de fer de l'Est Français et

co-exploités par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière franco-allemande :

14. près Altmunsterol à Petit-Croix.
15. près Deutsch-Avrécourt à Igney-Avrécourt.
16. près Chambrey à Moncel.
17. près Novéant à Pagny-sur-Moselle.
18. près Amanweiler à Batilly.
19. près Fentsch (Fontoi) à Audun-le-Roman.

III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Jura-Simplon, de la frontière franco-suisse :

20. près Delle à Delle.
21. près Vallorbes à Pontarlier.
22. près Verrières à Pontarlier.

IV. Administrations italiennes.

25. Le tronçon, exploité par la Compagnie Italienne de la Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Modane à Modane.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations françaises, voir :

Allemagne, chiffres 99, 100, 101, 102, 105, 104.
 Belgique, chiffres 15, 16.
 Italie, chiffre 4.
 Suisse, chiffres 20, 21, 22, 25.

ITALIE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS ITALIENNES.

1. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de la Méditerranée.
2. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de l'Adriatique.
5. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau sicilien.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. Administrations françaises.

4. Le tronçon, exploité par la Compagnie française de Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Ventimiglia à Ventimiglia.

II. *Administrations suisses.*

5. Le tronçon, exploité par la Compagnie du Gothard, de la frontière italo-suisse près Pino à Luino.

III. *Administrations autrichiennes.*

6. Le tronçon, co-exploité par les chemins de fer impériaux-royaux de l'État autrichien dans la direction vers l'Italie, de la frontière italo-autrichienne, près Pontafel à Pontebba.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations italiennes, voir :

France, chiffre 25.

Autriche-Hongrie, chiffres 22, 23, 24.

Suisse, chiffre 24.

LUXEMBOURG.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS LUXEMBOURGEOISES.

1. Chemin de fer Prince-Henri, y compris la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.

I. *Administrations allemandes.*

2. Les lignes des chemins de fer Guillaume du Luxembourg exploitées par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
3. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière allemande-luxembourgeoise près Trois-Vierges à Trois-Vierges.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations luxembourgeoises, voir :

Belgique, chiffres 17, 18.

PAYS-BAS.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS NÉERLANDAISES.

1. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.
2. Compagnie du chemin de fer Rhénan-Néerlandais.
3. Compagnie du chemin de fer Hollandais.
4. Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais.
5. Compagnie du chemin de fer Brabant-Septentrional-Allemand.
6. Compagnie du chemin de fer Haarlem-Zandvoort.

*B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGÈRES.**I. Administrations allemandes.*

7. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'État grand-ducal d'Oldenbourg, de la frontière allemande-néerlandaise près Neuschanz à Neuschanz.
Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière allemande-néerlandaise :
 8. près Borken à Winterzwyk.
 9. près Bocholt à Winterswyk.
 10. près Elten à Zevenaar.
 11. près Straelen à Venloo.
 12. près Kaldenkirchen à Venloo.
 13. Près Dahlheim à Vlodrop.

II. Administrations belges.

- Les tronçons exploités par le Grand Central Belge,
14. de la frontière belge-néerlandaise près Hamont à la frontière néerlandaise-allemande près Dahlheim.
 15. de la frontière belge-néerlandaise près Lanaeken à la frontière néerlandaise-allemande près Aix-la-Chapelle.
 16. de la frontière belge-néerlandaise près Weelde-Merxplas à Tilbourg.
 17. Le tronçon exploité par le chemin de fer Liège-Maestricht, de la frontière belge-néerlandaise près Visé à Maestricht.
 18. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près La Clinge à Terneuzen.
 19. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près Selzaete à Terneuzen.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations néerlandaises, voir :

Belgique, chiffre 15.

Allemagne, chiffres 107, 108, 109, 110, 111.

RUSSIE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS RUSSES.

1. Chemin de fer Nicolas.
2. Chemin de fer Poutiloff (embranchement du chemin de fer Nicolas).
3. Chemin de fer Rybinsk—Bologoié.
4. Chemin de fer Ostachkovo—Rjew.
5. Chemin de fer St. Pétersbourg—Varsovie.
6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2^e section).
7. Chemin de fer Riga—Tuckum.
8. Chemin de fer Moscou—Nijninovgorod.
9. Chemin de fer Chouïa—Ivanovo.
10. Chemin de fer Moscou—Jaroslavl.
11. Chemin de fer Moscou—Brest.
12. Chemin de fer Moscou—Koursk.
13. Chemin de fer Moscou—Riazan.
14. Chemin de fer Riazan—Koslow.
15. Chemin de fer Riajsk—Viazma.
16. Chemin de fer Riajsk—Morchansk.
17. Chemin de fer Tambow—Koslow.
18. Chemin de fer Tambow—Saratow.
19. Chemin de fer Griazi—Tsaritsyn.
20. Chemin de fer Koslow—Voronège—Rostow.
21. Chemin de fer Cathérine.
22. Chemin de fer Orel—Griazi.
23. Chemin de fer de Livny (voie étroite).
24. Chemin de fer Orel—Vitebsk.
25. Chemin de fer Dünabourg—Vitebsk.
26. Chemin de fer Riga—Dünabourg.
27. Chemin de fer de Mitau.
28. Chemin de fer Libau—Romny.
29. Chemin de fer Varsovie—Térespol.
30. Chemin de fer Varsovie—Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie—Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer Koursk—Kiew.
34. Chemins de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow—Nicolaiëw.
36. Chemin de fer Koursk—Kharkow—Azow.
37. Chemin de fer Losovaïa—Sébastopol.
38. Chemin de fer de la Vistule.
39. Chemin de fer Ivangorod—Dombrovo.
40. Chemin de fer Morchansk—Syzran.
41. Chemin de fer de Vladikavkaz.

- 42. Chemin de fer de Fastow.
- 43. Chemin de fer d'Orenbourg.
- 44. Chemin de fer Samara—Oufa.
- 45. Chemin de fer de Mourome.
- 46. Chemins de fer de Polésie.

**B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS
ÉTRANGÈRES.**

I. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière allemande-russe :

- 47. près Eydtkuhnen à Wirballen.
- 48. près Ottlotschin à Alexandrowo.
- 49. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de l'Oder rive droite).
- 50. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de la Haute-Silésie).
- 51. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, de la frontière allemande-russe près Prostken à Grajewo.
- 52. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Marienbourg—Mlawa, de la frontière allemande-russe près Illowo à Mlawa.

II. Administrations autrichiennes.

- 53. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-russe près Szczakowa à Granica.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer Galicien de Charles-Louis dans la direction vers la Russie de la frontière austro-russe :

- 54. près Brody à Radziwilow.
- 55. près Podwoloczyska à Woloczysk.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations russes, voir :

Allemagne, chiffres 79, 80, 81.
Autriche-Hongrie, chiffres 45, 46.

SUISSE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS SUISSES.

- 1. Chemin de fer du Central Suisse.
- 2. Chemin de fer du Gothard.

3. Chemin de fer du Jura-Simplon.
4. Chemin de fer du Nord-Est Suisse.
5. Chemin de fer de l'Union Suisse.
6. Chemin de fer du Jura neuchâtelois.
7. Chemin de fer de l'Emmenthal.
8. Chemin de fer Langenthal—Huttwil
9. Chemin de fer du Tössthal.
10. Chemin de fer du Seethal argovien-lucernois.
11. Chemin de fer du Sud-Est Suisse.

**B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS
ÉTRANGÈRES.**

I. Administrations autrichiennes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien, de la frontière austro-suisse :

12. près Buchs à Buchs.
13. près St-Margrethen à St-Margrethen.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, de la frontière allemande-suisse :

14. près Gottmadingen à la frontière suisse-allemande près Wilchingen.
15. près Stetten à Bâle.
16. près Leopoldshöhe à Bâle.
17. près Grenzach à Bâle.
18. Le chemin de fer de raccordement de la gare badoise à la gare du Central à Bâle, co-exploité par les chemins de fer Badois.
19. Le tronçon, exploité par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière allemande-suisse près St-Louis à Bâle.

III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-suisse :

20. près St-Gingolph à Bouveret.
21. près Chênc-Bourg à Genève-Eaux-Vives.
22. près La Plaine à Genève-Cornavin.
23. près Col-des-Roches au Locle.

IV. Administrations italiennes.

24. Le tronçon, exploité par les Compagnies Italiennes du réseau de la

Méditerranée et de l'Adriatique, de la frontière italo-suisse près Chiasso à Chiasso.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations suisses, voir :

Allemagne, chiffres 96, 97, 98.

France, chiffres 20, 21, 22.

Italie, chiffre 5.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.

RÈGLEMENT

RELATIF

A L'INSTITUTION D'UN OFFICE CENTRAL.

ART. I.

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 100,000 francs par année, seront supportés par chaque État dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins 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 de chemins de fer. 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 sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des États contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les États contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun États contractants et communiquera aux autres États tous les renseignements nécessaires.

ART. III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant 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 tout 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 injonctions 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 duquel dépend 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 sur la liste par lui présentée.

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 faire rayer le chemin de fer sur la liste, 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 transports internationaux.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé ce Règlement.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique.

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

P O U R

l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises
par chemins de fer.

§ 1.

(Art. 5 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 se trouvent 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 États 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 pourra 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 chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture, que lorsque leur nature permettra 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 XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, 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 déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le 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 de 5 % la capacité de chargement 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 250 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 dans 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.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les États dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il 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 règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements 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.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

§ 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 des présentes dispositions réglementaires, 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 de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre trois chemins de fer ou plus :
 - a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de 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 États contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces États.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIERSBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.

ANNEXE 1.**PRESCRIPTIONS****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 toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec 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 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au 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 récipients 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 récipients : les récipients en bois 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.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 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 ferblanc soudées, contenant 50 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 que 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 ferblanc 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 ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

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

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu

dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

IX.

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

- 1° 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 sable fossile ou autres substances meubles.
- 2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

X.

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

soit

- 1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

- 2° en vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des 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, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

- 3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable 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-citernes) ou

en tonneaux — 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° XXXV.

XII.

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

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, l'esprit de 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 fermoirs.

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

3° Les prescriptions sous 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 N° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

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'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transportée 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'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 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° IX) et de l'essence de pétrole (voir n° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, 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° XXXV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou

s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer ;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc.) ;

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzolé, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes :

- 1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que
 - a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
 - ou
 - b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
 - ou
 - c. dans des vases en verre ; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :
 - aa. Quand plusieurs vases 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 terre fossile ou autres substances meubles ;
 - bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.
- 2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.
- 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° XXXV.
- 6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand

cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes :

- 1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
 - a. dans des tonneaux particulièrement bous et solides,
ou
 - b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
ou
 - c. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :
 - aa. Quand plusieurs vases 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 terre fossile ou autres substances meubles.
 - bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jones, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.
- 2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.
- 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 chiffre 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° XXXV.
- 6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des

camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

- 7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.
- 8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à manœuvrer avec précaution ».
- 9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

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 0,680 ou moins à une température de 17,5° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes :

- 1° Ces objets ne peuvent être transportés que
 - a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
ou
 - b. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :
 - aa. Quand plusieurs vases 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 terre fossile ou autres substances meubles.
 - bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jones, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.
- 2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

- 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 sous 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° XXXV.
- 6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.
- 7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.
- 8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot « inflammable », imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à ranger avec précaution ».

XXIII.

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

Cette disposition s'applique aussi 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° XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au 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 ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois
solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

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

XXVI

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

XXVII.

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

XXVIII.

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

XXIX.

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.

XXX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au 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 des 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.

XXXI.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, 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 sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le

chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3.)

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

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

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 à l'heure fixée 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 à la 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 complet.
- 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.

XXXIII.

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

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la 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° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, 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 opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les N^{os} IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII 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 N^{os} IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n^o XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Fait à Berne, le quatorze octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER :

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour le Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.



Transport international par chemins de fer.

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE.

(Formulaire I) Petite vitesse (papier blanc)
 (Formulaire II) Grande vitesse (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer

N° Propriétaire
 N° Propriétaire
 N° Propriétaire

} des
 } wa-
 } gons

N° de la
 Pos. feuille de route

Mr (1)

.....

.....

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

(1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

.....

Chemin de fer destinataire

.....

Station destinataire

.....

MARQUE ET NUMÉRO	NOMBRE	NATURE DE L'EMBALLAGE	Désignation 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 régle- ments respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés.								
							<p>Port payé</p> <hr/> <p>Intérêt à la livraison</p> <p>Total des } en toutes lettres Débours Rembour- sements</p> <hr/> <p>Détail des débours et des remboursements</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Montant.</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	Montant.							
Montant.															
Timbre de la station d'expédition			Timbre du pesage		Timbre de la station destinataire		<p>Déclaration de port payé par l'expéditeur</p> <p>....., le 18 ..</p> <p style="text-align: right;">Signature et adresse de l'expéditeur,</p>								



Transport international par chemins de fer.

LETTRE DE VOITURE.

(Formulaire I) Petite vitesse (papier blanc)
(Formulaire II) Grande vitesse (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer



N° Propriétaire
N° Propriétaire
N° Propriétaire
des wagons

M. ()

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

(1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

N° Pos. de la feuille de route

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Table with columns: MARQUE ET NUMÉRO, NOMBRE, NATURE DE L'EMBALLAGE, Désignation 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. Total des dépenses (Port payé, Intérêt à la livraison, Débourss, Remboursements) and Montant table.

Timbre de la station d'expédition

Timbre du pesage

Timbre de la station destinataire

Déclaration de port payé par l'expéditeur

....., le 18 ..

Signature et adresse de l'expéditeur,

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

N. ISNARD.

E. GEORGE.

Pour la Suisse :

WELTI.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

FARNER.



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 _____*)

avec un emballage défectueux notamment :

.
.

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

. le 18

*) 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.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.



ANNEXE 4.

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.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PETROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.

PROTOCOLE.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit :

1^o Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même État, et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'État d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un État, en destination, soit de la gare frontière d'un État limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre État.

2^o Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des États dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'État qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3^o Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les États dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque État, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque État concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4^o Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention

conclue à la date de ce jour, sera considéré com me faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour la Belgique :

J. JOORIS.

Pour l'Allemagne :

OTTO VON BÜLOW.

Pour l'Autriche-Hongrie :

SEILLER.

Pour la France :

C^{te} DE DIESBACH.

E. GEORGE.

Pour l'Italie :

A. PEIROLERI.

Pour le Luxembourg :

W. LEIBFRIED.

Pour les Pays-Bas :

T. M. C. ASSER.

J. C. M. VAN RIEMSDYK.

Pour la Russie :

A. HAMBURGER.

N. ISNARD.

Pour la Suisse :

WELTI.

FARNER.

