

SOCIÉTÉ DES NATIONS

Recueil des Traités

Traités et Engagements internationaux

enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations

OLUME CXCH

1938

N^o 4458-4484

LEAGUE OF NATIONS

Treaty Series

Treaties and International Engagements

registered with the Secretariat of the League of Nations

Société des Nations

JOURNAL OFFICIEL

Publié en deux éditions, l'une en français, l'autre en anglais. Paraît en principe chaque mois, mais deux numéros peuvent occasionnellement être fondus en un seul fascicule. Contient les procès-verbaux des sessions du Conseil, le texte des rapports et résolutions adoptés par le Conseil et les principaux documents officiels reçus ou expédiés par le Secrétariat.

CONDITIONS D'ABONNEMENT

argent suisse

Abonnement annuel (1939) (y compris l'Index)	Fr. 60.—
1 ^{re} Année (1920)	» 15.—
2 ^{me} » (1921)	» 15.—
3 ^{me} » (1922) jusqu'à 9 ^e année (1928) chaque année	» 60.—
10 ^{me} » (1929) jusqu'à 19 ^e année (1938) chaque année (y compris l'Index)	» 75.—

Le prix des numéros isolés varie selon le nombre de pages.

League of Nations

OFFICIAL JOURNAL

Published separately in French and English. Is, in principle, a monthly publication, though two numbers may occasionally be combined in one volume. Contains the Minutes of the Council sessions, the texts of reports and resolutions adopted by the Council and the principal official documents received or sent out by the Secretariat.

SUBSCRIPTION TERMS.

Annual Subscription (1939) (including Index)	£3	\$15.00
1920 (all issues)	15s.	\$ 3.00
1921 " "	15s.	\$ 3.00
1922 " "	£3	\$12.00
1923-1928 (all issues)	£2 10s.	\$12.00
1929-1933 (all issues) (including Index)	£3	\$15.00
1934-1938 (all issues) (including Index)	£3 15s.	\$18.75

The prices of the separate numbers vary according to size.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

Recueil des Traités

*Traités et Engagements internationaux
enregistrés par le Secrétariat de la
Société des Nations*

LEAGUE OF NATIONS

Treaty Series

*Treaties and International Engagements
registered with the Secretariat of the
League of Nations*

SOCIÉTÉ DES NATIONS

Recueil des Traités

*Traités et Engagements internationaux
enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations*

VOLUME CXCH

1938

N° 4458-4484

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
N° 4458. — Allemagne, Etats-Unis du Brésil, Cuba, Espagne, France, etc. :	
Arrangement de Madrid du 14 avril 1891 concernant la répression des fausses indications de provenance sur les marchandises, révisé à Washington, le 2 juin 1911, à La Haye, le 6 novembre 1925, et à Londres, le 2 juin 1934... ..	9
N° 4459. — Allemagne, Autriche, Belgique, Etats-Unis du Brésil, Cuba, etc. :	
Convention d'union de Paris du 20 mars 1883 pour la protection de la propriété industrielle, révisée à Bruxelles, le 14 décembre 1900, à Washington, le 2 juin 1911, à La Haye, le 6 novembre 1925, et à Londres, le 2 juin 1934... ..	17
N° 4460. — Etats-Unis d'Amérique et Pays-Bas :	
Convention prévoyant l'arbitrage d'un différend relatif au paiement de certaines fournitures militaires. Signée à Washington, le 18 mars 1938... ..	49
N° 4461. — Belgique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Danemark, Espagne, France, Norvège et Pays-Bas :	
Convention concernant le statut des réfugiés provenant d'Allemagne, avec annexe. Signée à Genève, le 10 février 1938... ..	59
N° 4462. — Lithuanie et Pologne :	
Echange de notes comportant un arrangement concernant la circulation routière internationale. Kaunas, le 23 juillet 1938... ..	83
N° 4463. — Etats-Unis d'Amérique et Haïti :	
Accord exécutif additionnel modifiant à nouveau l'Accord financier du 7 août 1933 entre les deux pays. Signé à Port-au-Prince, le 1 ^{er} juillet 1938... ..	89
N° 4464. — Etats-Unis d'Amérique et Canada :	
Echange de notes comportant un arrangement relatif à la navigation aérienne. Washington, le 28 juillet 1938... ..	93

LEAGUE OF NATIONS

Treaty Series

*Treaties and International Engagements
registered with the Secretariat of the League of Nations*

VOLUME CXCII

1938

Nos. 4458-4484

TABLE OF CONTENTS.

	Page
No. 4458. — Germany, United States of Brazil, Cuba, Spain, France, etc. :	
Agreement of Madrid of April 14th, 1891, for the Prevention of False Indications of Origin on Goods, revised at Washington, June 2nd, 1911, at The Hague, November 6th, 1925, and at London, June 2nd, 1934	9
No. 4459. — Germany, Austria, Belgium, United States of Brazil, Cuba, etc. :	
Union Convention of Paris, March 20th, 1883, for the Protection of Industrial Property, revised at Brussels, December 14th, 1900, at Washington, June 2nd, 1911, at The Hague, November 6th, 1925, and at London, June 2nd, 1934	17
No. 4460. — United States of America and the Netherlands :	
Convention providing for the Arbitration of a Difference relating to Payment for Certain Military Supplies. Signed at Washington, March 18th, 1938	49
No. 4461. — Belgium, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Denmark, Spain, France, Norway and the Netherlands :	
Convention concerning the Status of Refugees coming from Germany, with Annex. Signed at Geneva, February 10th, 1938	59
No. 4462. — Lithuania and Poland :	
Exchange of Notes constituting an Agreement regarding International Road Traffic. Kaunas, July 23rd, 1938	83
No. 4463. — United States of America and Haiti :	
Supplementary Executive Agreement further modifying the Financial Agreement of August 7th, 1933, between the Two Countries. Signed at Port-au-Prince, July 1st, 1938 ...	89
No. 4464. — United States of America and Canada :	
Exchange of Notes constituting an Arrangement relating to Air Navigation. Washington, July 28th, 1938	93

	Pages
N° 4465. — Etats-Unis d'Amérique et Canada :	
Echange de notes comportant un arrangement relatif à la délivrance par l'un des deux pays aux ressortissants de l'autre pays de brevets d'aptitude ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils. Washington, le 28 juillet 1938	115
N° 4466. — Etats-Unis d'Amérique et Canada :	
Echange de notes comportant un arrangement relatif aux certificats de navigabilité pour les aéronefs destinés à l'exportation. Washington, le 28 juillet 1938	125
N° 4467. — Danemark et Pays-Bas :	
Convention tarifaire, signée à Copenhague, le 29 juin 1937, et échange de notes y relatif de la même date	137
N° 4468. — Allemagne et Pays-Bas :	
Arrangement tendant à faire entrer le trafic économique entre les Pays-Bas et l'Autriche dans le système des traités de commerce entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Signé à Berlin, le 25 mai 1938	143
N° 4469. — France et Pays-Bas :	
Echange de notes comportant un accord sur l'exploitation de la ligne aérienne Saïgon-Batavia. Paris, le 15 juillet 1938	151
N° 4470. — Égypte et Colonie et Protectorat du Kénia, Protectorat de l'Ouganda et Territoire sous mandat du Tanganyika :	
Accord relatif à l'échange des colis postaux, et règlement d'exécution y annexé. Signés au Caire, le 5 mai 1938, et à Nairobi, le 2 juin 1938	157
N° 4471. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et France :	
Arrangement relatif au transport de la malle de l'Inde. Signé à Paris, le 2 août 1938, et à Londres, le 19 août 1938.	189
N° 4472. — Mexique et Suède :	
Arrangement concernant l'échange direct des colis postaux. Signé à Stockholm, le 31 juillet 1931, et à Mexico, le 14 septembre 1931	195
N° 4473. — Etats-Unis d'Amérique et Suède :	
Convention concernant l'échange des colis postaux. Signée à Stockholm, le 28 juin 1932, et à Washington, le 11 juillet 1932	205
N° 4474. — Lithuanie et Suède :	
Convention concernant les relations postales entre les deux pays. Signée à Stockholm, le 13 mai 1938, et à Kaunas, le 17 mai 1938	237
N° 4475. — L'enregistrement qui avait été effectué sous ce numéro a été annulé par le gouvernement intéressé.	

	Page
No. 4465. — United States of America and Canada :	
Exchange of Notes constituting an Arrangement relating to the Issuance by Each Country of Certificates of Competency or Licenses to Nationals of the Other Country for the Piloting of Civil Aircraft. Washington, July 28th, 1938	115
No. 4466. — United States of America and Canada :	
Exchange of Notes constituting an Arrangement relating to Certificates of Airworthiness for Export. Washington, July 28th, 1938	125
No. 4467. — Denmark and the Netherlands :	
Tariff Convention, signed at Copenhagen, June 29th, 1937, and Exchange of Notes relating thereto of the same Date	137
No. 4468. — Germany and the Netherlands :	
Arrangement with a View to Inclusion in the System of Commercial Treaties between Germany and the Netherlands of Commercial Exchanges between the Netherlands and Austria. Signed at Berlin, May 25th, 1938	143
No. 4469. — France and the Netherlands :	
Exchange of Notes constituting an Agreement regarding the Operation of the Air Line Saigon-Batavia. Paris, July 15th, 1938	151
No. 4470. — Egypt and Kenya Colony and Protectorate, Uganda Protectorate and Mandated Territory of Tanganyika :	
Agreement for the Exchange of Parcels by Parcel Post, and Detailed Regulations annexed thereto. Signed at Cairo, May 5th, 1938, and at Nairobi, June 2nd, 1938	157
No. 4471. — Great Britain and Northern Ireland and France :	
Agreement relative to the Conveyance of the Indian Mail. Signed at Paris, August 2nd, 1938, and at London, August 19th, 1938	189
No. 4472. — Mexico and Sweden :	
Agreement concerning the Direct Exchange of Postal Parcels. Signed at Stockholm, July 31st, 1931, and at Mexico, September 14th, 1931	195
No. 4473. — United States of America and Sweden :	
Parcel Post Convention. Signed at Stockholm, June 28th, 1932, and at Washington, July 11th, 1932	205
No. 4474. — Lithuania and Sweden :	
Convention concerning Postal Relations between the Two Countries. Signed at Stockholm, May 13th, 1938, and at Kaunas, May 17th, 1938	237
No. 4475. — The registration which was effected under this number was cancelled by the Government concerned.	

	Pages
N° 4476. — Etats-Unis d'Amérique et Siam :	
Traité d'amitié, de commerce et de navigation, avec protocole final, signés à Bangkok, le 13 novembre 1937, et échanges de notes y relatifs de la même date	247
N° 4477. — Etats-Unis d'Amérique et Nicaragua :	
Accord pour le règlement de certaines dettes et le remboursement d'impôts sur le revenu. Signé à Washington, le 14 avril 1938	275
N° 4478. — Lettonie et Pologne :	
Protocole tarifaire, et protocole de signature. Signés à Varsovie, le 5 mars 1938... ..	283
N° 4479. — Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, Autriche, Belgique, Brésil, etc. :	
Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs. Signée à Rome, le 29 mai 1933	289
N° 4480. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et Cuba :	
Accord commercial, avec annexe et protocole de signature, signés à La Havane, le 19 février 1937, échange de notes de la même date relatif à la navigation, et échange de notes modifiant l'article 7 de l'accord, La Havane, le 15 août 1938	301
N° 4481. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Commonwealth d'Australie, Nouvelle-Zélande et Inde et Suisse :	
Echange de notes comportant un arrangement relatif aux documents d'identité pour le personnel des aéronefs. Berne, le 17 mai 1938.	317
N° 4482. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Commonwealth d'Australie, Nouvelle-Zélande et France :	
Echange de notes comportant un accord relatif au droit de libre survol des aéronefs au-dessus des territoires antarctiques britanniques et français. Paris, le 25 octobre 1938	323
N° 4483. — Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, etc. :	
Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.), avec annexes, signée à Rome, le 23 novembre 1933, et procès-verbal relatif à la mise en vigueur de la convention, signé à Berne, le 17 novembre 1937	327
N° 4484. — Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, etc. :	
Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), avec annexes, signée à Rome, le 23 novembre 1933, et procès-verbal relatif à la mise en vigueur de la convention, signé à Berne, le 17 novembre 1937	389

	Page
No. 4476. — United States of America and Siam :	
Treaty of Friendship, Commerce and Navigation, with Final Protocol, signed at Bangkok, November 13th, 1937, and Exchanges of Notes relating thereto of the same Date...	247
No. 4477. — United States of America and Nicaragua :	
Agreement for the Adjustment of Certain Accounts and Refund of Income Taxes. Signed at Washington, April 14th, 1938	275
No. 4478. — Latvia and Poland :	
Protocol regarding Tariff Questions, and Protocol of Signature. Signed at Warsaw, March 5th, 1938	283
No. 4479. — Germany, United States of America, Austria, Belgium, Brazil, etc. :	
Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Precautionary Attachment of Aircraft. Signed at Rome, May 29th, 1933	289
No. 4480. — Great Britain and Northern Ireland and Cuba :	
Commercial Agreement, with Schedule and Protocol of Signature, signed at Havana, February 19th, 1937, Exchange of Notes of the same Date relating to Navigation, and further Exchange of Notes modifying Article 7 of the Agreement, Havana, August 15th, 1938	301
No. 4481. — Great Britain and Northern Ireland, Commonwealth of Australia, New Zealand and India and Switzerland :	
Exchange of Notes constituting an Agreement regarding Documents of Identity for Aircraft Personnel. Berne, May 17th, 1938.	317
No. 4482. — Great Britain and Northern Ireland, Commonwealth of Australia, New Zealand and France :	
Exchange of Notes constituting an Agreement regarding the Free Right of Passage to Aircraft over British and French Territories in the Antarctic. Paris, October 25th, 1938... ..	323
No. 4483. — Germany, Austria, Belgium, Bulgaria, Denmark, etc. :	
International Convention concerning the Transport of Passengers and Baggage by Rail (C. I. V.), with Annexes, signed at Rome, November 23rd, 1933, and Procès-Verbal relating to the Coming into Force of the Convention, signed at Berne, November 17th, 1937	327
No. 4484. — Germany, Austria, Belgium, Bulgaria, Denmark, etc. :	
International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C. I. M.), with Annexes, signed at Rome, November 23rd, 1933, and Procès-Verbal relating to the Coming into Force of the Convention, signed at Berne, November 17th, 1937	389

N° 4458.

**ALLEMAGNE,
ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL,
CUBA, ESPAGNE, FRANCE, etc.**

Arrangement de Madrid du 14 avril
1891 concernant la répression des
fausses indications de provenance
sur les marchandises, révisé à
Washington, le 2 juin 1911, à La
Haye, le 6 novembre 1925, et à
Londres, le 2 juin 1934.

**GERMANY,
UNITED STATES OF BRAZIL,
CUBA, SPAIN, FRANCE, etc.**

Agreement of Madrid of April 14th,
1891, for the Prevention of False
Indications of Origin on Goods,
revised at Washington, June 2nd,
1911, at The Hague, November
6th, 1925, and at London, June
2nd, 1934.

N^o 4458. — ARRANGEMENT¹ DE MADRID DU 14 AVRIL 1891 CONCERNANT LA RÉPRESSION DES FAUSSES INDICATIONS DE PROVENANCE SUR LES MARCHANDISES, REVISÉ A WASHINGTON, LE 2 JUIN 1911, A LA HAYE, LE 6 NOVEMBRE 1925, ET A LONDRES, LE 2 JUIN 1934.

Texte officiel français communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet arrangement a eu lieu le 12 octobre 1938.

Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont, d'un commun accord, arrêté le texte suivant, qui remplacera l'Arrangement² de Madrid du 14 avril 1891, révisé à Washington³ le 2 juin 1911 et à La Haye⁴ le 6 novembre 1925, savoir :

Article premier.

1. Tout produit portant une fausse indication par laquelle un des pays auxquels s'applique le présent arrangement, ou un lieu situé dans l'un d'entre eux, serait directement ou indirectement indiqué comme pays ou comme lieu d'origine, sera saisi à l'importation dans chacun desdits pays.

2. La saisie sera également effectuée dans le pays où la fausse indication de provenance aura été apposée ou dans celui où aura été introduit le produit muni de cette fausse indication.

3. Si la législation d'un pays n'admet pas la saisie à l'importation, cette saisie sera remplacée par la prohibition d'importation.

4. Si la législation d'un pays n'admet ni la saisie à l'importation, ni la prohibition d'importation, ni la saisie à l'intérieur, et en attendant que cette législation soit modifiée en conséquence, ces mesures seront remplacées par les actions et moyens que la loi de ce pays assure en pareil cas aux nationaux.

5. A défaut de sanctions spéciales assurant la répression des fausses indications de provenance, les sanctions prévues par les dispositions correspondantes des lois sur les marques ou les noms commerciaux seront applicables.

¹ Ratifications déposées à Londres :

ALLEMAGNE	10 août 1937.
ROYAUME-UNI	30 juin 1938.

Entré en vigueur le 1^{er} août 1938.

² DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome XVIII, page 839.

³ DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome VIII, page 801.

⁴ Vol. LXXIV, page 319 ; vol. LXXXVIII, page 367 ; vol. XCII, page 403 ; vol. C, page 247 ; vol. CIV, page 513 ; vol. CVII, page 507 ; vol. CXXX, page 449 ; vol. CXXXIV, page 406 ; vol. CXXXVIII, page 444 ; vol. CXLII, page 350 ; vol. CXLVII, page 335 ; et vol. CLXIV, page 379, de ce recueil.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4458. — AGREEMENT² OF MADRID OF APRIL 14TH, 1891, FOR THE PREVENTION OF FALSE INDICATIONS OF ORIGIN ON GOODS, REVISED AT WASHINGTON, JUNE 2ND, 1911, AT THE HAGUE, NOVEMBER 6TH, 1925, AND AT LONDON, JUNE 2ND, 1934.

French official text communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Agreement took place October 12th, 1938.

The undersigned, duly authorised to that effect, have drawn up, in common accord, the following text, which shall be substituted for the Agreement³ of Madrid of the 14th April, 1891, revised at Washington⁴ on the 2nd June, 1911, and at The Hague⁵ on the 6th November, 1925, that is to say :

Article 1.

1. All goods bearing a false indication, by which one of the countries to which the present Agreement applies, or a place situated therein, shall be directly or indirectly indicated as being the country or place of origin, shall be seized on importation into any of the said countries.
2. The seizure shall take place either in the country where the false indication of origin has been applied, or in that into which the goods bearing the false indication may have been imported.
3. If the law of any country does not permit seizure on importation, such seizure shall be replaced by prohibition of importation.
4. If the law of any country does not permit either seizure upon importation, or the prohibition of importation, or seizure in the interior, and pending the requisite amendment of that law, these measures shall be replaced by the remedies assured in such case by the law of such country to its nationals.
5. In the absence of any special penalties ensuring the repression of false indications of origin, the penalties provided by the corresponding stipulations of the laws relating to marks or trade names shall be applicable.

¹ Traduction du Foreign Office de Sa Majesté britannique.

¹ Translation of His Britannic Majesty's Foreign Office.

² *Ratifications deposited in London :*

GERMANY	August 10th, 1937.
UNITED KINGDOM	June 30th, 1938.

Came into force August 1st, 1938.

³ *British and Foreign State Papers*, Vol. 96, page 837.

⁴ *British and Foreign State Papers*, Vol. 104, page 137.

⁵ Vol. LXXIV, page 319 ; Vol. LXXXVIII, page 367 ; Vol. XCII, page 403 ; Vol. C, page 247 ; Vol. CIV, page 513 ; Vol. CVII, page 507 ; Vol. CXXX, page 449 ; Vol. CXXXIV, page 406 ; Vol. CXXXVIII, page 444 ; Vol. CXLII, page 350 ; Vol. CXLVII, page 335 ; and Vol. CLXIV, page 379, of this Series.

Article 2.

1. La saisie aura lieu à la diligence de l'Administration des douanes qui avertira immédiatement l'intéressé, personne physique ou morale, pour lui permettre de régulariser, s'il le désire, la saisie opérée conservatoirement ; toutefois, le Ministère public ou toute autre autorité compétente pourra requérir la saisie, soit à la demande de la partie lésée, soit d'office ; la procédure suivra alors son cours ordinaire.

2. Les autorités ne seront pas tenues d'effectuer la saisie en cas de transit.

Article 3.

Les présentes dispositions ne font pas obstacle à ce que le vendeur indique son nom ou son adresse sur les produits provenant d'un pays différent de celui de la vente ; mais, dans ce cas, l'adresse ou le nom doit être accompagné de l'indication précise, et en caractères apparents, du pays ou du lieu de fabrication ou de production, ou d'une autre indication suffisante pour éviter toute erreur sur l'origine véritable des marchandises.

Article 3 bis.

Les pays auxquels s'applique le présent arrangement s'engagent également à prohiber l'emploi, relativement à la vente, à l'étalage, ou à l'offre des produits, de toutes indications ayant un caractère de publicité et susceptibles de tromper le public sur la provenance des produits, en les faisant figurer sur les enseignes, annonces, factures, cartes relatives aux vins, lettres ou papiers de commerce ou sur toute autre communication commerciale.

Article 4.

Les tribunaux de chaque pays auront à décider quelles sont les appellations qui, à raison de leur caractère générique, échappent aux dispositions du présent arrangement, les appellations régionales de provenance des produits vinicoles n'étant cependant pas comprises dans la réserve spécifiée par cet article.

Article 5.

1. Les pays de l'Union pour la protection de la propriété industrielle qui n'ont pas pris part au présent arrangement seront admis à y adhérer sur leur demande, et dans la forme prescrite par l'article 16 de la convention générale.

2. Les stipulations des articles 16 *bis* et 17 *bis* de la convention générale s'appliquent au présent arrangement.

Article 6.

1. Le présent acte sera ratifié et les instruments de ratification en seront déposés à Londres au plus tard le 1^{er} juillet 1938. Il entrera en vigueur entre les pays au nom desquels il aura été ratifié un mois après cette date. Toutefois, si auparavant il était ratifié au nom de six pays au moins, il entrerait en vigueur entre ces pays un mois après que le dépôt de la sixième ratification leur aurait été notifié par le Gouvernement de la Confédération suisse et, pour les pays au nom desquels il serait ratifié ensuite, un mois après la notification de chacune de ces ratifications.

2. Les pays au nom desquels l'instrument de ratification n'aura pas été déposé dans le délai visé à l'alinéa précédent seront admis à l'adhésion aux termes de l'article 16 de la Convention générale.

Article 2.

1. The seizure shall be made by the Customs Authorities, who shall immediately inform the person interested, whether an individual or a body of persons corporate or unincorporate, in order that such person may, if he so desires, take appropriate steps to confirm the seizure made as a protective measure. Nevertheless, the Public Prosecutor or any other competent authority may demand the seizure either at the request of the party injured or in their official capacity; the procedure shall then follow its ordinary course.

2. The Authorities are not bound to effect the seizure of goods in transit.

Article 3.

The present stipulations shall not prevent the vendor from indicating his name or address upon goods coming from a country other than that in which the sale takes place; but in such case the address or the name must be accompanied by a clear indication in legible characters of the country or place of manufacture or production, or by some other indication sufficient to avoid any error as to the true origin of the goods.

Article 3 bis.

The countries to which the present Agreement applies similarly undertake to prohibit the use in connection with the sale or exposing or offering for sale of any goods, of all indications in the nature of publicity capable of deceiving the public as to the origin of the goods, and appearing on signs, advertisements, invoices, wine lists, business letters or papers or any other commercial communication.

Article 4.

The tribunals of each country will decide what appellations, on account or their generic character, do not fall within the provisions of the present Agreement, regional appellations concerning the origin of products of the vine being, however, not comprised in the reserve specified by this Article.

Article 5.

1. Countries belonging to the Union for the Protection of Industrial Property, which have not acceded to the present Agreement, shall be allowed to accede on their demand in the manner prescribed by Article 16 of the general Convention.

2. The provisions of Articles 16 *bis* and 17 *bis* of the general Convention are applicable to the present Agreement.

Article 6.

1. The present Act shall be ratified and the instruments of ratification deposited in London not later than the 1st July, 1938. It shall come into force, between the countries in whose names it shall have been ratified, one month after that date. Nevertheless, if before that date it has been ratified in the name of at least six countries, it shall come into force, between those countries, one month after the deposit of the sixth ratification has been notified to them by the Government of the Swiss Confederation, and in the case of countries in whose names it shall have been ratified at a later date, one month after the notification of each of such ratifications.

2. The countries in whose names the instrument of ratification has not been deposited within the period contemplated by the preceding paragraph shall be entitled to adhere under the terms of Article 16 of the general Convention.

3. Le présent acte remplacera, dans les rapports entre les pays auxquels il s'applique, l'Arrangement conclu à Madrid le 14 avril 1891 et les actes de revision subséquents.

4. En ce qui concerne les pays auxquels le présent acte ne s'applique pas, mais auxquels s'applique l'Arrangement de Madrid révisé à La Haye en 1925, ce dernier restera en vigueur.

5. De même, en ce qui concerne les pays auxquels ne s'appliquent ni le présent acte, ni l'Arrangement de Madrid révisé à La Haye, l'Arrangement de Madrid révisé à Washington en 1911 restera en vigueur.

Fait à Londres, en un seul exemplaire, le 2 juin 1934.

Pour l'Allemagne :

HOESCH.

Georg KLAUER.

Wolfgang KÜHNAST.

Herbert KÜHNEMANN.

Pour les Etats-Unis du Brésil :

J. A. BARBOZA-CARNEIRO.

Pour Cuba :

Gabriel SUÁREZ SOLAR.

Pour la Ville libre de Dantzig :

Pour l'Espagne :

Ramón PÉREZ DE AYALA.

Fernando CABELLO LAPIEDRA.

José GARCÍA MONGE.

Pour la France :

Marcel PLAISANT.

Roger CAMBON.

Georges LAINEL.

Georges MAILLARD.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :

F. W. LEITH-ROSS.

M. F. LINDLEY.

William S. JARRATT.

Pour l'Etat libre d'Irlande :

Pour Liechtenstein :

W. KRAFT.

Pour le Maroc :

HALGOUËT.

Pour la Pologne :

Stefan CZAYKOWSKI.

Pour le Portugal :

João DE LEBRE E LIMA.

Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA.

Pour la Suède :

Birger LINDGREN.

Åke DE ZWEIGBERGK.

Pour la Suisse :

W. KRAFT.

Pour la Syrie et le Liban :

Marcel PLAISANT.

Pour la Tchécoslovaquie :

D^r Karel SKÁLA.

D^r Otto PARSCH.

Pour la Tunisie :

C. BILLECOCQ.

Pour la Turquie :

A. FETHI.

3. The present Act shall, as regards the relations between the countries to which it applies, replace the Agreement concluded at Madrid on the 14th April, 1891, and the subsequent Revisions.

4. As regards the countries to which the present Act does not apply, but to which the Agreement of Madrid revised at The Hague in 1925 applies, the latter shall remain in force.

5. Similarly, as regards countries to which neither the present Act nor the Agreement of Madrid revised at The Hague applies, the Agreement of Madrid revised at Washington in 1911 shall remain in force.

Done at London, in a single copy, the 2nd June, 1934.

For Germany :

HOESCH.

Georg KLAUER.

Wolfgang KÜHNAST.

Herbert KÜHNEMANN.

For Brazil :

J. A. BARBOZA-CARNEIRO.

For Cuba :

Gabriel SUÁREZ SOLAR.

For Danzig :

For Spain :

Ramón PÉREZ DE AYALA.

Fernando CABELLO LAPIEDRA.

José GARCÍA MONGE.

For France :

Marcel PLAISANT.

Roger CAMBON.

Georges LAINEL.

Georges MAILLARD.

For Great Britain and Northern Ireland :

F. W. LEITH-ROSS.

M. F. LINDLEY.

William S. JARRATT.

For the Irish Free State :

For Liechtenstein :

W. KRAFT.

For Morocco :

HALGOUËT.

For Poland :

Stefan CZAYKOWSKI.

For Portugal :

João DE LEBRE E LIMA.

Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA.

For Sweden :

Birger LINDGREN.

Åke DE ZWEIGBERGK.

For Switzerland :

W. KRAFT.

For Syria and Lebanon :

Marcel PLAISANT.

For Czechoslovakia :

Dr. Karel SKÁLA.

Dr. Otto PARSCH.

For Tunis :

C. BILLECOCQ.

For Turkey :

A. FETHI.

N° 4459.

ALLEMAGNE, AUTRICHE,
BELGIQUE,
ETATS-UNIS DU BRÉSIL,
CUBA, etc.

Convention d'union de Paris du
20 mars 1883 pour la protection
de la propriété industrielle, révisée
à Bruxelles, le 14 décembre 1900,
à Washington, le 2 juin 1911, à
La Haye, le 6 novembre 1925, et
à Londres, le 2 juin 1934.

GERMANY, AUSTRIA,
BELGIUM,
UNITED STATES OF BRAZIL,
CUBA, etc.

Union Convention of Paris, March
20th, 1883, for the Protection
of Industrial Property, revised at
Brussels, December 14th, 1900,
at Washington, June 2nd, 1911, at
The Hague, November 6th, 1925,
and at London, June 2nd, 1934.

N° 4459. — CONVENTION¹ D'UNION DE PARIS DU 20 MARS 1883 POUR LA PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE, REVISÉE A BRUXELLES, LE 14 DÉCEMBRE 1900, A WASHINGTON, LE 2 JUIN 1911, A LA HAYE, LE 6 NOVEMBRE 1925, ET A LONDRES, LE 2 JUIN 1934.

Texte officiel français communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 12 octobre 1938.

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND ; LE PRÉSIDENT DU BUNDESSTAAT D'AUTRICHE ; SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES ; LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA ; SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESPAGNE ; LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ; SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES ; SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE ; SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE ; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON ; SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE LIECHTENSTEIN ; SA MAJESTÉ LE SULTAN DU MAROC ; LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU MEXIQUE ; SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE ; SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE (au nom de la Pologne et de la Ville libre de Dantzig) ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE ; SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE ; LE CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE ; SON ALTESSE LE BEY DE TUNISIE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE ; SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE,

Ayant jugé utile d'apporter certaines modifications et additions à la Convention² internationale du 20 mars 1883, portant création d'une Union internationale pour la protection de la propriété industrielle, révisée à Bruxelles³ le 14 décembre 1900, à Washington⁴ le 2 juin 1911 et à La Haye⁵ le 6 novembre 1925, ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

¹ Ratifications déposées à Londres :

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE	12 juillet 1935.
DANEMARK (y compris les îles Féroé)	29 juillet 1937.
ALLEMAGNE	10 août 1937.
NORVÈGE	2 mars 1938.
JAPON (y compris la Corée, Formose et Karafuto)	17 juin 1938.
ROYAUME-UNI	30 juin 1938.

Entrée en vigueur le 1^{er} août 1938.

² DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome X, page 133.

³ DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome XXX, page 465.

⁴ DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome VIII, page 760.

⁵ Vol. LXXIV, page 289 ; vol. LXXXIII, page 464 ; vol. LXXXVIII, page 366 ; vol. XCII, page 403 ; vol. C, page 246 ; vol. CIV, page 512 ; vol. CVII, page 506 ; vol. CXVII, page 185 ; vol. CXXX, page 448 ; vol. CXXXIV, page 405 ; vol. CXXXVIII, page 443 ; vol. CXLVII, page 335 ; vol. CLVI, page 205 ; et vol. CLXIV, page 378, de ce recueil.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4459. — UNION CONVENTION ² OF PARIS, MARCH 20TH, 1883, FOR THE PROTECTION OF INDUSTRIAL PROPERTY, REVISED AT BRUSSELS, DECEMBER 14TH, 1900, AT WASHINGTON, JUNE 2ND, 1911, AT THE HAGUE, NOVEMBER 6TH, 1925, AND AT LONDON, JUNE 2ND, 1934.

French official text communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Convention took place October 12th, 1938.

THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH ; THE PRESIDENT OF THE AUSTRIAN REPUBLIC ; HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS ; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF BRAZIL ; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CUBA ; HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK ; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF SPAIN ; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA ; THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND ; THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC ; HIS MAJESTY THE KING OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA ; HIS SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY ; HIS MAJESTY THE KING OF ITALY ; HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN ; HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF LIECHTENSTEIN ; HIS MAJESTY THE SULTAN OF MOROCCO ; THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF MEXICO ; HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY ; HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS ; THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC, in the name of Poland and of the Free City of Danzig ; THE PRESIDENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC ; HIS MAJESTY THE KING OF SWEDEN ; THE FEDERAL COUNCIL OF THE SWISS CONFEDERATION ; THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC ; HIS HIGHNESS THE BEY OF TUNIS ; THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC ; HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA,

Having deemed it expedient to make certain modifications in, and additions to, the International Convention³ of the 20th March, 1883, for the creation of an International Union for the Protection of Industrial Property, revised at Brussels⁴ on the 14th December, 1900, at Washington⁵ on the 2nd June, 1911, and at The Hague⁶ on the 6th November, 1925, have named as their Plenipotentiaries, that is to say :

¹ Traduction du Foreign Office de Sa Majesté britannique.

¹ Translation of His Britannic Majesty's Foreign Office.

² Ratifications deposited in London :

UNITED STATES OF AMERICA	July 12th, 1935.
DENMARK (including Farøe Islands)	July 29th, 1937.
GERMANY	August 10th, 1937.
NORWAY	March 2nd, 1938.
JAPAN (including Chosen, Taiwan and Karafuto)	June 17th, 1938.
UNITED KINGDOM	June 30th, 1938.

Came into force August 1st, 1938.

³ *British and Foreign State Papers*, Vol. 74, page 44.

⁴ *British and Foreign State Papers*, Vol. 92, page 807.

⁵ *British and Foreign State Papers*, Vol. 104, page 116.

⁶ Vol. LXXIV, page 289 ; Vol. LXXXIII, page 464 ; Vol. LXXXVIII, page 366 ; Vol. XCII, page 493 ; Vol. C, page 246 ; Vol. CIV, page 512 ; Vol. CVII, page 506 ; Vol. CXVII, page 185 ; Vol. CXXX, page 448 ; Vol. CXXXIV, page 405 ; Vol. CXXXVIII, page 443 ; Vol. CXLVII, page 335 ; Vol. CLVI, page 205 ; and Vol. CLXIV, page 378, of this Series.

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

Son Excellence M. Leopold VON HOESCH, ambassadeur d'Allemagne à Londres ;
M. Georg KLAUER, président du Bureau des Brevets ;
M. Wolfgang KÜHNAST, Geh. Justizrat, directeur au Bureau des Brevets ;
M. Herbert KÜHNEMANN, Landgerichtsrat au Ministère de la Justice ;

LE PRÉSIDENT DU BUNDESSTAAT D'AUTRICHE :

M. le Hofrat Dr Hans WERNER, président conseiller du Bureau des Brevets ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Daniel Coppieters DE GIBSON, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles ;
M. Thomas BRAUN, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles ;

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL :

M. Julio Augusto BARBOZA-CARNEIRO, attaché commercial près l'ambassade du Brésil à Londres ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA :

M. le Dr Gabriel SUÁREZ SOLAR, chargé d'Affaires de Cuba à Londres ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK :

M. N. J. EHRENREICH-HANSEN, directeur de l'Administration de la Propriété industrielle ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESPAGNE :

Son Excellence don Ramón PÉREZ DE AYALA, ambassadeur d'Espagne à Londres ;
Don Fernando CABELLO LAPIEDRA, directeur du Bureau de la Propriété industrielle ;
Don José GARCÍA MONGE Y DE VERA, sous-chef et secrétaire du Registre de la Propriété industrielle ;

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

The Hon. Conway P. COE, commissaire des Brevets ;
M. Thomas EWING ;
M. John A. DIENNER ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. Juho Fredrik KAUTOLA, conseiller industriel, chef du Bureau des Brevets au Ministère du Commerce et de l'Industrie ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Marcel PLAISANT, sénateur, avocat à la Cour d'Appel de Paris, délégué adjoint de la France à la Société des Nations, membre du Comité technique de la Propriété industrielle ;
M. Roger CAMBON, ministre plénipotentiaire, conseiller de l'ambassade de France à Londres ;
M. Georges LAINEL, directeur de la Propriété industrielle au Ministère du Commerce et de l'Industrie ;
M. Georges MAILLARD, avocat à la Cour d'Appel de Paris, vice-président du Comité technique de la Propriété industrielle ;

AU NOM DES ETATS DE SYRIE ET DU LIBAN :

M. Marcel PLAISANT ;

¹ THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH :

His Excellency M. Leopold VON HOESCH, Ambassador of Germany at London ;
 M. Georg KLAUER, President of the Patent Office ;
 M. Wolfgang KÜHNAST, *Geh. Justizrat*, Director of the Patent Office ;
 M. Herbert KÜHNEMANN, *Landgerichtsrat* at the Ministry of Justice ;

THE PRESIDENT OF THE FEDERAL STATE OF AUSTRIA :

Dr. Hans WERNER, *Hofrat*, President-Adviser of the Patent Office ;

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS :

M. Daniel Coppieters DE GIBSON, Advocate at the Court of Appeal, Brussels ;
 M. Thomas BRAUN, Advocate at the Court of Appeal, Brussels ;

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF BRAZIL :

M. Julio Augusto BARBOZA-GARNEIRO, Commercial Attaché at the Embassy of Brazil at London ;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CUBA :

Dr. Gabriel SUÁREZ SOLAR, Chargé d'Affaires of Cuba at London ;

HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK :

M. N. J. EHRENREICH-HANSEN, Director of the Department of Industrial Property ;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF SPAIN :

His Excellency Don Ramón PÉREZ DE AYALA, Ambassador of Spain at London ;
 Don Fernando CABELLO LAPIEDRA, Director of the Bureau of Industrial Property ;
 Don José GARCÍA MONGE Y DE VERA, Assistant Head and Secretary of the Registry of Industrial Property ;

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

The Hon. Conway P. COE, Commissioner of Patents ;
 Mr. Thomas EWING ;
 Mr. John A. DIENNER ;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND :

M. Juho Fredrik KAUTOLA, Industrial Adviser, Head of the Patent Office at the Ministry of Commerce and Industry ;

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC :

ON BEHALF OF THE FRENCH REPUBLIC :

M. Marcel PLAISANT, Senator, Advocate at the Court of Appeal, Paris, Assistant Delegate of France to the League of Nations, Member of the Technical Committee on Industrial Property ;
 M. Roger CAMBON, Minister Plenipotentiary, Counsellor at the Embassy of France at London ;
 M. Georges LAINEL, Director of Industrial Property at the Ministry of Trade and Industry ;
 M. Georges MAILLARD, Advocate at the Court of Appeal, Paris, Vice-Chairman of the Technical Committee on Industrial Property ;

ON BEHALF OF THE STATES OF SYRIA AND LEBANON :

M. Marcel PLAISANT ;

¹ La liste des plénipotentiaires a été traduite par le Secrétariat de la Société des Nations.

¹ The list of plenipotentiaries was translated by the Secretariat of the League of Nations.

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

POUR LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD :

Sir Frederick William LEITH-ROSS, K.C.B., K.C.M.G., Chief Economic Adviser to His Majesty's Government in the United Kingdom ;
Mr. Mark Frank LINDLEY, LL.D., Comptroller-General of Patents, Designs and Trade Marks ;
Sir William SMITH JARRATT ;

POUR LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE :

Mr. Bernhard WALLACH, Commissioner of Patents, Registrar of Trade Marks, Registrar of Designs, Registrar of Copyrights ;

POUR L'ÉTAT LIBRE D'IRLANDE :

Mr. John W. DULANTY, High Commissioner of the Irish Free State in London ;
Mr. Edward A. CLEARY, Controller of Industrial and Commercial Property ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE :

M. Zoltán SCHILLING, président de la Cour royale hongroise des Brevets ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Son Excellence M. Eduardo Piola CASELLI, sénateur, président de Chambre à la Cour de Cassation ;
Son Excellence M. le Prof. Amedeo GIANNINI, sénateur, ministre plénipotentiaire, conseiller d'Etat ;
M. le D^r Luigi BIAMONTI, directeur du Bureau légal de la Confédération de l'Industrie ;
M. le D^r Alfredo Jannoni SEBASTIANINI, directeur de l'Office de la Propriété intellectuelle ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

Son Excellence M. Massa-aki HOTTA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Japon à Prague ;
M. Takatsugu YOSHIWARA, secrétaire général du Bureau des Brevets d'invention ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE LIECHTENSTEIN :

M. Walther KRAFT, directeur du Bureau fédéral de la Propriété intellectuelle à Berne ;

SA MAJESTÉ LE SULTAN DU MAROC :

Son Excellence le vicomte DE POULPIQUET DU HALGOUËT, attaché commercial de France à Londres ;

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE :

M. Gustavo LUDERS DE NEGRI, consul général du Mexique à Londres ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. Birger Gabriel WYLLER, directeur général du Bureau de la Propriété industrielle ;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

M. le D^r J. ALINGH PRINS, président du Conseil pour les Brevets d'invention, directeur du Bureau pour la Propriété industrielle à La Haye ;
M. le D^r ingénieur J. VAN HETTINGA TROMP, avocat près la Haute Cour à La Haye ;
M. le D^r A. D. KOELEMAN, conseiller à La Haye ;
M. le D^r H. F. VAN WALSEM, avocat, à Eindhoven ;

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA :

FOR GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

Sir Frederick William LEITH-ROSS, K.C.B., K.C.M.G., Chief Economic Adviser to His Majesty's Government in the United Kingdom ;
Mr. Mark Frank LINDLEY, LL.D., Comptroller-General of Patents, Designs and Trade Marks ;
Sir William SMITH JARRATT ;

FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA :

Mr. Bernhard WALLACH, Commissioner of Patents, Registrar of Trade Marks, Registrar of Designs, Registrar of Copyrights ;

FOR THE IRISH FREE STATE :

Mr. John W. DULANTY, High Commissioner of the Irish Free State in London ;
Mr. Edward A. CLEARY, Controller of Industrial and Commercial Property ;

HIS MOST SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY :

M. Zoltán SCHILLING, President of the Royal Hungarian Patents Court ;

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY :

His Excellency M. Eduardo Piola CASELLI, Senator, President of Chamber at the Court of Cassation ;
His Excellency Professor Amedeo GIANNINI, Senator, Minister Plenipotentiary, Counsellor of State ;
Dr. Luigi BIAMONTI, Director of the Legal Bureau of the Confederation of Industry ;
Dr. Alfredo Jannoni SEBASTIANINI, Director of the Intellectual Property Office ; .

HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN :

His Excellency M. Massa-aki HOTTA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Japan in Prague ;
M. Takatsugu YOSHIWARA, Secretary-General of the Patent Office ;

HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF LIECHTENSTEIN :

M. Walther KRAFT, Director of the Federal Intellectual Property Office, Berne ;

HIS MAJESTY THE SULTAN OF MOROCCO :

His Excellency Viscount DE POULPIQUET DU HALGOUËT, Commercial Attaché of France at London ;

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF MEXICO :

M. Gustavo LUDERS DE NEGRI, Consul-General of Mexico at London ;

HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY :

M. Birger Gabriel WYLLER, Director-General of the Industrial Property Office ;

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

Dr. J. ALINGH PRINS, President of the Patent Board, Director of the Industrial Property Office, The Hague ;
M. J. VAN HETTINGA TROMP, Doctor of Engineering, Advocate at the High Court, The Hague ;
Dr. A. D. KOELEMAN, Counsellor, The Hague ;
Dr. H. F. VAN WALSEM, Advocate, Eindhoven ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE (au nom de la Pologne et de la Ville libre de Dantzig) :

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

M. Stefan CZAYKOWSKI, président de l'Office des Brevets de la République polonaise ;

AU NOM DE LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :

M. Stefan CZAYKOWSKI ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

M. le D^r João DE LEBRE E LIMA, chargé d'Affaires du Portugal à Londres ;

M. l'ing. Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA, directeur du Bureau de la Propriété industrielle ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. le D^r Carl Birger LINDGREN, chef de Section à l'Office des Brevets et de l'Enregistrement ;

M. Åke DE ZWEIGBERGK ;

LE CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE :

M. Walther KRAFT, directeur du Bureau fédéral de la Propriété intellectuelle ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. le D^r Karel SKÁLA, conseiller supérieur au Ministère du Commerce ;

M. le D^r Otto PARSCH, secrétaire au Ministère du Commerce ;

SON ALTESSE LE BEY DE TUNISIE :

M. Charles BILLECOQ, consul général de France à Londres ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE :

Son Excellence Ali FETHI Bey, ambassadeur de Turquie à Londres ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE :

M. le D^r Janko CHOUMANE, président de l'Office national pour la Protection de la Propriété industrielle ;

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

1. Les pays auxquels s'applique la présente convention sont constitués à l'état d'Union pour la protection de la propriété industrielle.

2. La protection de la propriété industrielle a pour objet les brevets d'invention, les modèles d'utilité, les dessins ou modèles industriels, les marques de fabrique ou de commerce, le nom commercial et les indications de provenance ou appellations d'origine, ainsi que la répression de la concurrence déloyale.

3. La propriété industrielle s'entend dans l'acception la plus large et s'applique non seulement à l'industrie et au commerce proprement dits, mais également au domaine des industries agricoles et extractives et à tous produits fabriqués ou naturels, par exemple : vins, grains, feuilles de tabac, fruits, bestiaux, minéraux, eaux minérales, bières, fleurs, farines.

4. Parmi les brevets d'invention sont comprises les diverses espèces de brevets industriels admises par les législations des pays de l'Union, telles que brevets d'importation, brevets de perfectionnement, brevets et certificats d'addition, etc.

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC (on behalf of Poland and the Free City of Danzig) :

ON BEHALF OF THE POLISH REPUBLIC :

M. Stefan CZAYKOWSKI, President of the Patent Office of the Polish Republic ;

ON BEHALF OF THE FREE CITY OF DANZIG :

M. Stefan CZAYKOWSKI ;

THE PRESIDENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC :

Dr. João DE LEBRE E LIMA, Chargé d'Affaires of Portugal at London ;

M. Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA, Engineer, Director of the Industrial Property Office ;

HIS MAJESTY THE KING OF SWEDEN :

Dr. Carl Birger LINDGREN, Head of Section at the Patent and Registration Office ;

M. Åke DE ZWEIGBERGK ;

THE FEDERAL COUNCIL OF THE SWISS CONFEDERATION :

M. Walther KRAFT, Director of the Federal Intellectual Property Office ;

THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC :

Dr. Karel SKÁLA, Chief Adviser to the Ministry of Commerce ;

Dr. Otto PARSCH, Secretary to the Ministry of Commerce ;

HIS HIGHNESS THE BEY OF TUNIS :

M. Charles BILLECOCQ, French Consul-General at London ;

THE PRESIDENT OF THE TURKISH REPUBLIC :

His Excellency Ali FETHI Bey, Ambassador of Turkey at London ;

HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA :

Dr. Janko CHOUMANE, President of the National Office for the Protection of Industrial Property ;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon the following Articles :

Article I.

1. The countries to which the present Convention applies constitute themselves into a Union for the protection of industrial property.

2. The protection of industrial property is concerned with patents, utility models, industrial designs or models, trade marks, trade names and indications of source or appellations of origin, and the repression of unfair competition.

3. Industrial property is to be understood in the broadest sense and applies not only to industry and commerce properly so called, but likewise to agricultural and extractive industries and to all manufactured or natural products, for example, wines, corn, tobacco, leaves, fruit, cattle, minerals, mineral waters, beer, flowers and flour.

4. Under the term " patents " are included the various kinds of industrial patents recognised by the laws of the countries of the Union, such as patents of importation, patents of improvement, patents and certificates of addition, etc.

Article 2.

1. Les ressortissants de chacun des pays de l'Union jouiront dans tous les autres pays de l'Union, en ce qui concerne la protection de la propriété industrielle, des avantages que les lois respectives accordent actuellement ou accorderont par la suite aux nationaux, le tout sans préjudice des droits spécialement prévus par la présente convention. En conséquence, ils auront la même protection que ceux-ci et le même recours légal contre toute atteinte portée à leurs droits, sous réserve de l'accomplissement des conditions et formalités imposées aux nationaux.

2. Toutefois, aucune condition de domicile ou d'établissement dans le pays où la protection est réclamée ne peut être exigée des ressortissants de l'Union pour la jouissance d'aucun des droits de propriété industrielle.

3. Sont expressément réservées les dispositions de la législation de chacun des pays de l'Union relatives à la procédure judiciaire et administrative et à la compétence, ainsi qu'à l'élection de domicile ou à la constitution d'un mandataire, qui seraient requises par les lois sur la propriété industrielle.

Article 3.

Sont assimilés aux ressortissants des pays de l'Union les ressortissants des pays ne faisant pas partie de l'Union qui sont domiciliés ou ont des établissements industriels ou commerciaux effectifs et sérieux sur le territoire de l'un des pays de l'Union.

Article 4.

A. 1. Celui qui aura régulièrement fait le dépôt d'une demande de brevet d'invention, d'un modèle d'utilité, d'un dessin ou modèle industriel, d'une marque de fabrique ou de commerce, dans l'un des pays de l'Union, ou son ayant cause, jouira, pour effectuer le dépôt dans les autres pays, d'un droit de priorité pendant les délais déterminés ci-après.

2. Est reconnu comme donnant naissance au droit de priorité tout dépôt ayant la valeur d'un dépôt national régulier en vertu de la loi intérieure de chaque pays de l'Union ou de traités internationaux conclus entre plusieurs pays de l'Union.

B. En conséquence, le dépôt ultérieurement opéré dans l'un des autres pays de l'Union, avant l'expiration de ces délais, ne pourra être invalidé par des faits accomplis dans l'intervalle, soit, notamment, par un autre dépôt, par la publication de l'invention ou son exploitation, par la mise en vente d'exemplaires du dessin ou du modèle, par l'emploi de la marque, et ces faits ne pourront faire naître aucun droit de tiers ni aucune possession personnelle. Les droits acquis par des tiers avant le jour de la première demande qui sert de base au droit de priorité sont réservés par l'effet de la législation intérieure de chaque pays de l'Union.

C. 1. Les délais de priorité mentionnés ci-dessus seront de douze mois pour les brevets d'invention et les modèles d'utilité, et de six mois pour les dessins ou modèles industriels et pour les marques de fabrique ou de commerce.

2. Ces délais commencent à courir de la date du dépôt de la première demande ; le jour du dépôt n'est pas compris dans le délai.

3. Si le dernier jour du délai est un jour férié légal ou un jour où le Bureau n'est pas ouvert pour recevoir le dépôt des demandes dans le pays où la protection est réclamée, le délai sera prorogé jusqu'au premier jour ouvrable qui suit.

D. 1. Quiconque voudra se prévaloir de la priorité d'un dépôt antérieur sera tenu de faire une déclaration indiquant la date et le pays de ce dépôt. Chaque pays déterminera à quel moment, au plus tard, cette déclaration devra être effectuée.

2. Ces indications seront mentionnées dans les publications émanant de l'administration compétente, notamment sur les brevets et les descriptions y relatives.

Article 2.

1. Persons within the jurisdiction of each of the countries of the Union shall, as regards the protection of industrial property, enjoy in all the other countries of the Union the advantages that their respective laws now grant, or may hereafter grant, to their nationals, without prejudice to the rights specially provided by the present Convention. Consequently they shall have the same protection as the latter, and the same legal remedy against any infringement of their rights, provided they observe the conditions and formalities imposed on nationals.

2. Nevertheless, no condition as to the possession of a domicile or establishment in the country where protection is claimed may be required of persons entitled to the benefits of the Union for the enjoyment of any industrial property rights.

3. The provisions of the laws of each of the countries of the Union relative to judicial and administrative procedure and competence, and to the choice of domicile or the authorisation of an agent which may be required by the laws of industrial property, are expressly reserved.

Article 3.

Persons within the jurisdiction of countries not forming part of the Union, who are domiciled or who have real and effective industrial or commercial establishments in the territory of one of the countries of the Union, are assimilated to persons within the jurisdiction of the countries of the Union.

Article 4.

A. 1. Any person who has duly deposited an application for a patent, or for the registration of a utility model, industrial design or model or trade mark in one of the countries of the Union, or his legal representative or assignee, shall enjoy, for the purposes of deposit in the other countries, a right of priority during the periods hereinafter stated.

2. Every application which, under the domestic law of any country of the Union, or under international treaties concluded between several countries of the Union, is equivalent to a regular national application, shall be recognised as giving rise to a right of priority.

B. Consequently, a subsequent deposit in any of the other countries of the Union before the expiration of these periods shall not be invalidated through any acts accomplished in the interval, either, for instance, by another deposit, by publication or exploitation of the invention, by the putting on sale of copies of the design or model, or by use of the mark, and these acts cannot give rise to any rights of third parties or of personal possession. Rights acquired by third parties before the date of the first application which serves as a basis for the right of priority are reserved in accordance with the domestic legislation of each country of the Union.

C. 1. The above-mentioned periods of priority shall be twelve months for patents and utility models, and six months for industrial designs or models and trade marks.

2. These periods start from the date of deposit of the first application ; the day of deposit is not included in the period.

3. If the last day of the period is a *dies non* or a day when the Office is not open to receive the deposit of applications in the country where protection is claimed, the period shall be extended until the first following working day.

D. 1. Any person desiring to take advantage of the priority of a previous deposit shall be bound to make a declaration giving particulars as to the date of such deposit and the country in which it was made. Each country will determine for itself the latest time at which such declaration must be made.

2. These particulars shall be mentioned in the publications issued by the competent authority, in particular on the patents and the specifications relating thereto.

3. Les pays de l'Union pourront exiger de celui qui fait une déclaration de priorité la production d'une copie de la demande (description, dessins, etc.) déposée antérieurement. La copie, certifiée conforme par l'administration qui aura reçu cette demande, sera dispensée de toute légalisation, et elle pourra en tous cas être déposée, exempte de frais, à n'importe quel moment dans le délai de trois mois à dater du dépôt de la demande ultérieure. On pourra exiger qu'elle soit accompagnée d'un certificat de la date du dépôt émanant de cette administration, et d'une traduction.

4. D'autres formalités ne pourront être requises pour la déclaration de priorité au moment du dépôt de la demande. Chaque pays de l'Union déterminera les conséquences de l'omission des formalités prévues par le présent article, sans que ces conséquences puissent excéder la perte du droit de priorité.

5. Ultérieurement d'autres justifications pourront être demandées.

E. 1. Lorsqu'un dessin ou modèle industriel aura été déposé dans un pays en vertu d'un droit de priorité basé sur le dépôt d'un modèle d'utilité, le délai de priorité ne sera que celui fixé pour les dessins ou modèles industriels.

2. En outre, il est permis de déposer dans un pays un modèle d'utilité en vertu d'un droit de priorité basé sur le dépôt d'une demande de brevet et inversement.

F. Aucun pays de l'Union ne pourra refuser une demande de brevet pour le motif qu'elle contient la revendication de priorités multiples, à la condition qu'il y ait unité d'invention au sens de la loi du pays.

G. Si l'examen révèle qu'une demande de brevet est complexe, le demandeur pourra diviser la demande en un certain nombre de demandes divisionnaires en conservant comme date de chacune la date de la demande initiale et, s'il y a lieu, le bénéfice du droit de priorité.

H. La priorité ne peut être refusée pour le motif que certains éléments de l'invention pour lesquels on revendique la priorité ne figurent pas parmi les revendications formulées dans la demande au pays d'origine, pourvu que l'ensemble des pièces de la demande révèle d'une façon précise lesdits éléments.

Article 4 bis.

1. Les brevets demandés dans les différents pays de l'Union par des ressortissants de l'Union seront indépendants des brevets obtenus pour la même invention dans les autres pays, adhérents ou non à l'Union.

2. Cette disposition doit s'entendre d'une façon absolue, notamment en ce sens que les brevets demandés pendant le délai de priorité sont indépendants, tant au point de vue des causes de nullité et de déchéance, qu'au point de vue de la durée normale.

3. Elle s'applique à tous les brevets existant au moment de sa mise en vigueur.

4. Il en sera de même, en cas d'accession de nouveaux pays, pour les brevets existant de part et d'autre au moment de l'accession.

5. Les brevets obtenus avec le bénéfice de la priorité jouiront, dans les différents pays de l'Union, d'une durée égale à celle dont ils jouiraient s'ils étaient demandés ou délivrés sans le bénéfice de la priorité.

Article 4 ter.

L'inventeur a le droit d'être mentionné comme tel dans le brevet.

3. The countries of the Union may require any person making a declaration of priority to produce a copy of the application (with the specification, drawings, etc.) previously deposited. The copy, certified as correct by the authority by whom the application was received, shall not require any legal authentication, and may in any case be deposited at any time within three months from the deposit of the subsequent application without payment of fee. They may require it to be accompanied by a certificate from the proper authority showing the date of the deposit, and also by a translation.

4. No other formalities may be required for the declaration of priority at the time of depositing the application. Each of the countries of the Union shall decide for itself what consequences shall follow the omission of the formalities prescribed by the present Article, but such consequences shall in no case be more serious than the loss of the right of priority.

5. Subsequently, further proof in support of the declaration may be required.

E. 1. Where an application for the registration of an industrial design or model is deposited in a country in virtue of a right of priority based on a previous deposit of an application for registration of a utility model, the period of priority shall only be that fixed for industrial designs or models.

2. Further, it is permissible to deposit in a country an application for the registration of a utility model in virtue of a right of priority based on the deposit of a patent application and *vice versa*.

F. No country of the Union may refuse an application for a patent on the ground that it contains multiple priority claims, provided that the application relates to one invention only within the meaning of the law of that country.

G. If examination reveals that an application for a patent contains more than one invention, the applicant may divide the application into the requisite number of divisional applications, and preserve as the date of each divisional application the date of the initial application and, if necessary, the benefit of the right of priority.

H. Priority may not be refused on the ground that certain elements of the invention for which priority is claimed do not appear in the claims formulated in the application in the country of origin, provided that the application documents as a whole disclose such elements in a precise manner.

Article 4 bis.

1. Patents applied for in the various countries of the Union by persons entitled to the benefits of the Union shall be independent of the patents obtained for the same invention in the other countries, whether members of the Union or not.

2. This stipulation must be strictly interpreted, for example, it shall be understood to mean that patents applied for during the period of priority are independent, in respect of the grounds for refusal and for revocation, as well as in respect of their normal duration.

3. The stipulation applies to all patents existing at the time when it comes into effect.

4. Similarly it shall apply, in the case of the accession of new countries, to patents in existence, either on one side or the other at the time of accession.

5. Patents obtained with the benefit of priority shall enjoy in the various countries of the Union a duration equal to that which they would have enjoyed if they had been applied for or issued without the benefit of priority.

Article 4 ter.

The inventor has the right to be mentioned as such in the patent.

Article 5.

A. 1. L'introduction, par le breveté, dans le pays où le brevet a été délivré, d'objets fabriqués dans l'un ou l'autre des pays de l'Union, n'entraînera pas la déchéance.

2. Toutefois, chacun des pays de l'Union aura la faculté de prendre les mesures législatives nécessaires pour prévenir les abus qui pourraient résulter de l'exercice du droit exclusif conféré par le brevet, par exemple faute d'exploitation.

3. Ces mesures ne pourront prévoir la déchéance du brevet que si la concession de licences obligatoires ne suffisait pas pour prévenir ces abus.

4. En tout cas, la concession d'une licence obligatoire ne pourra pas être demandée avant l'expiration de trois années à compter de la date de la délivrance du brevet, et cette licence ne pourra être accordée que si le breveté ne justifie pas d'excuses légitimes. Aucune action en déchéance ou en révocation d'un brevet ne pourra être introduite avant l'expiration de deux années à compter de la concession de la première licence obligatoire.

5. Les dispositions qui précèdent seront applicables, sous réserve des modifications nécessaires, aux modèles d'utilité.

B. La protection des dessins et modèles industriels ne peut être atteinte par une déchéance quelconque, soit pour défaut d'exploitation, soit pour introduction d'objets conformes à ceux qui sont protégés.

C. 1. Si, dans un pays, l'utilisation de la marque enregistrée est obligatoire, l'enregistrement ne pourra être annulé qu'après un délai équitable et si l'intéressé ne justifie pas des causes de son inaction.

2. L'emploi d'une marque de fabrique ou de commerce par le propriétaire, sous une forme qui diffère par des éléments n'altérant pas le caractère distinctif de la marque dans la forme sous laquelle celle-ci a été enregistrée dans l'un des pays de l'Union, n'entraînera pas l'invalidation de l'enregistrement et ne diminuera pas la protection accordée à la marque.

3. L'emploi simultané de la même marque sur des produits identiques ou similaires, par des établissements industriels ou commerciaux considérés comme copropriétaires de la marque d'après les dispositions de la loi nationale du pays où la protection est réclamée, n'empêchera pas l'enregistrement ni ne diminuera d'aucune façon la protection accordée à ladite marque dans n'importe quel pays de l'Union, pourvu que ledit emploi n'ait pas pour effet d'induire le public en erreur et qu'il ne soit pas contraire à l'intérêt public.

D. Aucun signe ou mention du brevet, du modèle d'utilité, de l'enregistrement de la marque de fabrique ou de commerce ou du dépôt du dessin ou modèle industriel ne sera exigé sur le produit, pour la reconnaissance du droit.

Article 5 bis.

1. Un délai de grâce, qui devra être au minimum de trois mois, sera accordé pour le paiement des taxes prévues pour le maintien des droits de propriété industrielle, moyennant le versement d'une surtaxe, si la législation nationale en impose une.

2. Pour les brevets d'invention, les pays de l'Union s'engagent en outre, soit à porter le délai de grâce à six mois au moins, soit à prévoir la restauration du brevet tombé en déchéance par suite de non-paiement de taxes, ces mesures restant soumises aux conditions prévues par la législation intérieure.

Article 5 ter.

Dans chacun des pays de l'Union ne seront pas considérés comme portant atteinte aux droits du breveté :

1° L'emploi, à bord des navires des autres pays de l'Union, des moyens faisant l'objet de son brevet dans le corps du navire, dans les machines, agrès, apparaux et autres

Article 5.

A. 1. The importation by the patentee into the country where the patent has been granted of articles manufactured in any of the countries of the Union shall not entail revocation of the patent.

2. Nevertheless each of the countries of the Union shall have the right to take the necessary legislative measures to prevent the abuses which might result from the exercise of the exclusive rights conferred by the patent, for example, failure to work.

3. These measures shall not provide for the revocation of the patent unless the grant of compulsory licences is insufficient to prevent such abuses.

4. In any case, an application for the grant of a compulsory licence may not be made before the expiration of three years from the date of the issue of the patent, and this licence may only be granted if the patentee is unable to justify himself by legitimate reasons. No proceedings for the revocation of a patent may be instituted before the expiration of two years from the date of the granting of the first compulsory licence.

5. The foregoing provisions shall be applicable, *mutatis mutandis*, to utility models.

B. The protection of industrial designs and models may not, under any circumstances, be liable to revocation either by reason of non-working or by reason of the importation of articles corresponding to those which are protected.

C. 1. If, in any country, the utilisation of a registered trade mark is compulsory, registration cannot be cancelled until after a reasonable period has elapsed, and then only if the person interested cannot justify the causes of his inaction.

2. The use of a trade mark by the proprietor in a form differing in elements which do not alter the distinctive character of the mark from the form in which it was registered in one of the countries of the Union shall not involve cancellation of the registration, and shall not prejudice the protection granted to such mark.

3. The concurrent use of the same mark on identical or similar goods by industrial or commercial establishments who, under the provisions of the national law of the country where protection is claimed, are considered as co-proprietors of the mark, shall not prevent the registration nor prejudice in any manner the protection granted to the said mark in any country of the Union, provided that such use does not result in misleading the public, and is not contrary to the public interest.

D. No sign or mention of the patent, of the utility model, of the registration of the trade mark or of the deposit of the industrial design or model shall be required upon the product as a condition of recognition of the right to protection.

Article 5 bis.

1. An extension of time of not less than three months shall be allowed for the payment of the prescribed fees for the maintenance of industrial property rights, on condition (if the national legislation of a country so provides) of the payment of a supplementary fee.

2. In the case of patents, the countries of the Union further undertake, either to increase the above-mentioned extension of time to not less than six months, or to provide for the restoration of a patent which has expired by reason of the non-payment of fees, subject in each case to the conditions prescribed by the domestic legislation.

Article 5 ter.

In each of the countries of the Union the following shall not be considered as infringements of the rights of a patentee.

(1) The use on board vessels of other countries of the Union of a patented invention in the body of the vessel, in the machinery, tackle, apparatus and other accessories, when

accessoires, lorsque ces navires pénétreront temporairement ou accidentellement dans les eaux du pays, sous réserve que ces moyens y soient employés exclusivement pour les besoins du navire ;

2° L'emploi des moyens faisant l'objet du brevet dans la construction ou le fonctionnement des engins de locomotion aérienne ou terrestre des autres pays de l'Union ou des accessoires de ces engins, lorsque ceux-ci pénétreront temporairement ou accidentellement dans ce pays.

Article 6.

A. Toute marque de fabrique ou de commerce régulièrement enregistrée dans le pays d'origine sera admise au dépôt et protégée telle quelle dans les autres pays de l'Union sous les réserves indiquées ci-après. Ces pays pourront exiger, avant de procéder à l'enregistrement définitif, la production d'un certificat d'enregistrement au pays d'origine délivré par l'autorité compétente. Aucune légalisation ne sera requise pour ce certificat.

B. 1. Toutefois, pourront être refusées ou invalidées :

1° Les marques qui sont de nature à porter atteinte à des droits acquis par des tiers dans le pays où la protection est réclamée ;

2° Les marques dépourvues de tout caractère distinctif, ou bien composées exclusivement de signes ou d'indications pouvant servir, dans le commerce, pour désigner l'espèce, la qualité, la quantité, la destination, la valeur, le lieu d'origine des produits ou l'époque de production ou devenus usuels dans le langage courant ou les habitudes loyales et constantes du commerce du pays où la protection est réclamée. Dans l'appréciation du caractère distinctif d'une marque, on devra tenir compte de toutes les circonstances de fait, notamment de la durée de l'usage de la marque ;

3° Les marques qui sont contraires à la morale ou à l'ordre public, notamment celles qui sont de nature à tromper le public. Il est entendu qu'une marque ne pourra être considérée comme contraire à l'ordre public pour la seule raison qu'elle n'est pas conforme à quelque disposition de la législation sur les marques, sauf le cas où cette disposition elle-même concerne l'ordre public.

2. Ne pourront être refusées dans les autres pays de l'Union les marques de fabrique ou de commerce pour le seul motif qu'elles ne diffèrent des marques protégées dans le pays d'origine que par des éléments n'altérant pas le caractère distinctif et ne touchant pas à l'identité des marques dans la forme sous laquelle celles-ci ont été enregistrées audit pays d'origine.

C. Sera considéré comme pays d'origine le pays de l'Union où le déposant a un établissement industriel ou commercial effectif et sérieux, et, s'il n'a pas un tel établissement, le pays de l'Union où il a son domicile, et, s'il n'a pas de domicile dans l'Union, le pays de sa nationalité, au cas où il est ressortissant d'un pays de l'Union.

D. Lorsqu'une marque de fabrique ou de commerce aura été régulièrement enregistrée dans le pays d'origine, puis dans un ou plusieurs autres pays de l'Union, chacune de ces marques nationales sera considérée, dès la date à laquelle elle aura été enregistrée, comme indépendante de la marque dans le pays d'origine, pourvu qu'elle soit conforme à la législation intérieure du pays d'importation.

E. En aucun cas le renouvellement de l'enregistrement d'une marque dans le pays d'origine n'entraînera l'obligation de renouveler l'enregistrement dans les autres pays de l'Union où la marque aura été enregistrée.

F. Le bénéfice de la priorité reste acquis aux dépôts de marques effectués dans le délai de l'article 4, même lorsque l'enregistrement dans le pays d'origine n'intervient qu'après l'expiration de ce délai.

Article 6 bis.

1. Les pays de l'Union s'engagent à refuser ou à invalider, soit d'office si la législation du pays le permet, soit à la requête de l'intéressé, l'enregistrement d'une marque de fabrique ou de commerce

such vessels penetrate temporarily or accidentally into the territorial waters of the country, provided that such invention is used exclusively for the actual needs of the vessel.

(2) The use of a patented invention in the construction or working of aircraft or land vehicles of other countries of the Union, or of the accessories to such aircraft or vehicles, when such aircraft or vehicles penetrate temporarily or accidentally into the country.

Article 6.

A. Every trade mark duly registered in the country of origin shall be admitted for deposit and protected in its original form in the other countries of the Union, subject to the reservations indicated below. These countries may, before proceeding to final registration, require the production of a certificate of registration in the country of origin, issued by the competent authority. No legalisation shall be required for this certificate.

B. 1. Nevertheless, registration of the following may be refused or cancelled :

(1) Marks which are of such a nature as to infringe rights acquired by third parties in the country where protection is claimed.

(2) Marks which have no distinctive character, or which consist exclusively of signs or indications which serve in trade to designate the kind, quality, quantity, destination, value, place of origin of the goods or date of production, or which have become customary in the current language, or in the *bona fide* and recognised customs of the trade of the country where protection is claimed. In arriving at a decision as to the distinctive character of a mark, all the circumstances of the case must be taken into account, including the length of time during which the mark has been in use.

(3) Marks which are contrary to morality or public order, in particular those of such a nature as to deceive the public. It is understood that a mark cannot be considered as contrary to public order for the sole reason that it does not conform to some stipulation of the laws concerning marks, except where such stipulation itself relates to public order.

2. Registration of trade marks in the other countries of the Union shall not be refused for the sole reason that such marks differ from the marks protected in the country of origin only by elements which do not alter the distinctive character and do not affect the identity of the marks registered in the said country of origin.

C. The country of the Union where the depositor has a real and effective industrial or commercial establishment ; if he has not such an establishment, the country of the Union where he is domiciled, and if he is not domiciled in the Union, the country of his nationality if he is a person within the jurisdiction of one of the countries of the Union shall be considered as the country of origin.

D. When a trade mark has been duly registered in the country of origin and then in one or several other countries of the Union, each of these national marks shall be considered, as from the date of its registration, as independent of the mark in the country of origin, provided it conforms to the domestic legislation of the country of importation.

E. In no case shall the renewal of the registration of a mark in the country of origin involve the obligation to renew the registration of the mark in other countries of the Union where it has been registered.

F. The benefits of priority shall be accorded to applications for the registration of marks deposited within the period fixed by Article 4, notwithstanding the fact that registration in the country of origin may not be completed until after the expiration of such period.

Article 6 bis.

1. The countries of the Union undertake to refuse or to cancel, either administratively if their legislation so permits, or at the request of an interested party, the registration of any trade

qui constitue la reproduction, l'imitation ou la traduction, susceptibles de créer une confusion, d'une marque que l'autorité compétente du pays de l'enregistrement estimera y être notoirement connue comme étant déjà la marque d'une personne admise à bénéficier de la présente convention et utilisée pour des produits identiques ou similaires. Il en sera de même lorsque la partie essentielle de la marque constitue la reproduction d'une telle marque notoirement connue ou une imitation susceptible de créer une confusion avec celle-ci.

2. Un délai minimum de trois ans devra être accordé pour réclamer la radiation de ces marques. Le délai courra de la date de l'enregistrement de la marque.

3. Il ne sera pas fixé de délai pour réclamer la radiation des marques enregistrées de mauvaise foi.

Article 6 ter.

1. Les pays de l'Union conviennent de refuser ou d'invalider l'enregistrement et d'interdire, par des mesures appropriées, l'utilisation, à défaut d'autorisation des pouvoirs compétents, soit comme marques de fabrique ou de commerce, soit comme éléments de ces marques, des armoiries, drapeaux et autres emblèmes d'Etat des pays de l'Union, signes et poinçons officiels de contrôle et de garantie adoptés par eux, ainsi que toute imitation au point de vue héraldique.

2. L'interdiction des signes et poinçons officiels de contrôle et de garantie s'appliquera seulement dans les cas où les marques qui les comprendront seront destinées à être utilisées sur des marchandises du même genre ou d'un genre similaire.

3. Pour l'application de ces dispositions, les pays de l'Union conviennent de se communiquer réciproquement, par l'intermédiaire du Bureau international de Berne, la liste des emblèmes d'Etat, signes et poinçons officiels de contrôle et de garantie, qu'ils désirent ou désireront placer, d'une façon absolue ou dans certaines limites, sous la protection du présent article, ainsi que toutes modifications ultérieures apportées à cette liste. Chaque pays de l'Union mettra à la disposition du public, en temps utile, les listes notifiées.

4. Tout pays de l'Union pourra, dans un délai de douze mois à partir de la réception de la notification, transmettre, par l'intermédiaire du Bureau international de Berne, au pays intéressé, ses objections éventuelles.

5. Pour les emblèmes d'Etat notoirement connus, les mesures prévues à l'alinéa premier s'appliqueront seulement aux marques enregistrées après le 6 novembre 1925.

6. Pour les emblèmes d'Etat qui ne seraient pas notoirement connus, et pour les signes et poinçons officiels, ces dispositions ne seront applicables qu'aux marques enregistrées plus de deux mois après réception de la notification prévue par l'alinéa 3.

7. En cas de mauvaise foi, les pays auront la faculté de faire radier même les marques enregistrées avant le 6 novembre 1925 et comportant des emblèmes d'Etat, signes et poinçons.

8. Les nationaux de chaque pays qui seraient autorisés à faire usage des emblèmes d'Etat, signes et poinçons de leur pays, pourront les utiliser, même s'il y avait similitude avec ceux d'un autre pays.

9. Les pays de l'Union s'engagent à interdire l'usage non autorisé, dans le commerce, des armoiries d'Etat des autres pays de l'Union, lorsque cet usage sera de nature à induire en erreur sur l'origine des produits.

10. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'exercice, par les pays, de la faculté de refuser ou d'invalider, par application du 3^o de l'alinéa premier de la lettre B de l'article 6, les marques contenant, sans autorisation, des armoiries, drapeaux, décorations et autres emblèmes d'Etat ou des signes et poinçons officiels adoptés par un pays de l'Union.

Article 6 quater.

1. Lorsque, conformément à la législation d'un pays de l'Union, la cession d'une marque n'est valable que si elle a lieu en même temps que le transfert de l'entreprise ou du fonds de commerce

mark which constitutes a reproduction, imitation or translation capable of creating confusion with a mark considered by the competent authority of the country of registration to be well known in that country as being already the mark of a person entitled to the benefits of the present Convention and utilised for identical or similar goods. These provisions shall also apply when the essential part of the mark constitutes a reproduction of any such well-known mark, or an imitation capable of creating confusion therewith.

2. A period of at least three years shall be allowed for claiming the removal of such marks. This period shall run from the date of registration of the mark.

3. There shall be no limit to the period within which application may be made for the removal of marks registered in bad faith.

Article 6 ter.

1. The countries of the Union agree to refuse or to cancel the registration, and to prohibit by appropriate measures the utilisation, without authorisation by the competent authorities, either as trade marks or as elements of trade marks, of armorial bearings, flags and other State emblems of the countries of the Union, official signs and hall-marks indicating control or warranty adopted by them, and all imitations thereof from an heraldic point of view.

2. The prohibition of the utilisation of official signs and hall-marks indicating control or warranty shall apply solely in cases where the marks which contain them are intended to be utilised for the same or similar classes of goods.

3. For the application of these stipulations the countries of the Union agree to communicate mutually through the medium of the International Bureau of Berne, the list of State emblems and official signs and hall-marks indicating control or warranty which they desire, or may hereafter desire, to place wholly or within certain limits under the protection of the present Article, and all subsequent modifications of this list. Each country of the Union shall forthwith make the lists so communicated available to the public.

4. Any country of the Union may, within a period of twelve months from the receipt of the communication, transmit any objections which it may desire to offer to the country concerned through the medium of the International Bureau.

5. In the case of State emblems which are well known the measures prescribed by paragraph 1 shall apply solely to marks registered after the 6th November, 1925.

6. As regards State emblems which are not well known and official signs and hall-marks such stipulations shall be applicable only to marks registered more than two months after the receipt of the communications provided for in paragraph 3.

7. In cases of bad faith, however, each country shall be entitled to cause removal of marks, even though registered before the 6th November, 1925, if they contain State emblems, signs or hall-marks.

8. The nationals of each country who have been authorised to make use of State emblems, signs or hall-marks of their country, may continue to use them even though they are similar to those of another country.

9. The countries of the Union undertake to prohibit the unauthorised use in trade of the State armorial bearings of the other countries of the Union, when such use is of a nature to cause deception as to the origin of the goods.

10. The above stipulations shall not prevent the countries from exercising the power given in the third subsection of paragraph 1 of Clause B of Article 6, to refuse or to cancel the registration of marks containing, without authorisation, the armorial bearings, flags, decorations, and other State emblems or official signs or hall-marks adopted by a country of the Union.

Article 6 quater.

1. When, in conformity with the legislation of a country of the Union, the assignment of a trade mark is valid only if it takes place simultaneously with the transfer of the business or goodwill

auquel la marque appartient, il suffira, pour que cette validité soit admise, que la partie de l'entreprise ou du fonds de commerce située dans ce pays soit transmise au cessionnaire, avec le droit exclusif d'y fabriquer ou d'y vendre les produits portant la marque cédée.

2. Cette disposition n'impose pas aux pays de l'Union l'obligation de considérer comme valable le transfert de toute marque dont l'usage par le cessionnaire serait, en fait, de nature à induire le public en erreur, notamment en ce qui concerne la provenance, la nature ou les qualités substantielles des produits auxquels la marque est appliquée.

Article 7.

La nature du produit sur lequel la marque de fabrique ou de commerce doit être apposée ne peut, dans aucun cas, faire obstacle à l'enregistrement de la marque.

Article 7 bis.

1. Les pays de l'Union s'engagent à admettre au dépôt et à protéger les marques collectives appartenant à des collectivités dont l'existence n'est pas contraire à la loi du pays d'origine, même si ces collectivités ne possèdent pas un établissement industriel ou commercial.

2. Chaque pays sera juge des conditions particulières sous lesquelles une marque collective sera protégée et il pourra refuser la protection si cette marque est contraire à l'intérêt public.

3. Cependant, la protection de ces marques ne pourra être refusée à aucune collectivité dont l'existence n'est pas contraire à la loi du pays d'origine, pour le motif qu'elle n'est pas établie dans le pays où la protection est requise ou qu'elle n'est pas constituée conformément à la législation de ce pays.

Article 8.

Le nom commercial sera protégé dans tous les pays de l'Union sans obligation de dépôt ou d'enregistrement, qu'il fasse ou non partie d'une marque de fabrique ou de commerce.

Article 9.

1. Tout produit portant illicitement une marque de fabrique ou de commerce, ou un nom commercial, sera saisi à l'importation dans ceux des pays de l'Union dans lesquels cette marque ou ce nom commercial ont droit à la protection légale.

2. La saisie sera également effectuée dans le pays où l'apposition illicite aura eu lieu, ou dans le pays où aura été importé le produit.

3. La saisie aura lieu à la requête soit du ministère public, soit de toute autre autorité compétente, soit d'une partie intéressée, personne physique ou morale, conformément à la législation intérieure de chaque pays.

4. Les autorités ne seront pas tenues d'effectuer la saisie en cas de transit.

5. Si la législation d'un pays n'admet pas la saisie à l'importation, la saisie sera remplacée par la prohibition d'importation ou la saisie à l'intérieur.

6. Si la législation d'un pays n'admet ni la saisie à l'importation, ni la prohibition d'importation, ni la saisie à l'intérieur, et en attendant que cette législation soit modifiée en conséquence, ces mesures seront remplacées par les actions et moyens que la loi de ce pays assurerait en pareil cas aux nationaux.

Article 10.

1. Les dispositions de l'article précédent seront applicables à tout produit portant faussement, comme indication de provenance, le nom d'une localité ou d'un pays déterminé, lorsque cette indication sera jointe à un nom commercial fictif ou emprunté dans une intention frauduleuse.

to which the mark belongs, it shall be sufficient to establish validity if the portion of the business or goodwill situated in that country, together with the exclusive right of manufacturing or selling in that country the goods bearing the mark assigned, is transferred to the assignee.

2. This provision does not impose upon the countries of the Union any obligation to consider valid the assignment of any mark of which the use by the assignee would, in fact, be of such a nature as to deceive the public, in particular as regards the origin, nature or substantial qualities of the goods to which the mark is applied.

Article 7.

The nature of the goods to which the trade mark is to be applied can, in no case, form an obstacle to the registration of the mark.

Article 7 bis.

1. The countries of the Union undertake to admit to deposit and to protect association marks belonging to associations the existence of which is not contrary to the law of the country of origin, even if such associations do not possess an industrial or commercial establishment.

2. Each country shall be the sole judge of the particular conditions under which an association mark shall be protected and may refuse protection if the mark is contrary to public interest.

3. Nevertheless, the protection of these marks may not be refused to any association of which the existence is not contrary to the law of the country of origin on the ground that such association is not established in the country where protection is sought or is not constituted according to the legislation of the latter country.

Article 8.

A trade name shall be protected in all the countries of the Union without necessity of deposit or registration, whether or not it forms part of a trade mark.

Article 9.

1. All goods illegally bearing a trade mark or trade name shall be seized on importation into those countries of the Union where this mark or name has a right to legal protection.

2. Seizure shall be effected equally in the country where the mark or name was illegally applied, or in the country into which the goods bearing it may have been imported.

3. The seizure shall take place at the request either of the Public Prosecutor or of any other competent authority or of any interested party whether an individual or a body of persons corporate or unincorporate in conformity with the domestic law of each country.

4. The authorities shall not be bound to effect the seizure of goods in transit.

5. If the laws of a country do not admit of seizure on importation, such seizure shall be replaced by prohibition of importation or seizure within such country.

6. If the laws of any country do not admit either of seizure upon importation, or of prohibition of importation, or of seizure within the country, and pending the requisite modification of these laws, these measures shall be replaced by the remedies available in such cases to nationals.

Article 10.

1. The stipulations of the preceding Article shall be applicable to all goods which falsely bear as an indication of origin the name of a specified locality or country, when such indication is joined to a trade name of a fictitious character or used with fraudulent intention.

2. Sera en tout cas reconnu comme partie intéressée, que ce soit une personne physique ou morale, tout producteur, fabricant ou commerçant engagé dans la production, la fabrication ou le commerce de ce produit et établi, soit dans la localité faussement indiquée comme lieu de provenance, soit dans la région où cette localité est située, soit dans le pays faussement indiqué, soit dans le pays où la fausse indication de provenance est employée.

Article 10 bis.

1. Les pays de l'Union sont tenus d'assurer aux ressortissants de l'Union une protection effective contre la concurrence déloyale.

2. Constitue un acte de concurrence déloyale tout acte de concurrence contraire aux usages honnêtes en matière industrielle ou commerciale.

3. Notamment devront être interdits :

1° Tous faits quelconques de nature à créer une confusion par n'importe quel moyen avec l'établissement, les produits ou l'activité industrielle ou commerciale d'un concurrent ;

2° Les allégations fausses, dans l'exercice du commerce, de nature à discréditer l'établissement, les produits ou l'activité industrielle ou commerciale d'un concurrent.

Article 10 ter.

1. Les pays de l'Union s'engagent à assurer aux ressortissants des autres pays de l'Union des recours légaux appropriés pour réprimer efficacement tous les actes visés aux articles 9, 10 et 10 bis.

2. Ils s'engagent, en outre, à prévoir des mesures pour permettre aux syndicats et associations représentant les industriels, producteurs ou commerçants intéressés et dont l'existence n'est pas contraire aux lois de leurs pays, d'agir en justice ou auprès des autorités administratives, en vue de la répression des actes prévus par les articles 9, 10 et 10 bis, dans la mesure où la loi du pays dans lequel la protection est réclamée le permet aux syndicats et associations de ce pays.

Article 11.

1. Les pays de l'Union accorderont, conformément à leur législation intérieure, une protection temporaire aux inventions brevetables, aux modèles d'utilité, aux dessins ou modèles industriels ainsi qu'aux marques de fabrique ou de commerce, pour les produits qui figureront aux expositions internationales officielles ou officiellement reconnues organisées sur le territoire de l'un d'eux.

2. Cette protection temporaire ne prolongera pas les délais de l'article 4. Si, plus tard, le droit de priorité est invoqué, l'administration de chaque pays pourra faire partir le délai de la date de l'introduction du produit dans l'exposition.

3. Chaque pays pourra exiger, comme preuve de l'identité de l'objet exposé et de la date d'introduction, les pièces justificatives qu'il jugera nécessaires.

Article 12.

1. Chacun des pays de l'Union s'engage à établir un service spécial de la propriété industrielle et un dépôt central pour la communication au public des brevets d'invention, des modèles d'utilité, des dessins ou modèles industriels et des marques de fabrique ou de commerce.

2. Ce service publiera une feuille périodique officielle. Il publiera régulièrement :

a) Les noms des titulaires des brevets délivrés, avec une brève désignation des inventions brevetées ;

b) Les reproductions des marques enregistrées.

2. Any producer, manufacturer or trader, whether an individual or a body of persons corporate or unincorporate, engaged in the production, manufacture, or trade of such goods, and established either in the locality falsely indicated as the place of origin, in the district where the locality is situated, or in the country falsely indicated, or in the country where the false indication of origin is used, shall in any case be deemed a party interested.

Article 10 bis.

1. The countries of the Union are bound to assure to persons entitled to the benefits of the Union an effective protection against unfair competition.

2. Every act of competition contrary to honest practices in industrial or commercial matters constitutes an act of unfair competition.

3. The following acts among others shall be prohibited :

(1) All manner of acts of such a nature as to create confusion by any means whatsoever with the establishment, the goods, or the industrial or commercial activities of a competitor ;

(2) False allegations, in the course of trade, of such a nature as to discredit the establishment, the goods, or the industrial or commercial activities of a competitor.

Article 10 ter.

1. The countries of the Union undertake to assure to persons within the jurisdiction of other countries of the Union appropriate legal remedies to repress effectively all acts referred to in Articles 9, 10 and 10 *bis*.

2. They undertake, further, to provide measures to permit syndicates and associations which represent industrialists, producers or traders interested, and of which the existence is not contrary to the laws of their country, to take proceedings in the Courts or before the administrative authorities with a view to securing repression of the acts referred to in Articles 9, 10 and 10 *bis* so far as the law of the country in which protection is claimed permits such action to the syndicates and associations of that country.

Article 11.

1. The countries of the Union shall, in conformity with their domestic legislation, grant temporary protection to patentable inventions, utility models, industrial designs or models, and trade marks, in respect of goods exhibited at official, or officially recognised, international exhibitions held in the territory of one of them.

2. This temporary protection shall not prolong the periods of priority provided by Article 4. If, at a later date, the right of priority is invoked, the Administration of each country may date the period of priority as from the date of introduction of the goods into the exhibition.

3. Each country may require, as proof of the identity of the object exhibited, and of the date of its introduction into the exhibition, such evidence as it may consider necessary.

Article 12.

1. Each of the countries of the Union undertakes to establish a special Government department for industrial property, and a central office for communication to the public of patents, utility models, industrial designs or models, and trade marks.

2. This department shall publish an official periodical journal. It shall also publish regularly:

(a) The names of the patentees of patents issued, with a brief title of the patented inventions ;

(b) Representations of registered trade marks.

Article 13.

1. L'Office international institué à Berne sous le nom de Bureau international pour la protection de la propriété industrielle est placé sous la haute autorité du Gouvernement de la Confédération suisse, qui en règle l'organisation et en surveille le fonctionnement.

2. La langue officielle du Bureau international est la langue française.

3. Le Bureau international centralise les renseignements de toute nature relatifs à la protection de la propriété industrielle ; il les réunit et les publie. Il procède aux études d'utilité commune intéressant l'Union et rédige, à l'aide des documents qui sont mis à sa disposition par les diverses administrations, une feuille périodique, en langue française, sur les questions concernant l'objet de l'Union.

4. Les numéros de cette feuille, de même que tous les documents publiés par le Bureau international, sont répartis entre les administrations des pays de l'Union dans la proportion du nombre des unités contributives ci-dessous mentionnées. Les exemplaires et documents supplémentaires qui seraient réclamés, soit par lesdites administrations, soit par des sociétés ou des particuliers, seront payés à part.

5. Le Bureau international doit se tenir en tout temps à la disposition des pays de l'Union, pour leur fournir, sur les questions relatives au service international de la propriété industrielle, les renseignements spéciaux dont ils pourraient avoir besoin. Le Directeur du Bureau international fait sur sa gestion un rapport annuel qui est communiqué à tous les pays de l'Union.

6. Les dépenses ordinaires du Bureau international seront supportées en commun par les pays de l'Union. Jusqu'à nouvel ordre, elles ne pourront pas dépasser la somme de cent vingt mille francs suisses par année. Cette somme pourra être augmentée au besoin, par décision unanime d'une des conférences prévues à l'article 14.

7. Les dépenses ordinaires ne comprennent pas les frais afférents aux travaux des conférences de plénipotentiaires ou administratives, ni les frais que pourront entraîner des travaux spéciaux ou des publications effectués conformément aux décisions d'une conférence. Ces frais, dont le montant annuel ne pourra dépasser 20.000 francs suisses, seront répartis entre les pays de l'Union proportionnellement à la contribution qu'ils payent pour le fonctionnement du Bureau international, suivant les dispositions de l'alinéa 8 ci-après.

8. Pour déterminer la part contributive de chacun des pays dans cette somme totale des frais, les pays de l'Union et ceux qui adhéreront ultérieurement à l'Union sont divisés en six classes, contribuant chacune dans la proportion d'un certain nombre d'unités, savoir :

	Unités		Unités
1 ^{re} classe	25	4 ^e classe	10
2 ^e classe	20	5 ^e classe	5
3 ^e classe	15	6 ^e classe	3

Ces coefficients sont multipliés par le nombre des pays de chaque classe, et la somme des produits ainsi obtenus fournit le nombre d'unités par lequel la dépense totale doit être divisée. Le quotient donne le montant de l'unité de dépense.

9. Chacun des pays de l'Union désignera, au moment de son accession, la classe dans laquelle il désire être rangé. Toutefois, chaque pays de l'Union pourra déclarer ultérieurement qu'il désire être rangé dans une autre classe.

10. Le Gouvernement de la Confédération suisse surveille les dépenses du Bureau international, fait les avances nécessaires et établit le compte annuel qui sera communiqué à toutes les autres administrations.

Article 14.

1. La présente convention sera soumise à des revisions périodiques, en vue d'y introduire les améliorations de nature à perfectionner le système de l'Union.

Article 13.

1. The International Office established at Berne under the name " Bureau international pour la Protection de la Propriété industrielle " is placed under the high authority of the Government of the Swiss Confederation, which regulates its organisation and supervises its working.

2. The official language of the International Bureau is French.

3. The International Bureau centralises information of every kind relating to the protection of industrial property and collates and publishes it. It studies matters of general utility which interest the Union, and edits, with the help of documents supplied to it by the various Administrations, a periodical journal in French, dealing with questions concerning the object of the Union.

4. The numbers of this journal, as well as all the documents published by the International Bureau, are circulated among the Administrations of the countries of the Union in the proportion of the number of contributing units as mentioned below. Such further copies as may be desired, either by the said Administrations, or by societies or private persons, shall be paid for separately.

5. The International Bureau shall at all times hold itself at the service of countries of the Union, in order to supply them with any special information they may need on questions relating to the international system of industrial property. The Director of the International Bureau will furnish an annual report on its working, which shall be communicated to all the countries of the Union.

6. The ordinary expenses of the International Bureau shall be borne by the countries of the Union in common. Until fresh sanction is given, they must not exceed the sum of 120,000 Swiss francs per annum. This sum may be increased, in case of necessity, by a unanimous decision of one of the conferences referred to in Article 14.

7. Ordinary expenses do not include expenses relating to diplomatic or administrative conferences, or those caused by special work or publications effected in conformity with the decisions of a conference. These expenses, the annual total of which may not exceed 20,000 Swiss francs, shall be shared by the countries of the Union in proportion to the contribution which they make towards the working of the International Bureau in accordance with the provisions of paragraph 8 below.

8. To determine the quota which each country should contribute to this common total of expenses, the countries of the Union and those which may afterwards join the Union are divided into six classes, each contributing in the proportion of a certain number of units, namely :

	Units		Units
1st class	25	4th class	10
2nd class	20	5th class	5
3rd class	15	6th class	3

These co-efficients are multiplied by the number of countries in each class, and the sum of the products thus obtained gives the number of units by which the total expense has to be divided. The quotient gives the amount of the unit of expense.

9. Each of the countries of the Union will designate at the time of its accession the class in which it wishes to be placed. Nevertheless, each country of the Union may declare subsequently that it desires to be placed in another class.

10. The Government of the Swiss Confederation superintends the expenses of the International Bureau, advances the necessary funds and renders an annual account, which will be communicated to all the other Administrations.

Article 14.

1. The present Convention shall be submitted to periodical revisions with a view to the introduction of amendments calculated to improve the system of the Union.

2. A cet effet, des conférences auront lieu, successivement, dans l'un des pays de l'Union entre les délégués desdits pays.

3. L'administration du pays où doit siéger la conférence préparera, avec le concours du Bureau international, les travaux de cette conférence.

4. Le directeur du Bureau international assistera aux séances des conférences, et prendra part aux discussions sans voix délibérative.

Article 15.

Il est entendu que les pays de l'Union se réservent respectivement le droit de prendre séparément, entre eux, des arrangements particuliers pour la protection de la propriété industrielle, en tant que ces arrangements ne contreviendraient point aux dispositions de la présente convention.

Article 16.

1. Les pays qui n'ont point pris part à la présente convention seront admis à y adhérer sur leur demande.

2. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Confédération suisse, et par celui-ci à tous les autres.

3. Elle emportera, de plein droit, accession à toutes les clauses et admission à tous les avantages stipulés par la présente convention, et produira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement de la Confédération suisse aux autres pays unionistes, à moins qu'une date postérieure n'ait été indiquée dans la demande d'adhésion.

Article 16 bis.

1. Chacun des pays de l'Union peut, en tout temps, notifier par écrit au Gouvernement de la Confédération suisse que la présente convention est applicable à tout ou partie de ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tous autres territoires soumis à son autorité, ou tous territoires sous suzeraineté, et la convention s'appliquera à tous les territoires désignés dans la notification un mois après l'envoi de la communication faite par le Gouvernement de la Confédération suisse aux autres pays de l'Union, à moins qu'une date postérieure n'ait été indiquée dans la notification. A défaut de cette notification, la convention ne s'appliquera pas à ces territoires.

2. Chacun des pays de l'Union peut, en tout temps, notifier par écrit au Gouvernement de la Confédération suisse que la présente convention cesse d'être applicable à tout ou partie des territoires qui ont fait l'objet de la notification prévue à l'alinéa qui précède, et la convention cessera de s'appliquer dans les territoires désignés dans cette notification douze mois après réception de la notification adressée au Gouvernement de la Confédération suisse.

3. Toutes les notifications faites au Gouvernement de la Confédération suisse, conformément aux dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, seront communiquées par ce gouvernement à tous les pays de l'Union.

Article 17.

L'exécution des engagements réciproques contenus dans la présente convention est subordonnée, en tant que de besoin, à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles de ceux des pays de l'Union qui sont tenus d'en provoquer l'application, ce qu'ils s'obligent à faire dans le plus bref délai possible.

Article 17 bis.

1. La convention demeurera en vigueur pendant un temps indéterminé, jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où la dénonciation en sera faite.

2. For this purpose, Conferences shall be held successively in one of the countries of the Union, among the delegates of the said countries.

3. The Administration of the country in which the Conference is to be held will make preparations for the work of that Conference, with the assistance of the International Bureau.

4. The Director of the International Bureau will be present at the meetings of the Conferences, and will take part in the discussions, but without the right of voting.

Article 15.

It is understood that the countries of the Union respectively reserve to themselves the right to make separately, as between themselves, special agreements for the protection of industrial property, in so far as such agreements do not contravene the stipulations of the present Convention.

Article 16.

1. Countries which are not parties to the present Convention shall be allowed to accede to it upon their request.

2. This accession shall be notified through diplomatic channels to the Government of the Swiss Confederation, and by the latter to all the other countries.

3. It shall entail, as a matter of right, accession to all the clauses, and admission to all the advantages stipulated in the present Convention, and shall take effect one month after the dispatch of the notification by the Government of the Swiss Confederation to the other countries of the Union, unless a subsequent date has been indicated in the notice of accession.

Article 16 bis.

1. Any country of the Union may at any time notify in writing to the Government of the Swiss Confederation that the present Convention shall apply to all or any of its Colonies, Protectorates, Territories under Mandate or any other Territories subject to its authority, or any Territories under suzerainty, and the Convention shall apply to all the Territories named in such notification one month after the despatch of the communication made by the Government of the Swiss Confederation to the other countries of the Union, provided that a later date has not been indicated in such notification. Failing such notification, the Convention shall not apply to any such Territories.

2. Any country of the Union may, at any time, notify in writing to the Government of the Swiss Confederation that the present Convention shall cease to apply to all or any of the Territories which have been made the subject of a notification under the preceding paragraph, and the Convention shall cease to apply in the Territories named in such notification twelve months after the receipt of the notification addressed to the Government of the Swiss Confederation.

3. All notifications given to the Government of the Swiss Confederation in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of the present Article shall be communicated by that Government to all the countries of the Union.

Article 17.

The carrying out of the reciprocal engagements contained in the present Convention is subject, so far as necessary, to the observance of the formalities and rules established by the constitutional laws of those of the countries of the Union which are bound to procure their application, which they engage to do with as little delay as possible.

Article 17 bis.

1. The Convention shall remain in force for an unlimited time, till the expiry of one year from the date of its denunciation.

2. Cette dénonciation sera adressée au Gouvernement de la Confédération suisse. Elle ne produira son effet qu'à l'égard du pays au nom duquel elle aura été faite, la convention restant exécutoire pour les autres pays de l'Union.

Article 18.

1. Le présent acte sera ratifié et les instruments de ratification en seront déposés à Londres au plus tard le 1^{er} juillet 1938. Il entrera en vigueur entre les pays au nom desquels il aura été ratifié un mois après cette date. Toutefois, si auparavant il était ratifié au nom de six pays au moins, il entrerait en vigueur entre ces pays un mois après que le dépôt de la sixième ratification leur aurait été notifié par le Gouvernement de la Confédération suisse, et pour les pays au nom desquels il serait ratifié ensuite, un mois après la notification de chacune de ces ratifications.

2. Les pays au nom desquels l'instrument de ratification n'aura pas été déposé dans le délai visé à l'alinéa précédent seront admis à l'adhésion aux termes de l'article 16.

3. Le présent acte remplacera, dans les rapports entre les pays auxquels il s'applique, la Convention d'union de Paris de 1883 et les actes de revision subséquents.

4. En ce qui concerne les pays auxquels le présent acte ne s'applique pas, mais auxquels s'applique la Convention d'union de Paris révisée à La Haye en 1925, cette dernière restera en vigueur.

5. De même, en ce qui concerne les pays auxquels ne s'appliquent ni le présent acte, ni la Convention d'union de Paris révisée à La Haye, la Convention d'union de Paris révisée à Washington en 1911 restera en vigueur.

Article 19.

Le présent acte sera signé en un seul exemplaire, lequel sera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Une copie certifiée sera remise par ce dernier à chacun des gouvernements des pays de l'Union.

Fait à Londres, en un seul exemplaire, le 2 juin 1934.

Pour l'Allemagne :

HOESCH.

Georg KLAUER.

Wolfgang KÜHNAST.

Herbert KÜHNEMANN.

Pour l'Autriche :

D^r Hans WERNER.

Pour la Belgique :

Coppieters DE GIBSON.

Thomas BRAUN.

Pour les Etats-Unis du Brésil :

J. A. BARBOZA-CARNEIRO.

Pour Cuba :

Gabriel SUÁREZ SOLAR.

Pour le Danemark :

N. J. EHRENREICH-HANSEN.

Pour la Ville libre de Dantzig :

Pour l'Espagne :

Ramón PÉREZ DE AYALA.

Fernando CABELLO LAPIEDRA.

José GARCÍA MONGE.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

Conway P. COE.

John A. DIENNER.

Thomas EWING.

2. This denunciation shall be addressed to the Government of the Swiss Confederation. It shall only affect the country in whose name the denunciation is made, the Convention remaining in operation as regards the other countries of the Union.

Article 18.

1. The present Act shall be ratified and the instruments of ratification deposited in London not later than the 1st July, 1938. It shall come into force, between the countries in whose names it shall have been ratified, one month after that date. Nevertheless, if before that date it has been ratified in the name of at least six countries, it shall come into force, between those countries, one month after the deposit of the sixth ratification has been notified to them by the Government of the Swiss Confederation and, in the case of countries in whose names it shall be ratified at a later date, one month after the notification of each of such ratifications.

2. The countries in whose names the instrument of ratification has not been deposited within the period contemplated by the preceding paragraph shall be entitled to accede in accordance with the terms of Article 16.

3. The present Act shall, as regards the relations between the countries to which it applies, replace the Convention of the Union of Paris of 1883 and the subsequent Revisions.

4. As regards the countries to which the present Act does not apply, but to which the Convention of the Union of Paris revised at The Hague in 1925 applies, the latter shall remain in force.

5. Similarly, as regards countries to which neither the present Act nor the Convention of the Union of Paris revised at The Hague applies, the Convention of the Union of Paris, revised at Washington in 1911, shall remain in force.

Article 19.

The present Act shall be signed in a single copy, which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. A certified copy shall be forwarded by the latter to each of the Governments of the countries of the Union.

Done at London, in a single copy, the 2nd June, 1934.

For Germany :

HOESCH.

Georg KLAUER.

Wolfgang KÜHNAST.

Herbert KÜHNEMANN.

For Austria :

Dr. Hans WERNER.

For Belgium :

Coppieters DE GIBSON.

Thomas BRAUN.

For the United States of Brazil :

J. A. BARBOZA-CARNEIRO.

For Cuba :

Gabriel SUÁREZ SOLAR.

For Denmark :

N. J. EHRENREICH-HANSEN.

For Danzig :

For Spain :

Ramón PÉREZ DE AYALA.

Fernando CABELLO LAPIEDRA.

José GARCÍA MONGE.

For the United States of America :

Conway P. COE.

John A. DIENNER.

Thomas EWING.

- Pour la Finlande :
J. KAUTOLA.
- Pour la France :
Marcel PLAISANT.
Roger CAMBON.
Georges LAINEL.
Georges MAILLARD.
- Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :
F. W. LEITH-ROSS.
M. F. LINDLEY.
William S. JARRATT.
- Pour l'Australie :
B. WALLACH.
- Pour l'Etat libre d'Irlande :
- Pour la Hongrie :
SCHILLING Zoltán.
- Pour l'Italie :
Eduardo Piola CASELLI.
Luigi BIAMONTI.
Alfredo Jannoni SEBASTIANINI.
- Pour le Japon :
M. HOTTA.
Takatsugu YOSHIWARA.
- Pour le Liechtenstein :
W. KRAFT.
- Pour le Maroc :
HALGOUËT.
- Pour les Etats-Unis du Mexique :
G. LUDERS DE NEGRI.
- Pour la Norvège :
B. G. WYLLER.
- Pour les Pays-Bas :
J. ALINGH PRINS.
J. VAN HETTINGA TROMP.
A. D. KOELEMAN.
H. F. VAN WALSEM.
- Pour la Pologne :
Stefan CZAYKOWSKI.
- Pour le Portugal :
João DE LEBRE E LIMA.
Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA.
- Pour la Suède :
Birger LINDGREN.
Åke DE ZWEIGBERGK.
- Pour la Syrie et le Liban :
Marcel PLAISANT.
- Pour la Suisse :
W. KRAFT.
- Pour la Tchécoslovaquie :
Dr Karel SKÁLA.
Dr Otto PARSCH.
- Pour la Tunisie :
C. BILLECOCQ.
- Pour la Turquie :
A. FETHI.
- Pour la Yougoslavie :
Dr Janko CHOUMANÉ (Šuman).
-

- For Finland :
J. KAUTOLA.
- For France :
Marcel PLAISANT.
Roger CAMBON.
Georges LAINEL.
Georges MAILLARD.
- For Great Britain and Northern Ireland :
F. W. LEITH-ROSS.
M. F. LINDLEY.
William S. JARRATT.
- For Australia :
B. WALLACH.
- For the Irish Free State :
- For Hungary :
SCHILLING Zoltán.
- For Italy :
Eduardo Piola CASELLI.
Luigi BIAMONTI.
Alfredo Jannoni SEBASTIANINI.
- For Japan :
M. HOTTA.
Takatsugu YOSHIWARA.
- For Liechtenstein :
W. KRAFT.
- For Morocco :
HALGOUËT.
- For the United States of Mexico :
G. LUDERS DE NEGRI.
- For Norway :
B. G. WYLLER.
- For the Netherlands :
J. ALINGH PRINS.
J. VAN HETTINGA TROMP.
A. D. KOELEMAN.
H. F. VAN WALSEM.
- For Poland :
Stefan CZAYKOWSKI.
- For Portugal :
João DE LEBRE E LIMA.
Arthur DE MELLO QUINTELLA SALDANHA.
- For Sweden :
Birger LINDGREN.
Åke DE ZWEIGBERGK.
- For Syria and Lebanon :
Marcel PLAISANT.
- For Switzerland :
W. KRAFT.
- For Czechoslovakia :
Dr. Karel SKÁLA.
Dr. Otto PARSCH.
- For Tunis :
C. BILLECOCQ.
- For Turkey :
A. FETHI.
- For Yugoslavia :
Dr. Janko CHOUMANE (Šuman).
-

N° 4460.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET PAYS-BAS**

Convention prévoyant l'arbitrage
d'un différend relatif au paiement
de certaines fournitures militaires.
Signée à Washington, le 18 mars
1938.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND THE NETHERLANDS**

Convention providing for the Arbi-
tration of a Difference relating
to Payment for Certain Military
Supplies. Signed at Washington,
March 18th, 1938.

No. 4460. — CONVENTION¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE NETHERLANDS PROVIDING FOR THE ARBITRATION OF A DIFFERENCE RELATING TO PAYMENT FOR CERTAIN MILITARY SUPPLIES. SIGNED AT WASHINGTON, MARCH 18TH, 1938.

English official text communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne and by the Netherlands Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place October 12th, 1938.

Whereas, in November 1917, the Government of the United States of America requisitioned certain military supplies of the Government of the Netherlands, for which it paid a sum not considered by the Government of the Netherlands to be the full amount to which it was entitled therefor, while the Government of the United States of America considers, on the contrary, that it has paid more than was due,

Whereas it has been found impossible to adjust the resulting differences of opinion by diplomacy,

Whereas THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA and HER MAJESTY, THE QUEEN OF THE NETHERLANDS, are desirous of reaching an amicable settlement of their differences, by arbitration if necessary, and that a Convention be concluded for that purpose, have named as their Plenipotentiaries, that is to say :

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

Cordell HULL, Secretary of State of the United States of America; and

HER MAJESTY, THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

Jonkheer H. M. VAN HAERSMA DE WITH, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Netherlands to the United States of America ;

Who, having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon the following Articles :

Article I.

First. Within six months from the date of the exchange of ratifications hereof the Agent for the Government of the Netherlands shall present to the Agent for the Government of the United States of America a Memorial in which shall be fully set forth :

(a) The facts on which the Netherlands Government rests its claim against the Government of the United States of America,

¹ The exchange of ratifications took place at Washington, August 2nd, 1938. Came into force August 2nd, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4460. — CONVENTION ² ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LES PAYS-BAS PRÉVOYANT L'ARBITRAGE D'UN DIFFÉREND RELATIF AU PAIEMENT DE CERTAINES FOURNITURES MILITAIRES. SIGNÉE A WASHINGTON, LE 18 MARS 1938.

Texte officiel anglais communiqué par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne et le ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 12 octobre 1938.

Attendu qu'en novembre 1917, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a réquisitionné certaines fournitures militaires du Gouvernement néerlandais pour lesquelles il a payé une somme considérée par le Gouvernement néerlandais comme inférieure au montant total auquel il avait droit à ce titre, tandis que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique considère, par contre, qu'il a payé un montant supérieur à la somme due,

Attendu qu'on a reconnu l'impossibilité de concilier ces divergences d'opinions par la voie diplomatique,

Attendu que LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE et SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS sont désireux d'aboutir à un règlement amiable de leurs différends, au besoin par l'arbitrage, et de voir conclure une convention à cet effet, ils ont désigné comme leurs plénipotentiaires, à savoir :

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

M. Cordell HULL, secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique ; et

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Le jonkheer H. M. VAN HAERSMA DE WITH, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Pays-Bas aux Etats-Unis d'Amérique ;

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

Article premier.

1. Dans les six mois qui suivront la date de l'échange des ratifications de la présente convention, l'agent représentant le Gouvernement néerlandais remettra à l'agent représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique un mémoire indiquant en détail :

a) Les faits invoqués par le Gouvernement néerlandais à l'appui de la revendication qu'il formule à l'égard du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ;

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² L'échange des ratifications a eu lieu à Washington, le 2 août 1938.
Entrée en vigueur le 2 août 1938.

(b) The amount of additional compensation demanded, the principal of which compensation shall in no event exceed the difference between the florins alleged to have been expended by the Netherlands Government and the amount in dollars received by it, leaving to the Arbitrator the question as to whether, in the event of an award, interest should be granted,

(c) An explanation of the grounds and theory on which the claim is predicated.

Such Memorial shall be accompanied by all the evidence upon which the claim is considered to be based, it being clearly understood that no further evidence may be injected into the case either during the discussions mentioned in Article II below or during the possible adjudication of the claim, except as hereinafter provided.

Second. Within eight months from the date of receipt by the Agent for the Government of the United States of America of such Memorial, he shall present to the Agent for the Government of the Netherlands an Answer to the Memorial, in which shall be fully set forth :

(a) The facts relied upon by the Government of the United States of America in defense of the claim of the Government of the Netherlands and the facts on which the Government of the United States of America rests any counterclaim,

(b) The amount of such counterclaim,

(c) An explanation of the grounds and theory on which the defense and any such counterclaim are predicated.

To such Answer there shall be attached all the evidence upon which the defense of the claim and upon which the counterclaim are considered to be based, and no further evidence shall be injected into the case, either in support or defense, either during the stage of discussions mentioned in Article II below or during possible arbitration, except as hereinafter provided.

Third. With all issues of fact and law thus defined, the Agent for the Government of the Netherlands shall, within six months from the date of the receipt of the Answer, file with the Agent for the Government of the United States of America a written Brief containing all such factual and legal contentions as he may desire to make in support of the claim and in defense of the counterclaim. In such Brief the Agent for the Netherlands Government, without being allowed to change the general grounds of the claim as stated in the Memorial, may further explain such grounds in the light of the Answer and the evidence filed therewith and he may file with such Brief only such evidence as is strictly in refutation of the Answer or of the evidence filed with the Answer, but which does not lay the basis of any new grounds for the claim. With the Brief there may be filed also an Answer to the counterclaim, which Answer shall be governed by paragraph " Second " above.

Fourth. Within six months from the date of the receipt of such Brief the Agent for the Government of the United States of America shall file with the Agent for the Government of the Netherlands a Reply Brief containing all such factual and legal contentions as he may desire to make in defense of the claim and in support of the counterclaim. In such Reply Brief the Agent for the Government of the United States of America, without being allowed to change the general grounds of the defense of the claim or the general grounds of the counterclaim, may further explain such grounds in the light of the Brief of the Government of the Netherlands, the Answer to the counterclaim, and the evidence filed therewith, and he may file with such Reply Brief only such evidence as is strictly in refutation of the Brief or the evidence filed therewith, but which does not lay the basis of any new grounds for defense of the claim or any new grounds for the counterclaim.

Article II.

In the event that the two Governments shall be unable to agree upon a disposition of the claim and the counterclaim or upon any portions thereof within the six months next succeeding

b) Le montant de l'indemnité supplémentaire qu'il demande et qui, en capital, ne devra en aucun cas dépasser la différence entre le montant en florins que le Gouvernement néerlandais déclare avoir dépensé et le montant en dollars qu'il a reçu, étant entendu qu'il appartiendra à l'arbitre de décider si, en cas d'octroi d'une indemnité, il doit y avoir versement d'intérêts ;

c) Les motifs et les principes sur lesquels la revendication est fondée.

Ce mémoire sera accompagné de toutes les preuves considérées comme établissant le bien-fondé de la revendication, étant nettement entendu qu'aucune preuve nouvelle ne pourra être apportée ni au cours de l'examen visé à l'article II ci-dessous ni, le cas échéant, pendant qu'il sera statué sur la revendication, sous réserve de ce qui est dit ci-après.

2. Dans les huit mois qui suivront la date à laquelle l'agent représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique aura reçu ce mémoire, ledit agent remettra à l'agent représentant le Gouvernement néerlandais un contre-mémoire indiquant en détail :

a) Les faits invoqués par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique pour repousser la revendication du Gouvernement néerlandais et les faits qu'il allègue à l'appui de toute contre-revendication ;

b) Le montant de cette contre-revendication ;

c) Les motifs et les principes sur lesquels le rejet des revendications du Gouvernement néerlandais et toute contre-revendication sont fondés.

Ce contre-mémoire sera accompagné de toutes les preuves considérées comme établissant le bien-fondé du rejet des revendications du Gouvernement néerlandais et de la contre-revendication ; aucune preuve nouvelle ne pourra être apportée pour appuyer ou repousser les revendications ni pendant la durée de l'examen visé à l'article II ci-dessous, ni, le cas échéant, pendant l'arbitrage, sous réserve de ce qui est dit ci-après.

3. Tous les points de fait et de droit étant ainsi définis, l'agent représentant le Gouvernement néerlandais, dans les six mois qui suivront la date de la réception du contre-mémoire, remettra à l'agent représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique un exposé écrit indiquant toutes les considérations de fait et de droit qu'il pourra désirer formuler à l'appui de la revendication et pour repousser la contre-revendication. Dans cet exposé, l'agent représentant le Gouvernement néerlandais, sans être autorisé à modifier l'argumentation générale en faveur de la revendication telle qu'elle est exposée dans le mémoire, pourra préciser lesdits arguments à la lumière du contre-mémoire et des preuves qui l'accompagnent ; il ne pourra joindre à cet exposé que les preuves servant strictement à réfuter le contre-mémoire ou les preuves accompagnant ce dernier, à l'exclusion de toute preuve qui constituerait la base de motifs nouveaux à l'appui de la revendication. L'exposé pourra également être accompagné d'une réplique au contre-mémoire qui devra être conforme au paragraphe 2 ci-dessus.

4. Dans les six mois qui suivront la date de la réception de cet exposé, l'agent représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique remettra à l'agent représentant le Gouvernement néerlandais une duplique indiquant toutes les considérations de fait et de droit qu'il pourra désirer formuler pour repousser la revendication et à l'appui de la contre-revendication. Dans cette duplique, l'agent représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, sans être autorisé à modifier les arguments généraux invoqués pour repousser la revendication ou les arguments généraux sur lesquels est fondée la contre-revendication, pourra préciser lesdits arguments à la lumière de l'exposé du Gouvernement néerlandais, de la réplique à la contre-revendication et des preuves qui l'accompagnent ; il ne pourra joindre à cette duplique que les preuves servant strictement à réfuter l'exposé ou les preuves accompagnant ce dernier, à l'exclusion de toute preuve qui constituerait la base de motifs nouveaux pour repousser la revendication ou de motifs nouveaux à l'appui de la contre-revendication.

Article II.

Au cas où les deux gouvernements ne pourraient se mettre d'accord au sujet du règlement de la revendication et de la contre-revendication ou d'une partie quelconque de celles-ci, dans les

the delivery of the Reply Brief of the Government of the United States of America, the pleadings thus exchanged shall be referred to arbitration for the decision of any such unsettled questions, it being clearly understood, however, that in no event shall the issues of the claim or of the counterclaim, either factual or legal, or the contentions of either Party, as herein submitted to diplomatic discussion, be changed in character, or the written record above described augmented in the event the matter is so referred to arbitration.

Article III.

The issues to be decided shall be those formulated by the pleadings exchanged in pursuance of Article I hereof, or such of those issues as shall not have been previously settled by agreement of the two Governments.

The Arbitrator shall decide such issues in conformity with applicable law.

Article IV.

The arbitral tribunal shall consist of a sole Arbitrator, to be selected by mutual agreement of the two Governments, who shall be a jurist of repute, familiar with the English language, and who shall not be a national of the Netherlands or of the United States of America.

Article V.

Within thirty days from the termination of the period specified in Article II above, if the diplomatic negotiations referred to therein shall not have resulted in a full settlement of the claim and counterclaim, the pleadings provided for in Article I above shall be delivered to the Arbitrator by means of a joint communication of the two Agents.

Article VI.

As soon as possible after the date of the receipt of the above-mentioned pleadings by the Arbitrator, and not later than four months from that date, he shall convene the Parties at a place to be determined by the two Governments for the purpose of hearing such oral arguments by Agents or Counsel, or both, for each Government, as they may desire to make. The conduct of the oral proceedings shall be under the control of the Arbitrator. Authentic minutes of the meetings shall be kept by a Secretary, to be designated by the Arbitrator, and shall be signed by the Arbitrator and the Secretary.

The periods of time mentioned in Articles V and VI hereof may be extended by mutual agreement of the two Governments.

Article VII.

The Arbitrator shall be obligated to render his decision within three months from the date on which the oral arguments close, unless, upon the request of the Arbitrator, the two Governments agree to extend that period.

The decision of the Arbitrator shall be rendered in two signed copies, one of which shall be sent to each Government. It shall state the grounds of the decision and shall be in the English language.

The language of the pleadings and oral proceedings shall be English. All evidence submitted in any language other than English shall be accompanied by a full and correct translation in the English language.

The decision of the Arbitrator shall be accepted as final and binding upon the two Governments.

six mois qui suivront la remise de la duplique du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, les mémoires ainsi échangés seront soumis à l'arbitrage pour qu'il soit statué sur toutes questions non encore résolues, étant nettement entendu, toutefois, qu'en aucun cas on ne pourra ni modifier la nature des points de fait ou de droit de la revendication ou de la contre-revendication ou les arguments de chaque partie tels qu'ils ont été soumis à l'examen par la voie diplomatique ni développer les exposés écrits susmentionnés, au cas où l'affaire ferait l'objet d'un arbitrage.

Article III.

Les points sur lesquels il sera statué sont ceux qui auront été définis dans les mémoires échangés conformément à l'article premier de la présente convention ou ceux de ces points qui n'auront pas été réglés antérieurement par les deux gouvernements d'un commun accord.

L'arbitre statuera sur ces points conformément au droit applicable.

Article IV.

Le tribunal arbitral se composera d'un arbitre unique qui sera désigné d'un commun accord par les deux gouvernements ; la personnalité choisie devra être un juriste renommé, connaissant l'anglais, à l'exclusion de tout ressortissant des Pays-Bas et des Etats-Unis d'Amérique.

Article V.

Si les négociations diplomatiques prévues à l'article II n'ont pas abouti à un règlement intégral de la revendication et de la contre-revendication, les mémoires visés à l'article premier seront remis à l'arbitre par une communication commune des deux agents, dans les trente jours qui suivront l'expiration de la période mentionnée à l'article II.

Article VI.

Aussitôt que possible après la date à laquelle l'arbitre aura reçu les mémoires susmentionnés et, au plus tard, quatre mois après cette date, il convoquera les parties, dans un lieu choisi par les deux gouvernements, afin d'entendre l'exposé oral que les agents ou/et conseils de chaque gouvernement pourront désirer formuler. La procédure des débats oraux sera réglée par l'arbitre. Des comptes rendus authentiques des réunions seront établis par un secrétaire, qui sera désigné par l'arbitre, et seront signés par l'arbitre et le secrétaire.

Les délais mentionnés aux articles V et VI de la présente convention pourront être prolongés d'un commun accord par les deux gouvernements.

Article VII.

L'arbitre sera tenu de rendre sa décision dans les trois mois qui suivront la date de la clôture des exposés oraux, à moins qu'à la demande de l'arbitre, les deux gouvernements ne conviennent de prolonger ce délai.

La décision de l'arbitre sera rendue en deux exemplaires signés, un exemplaire étant remis à chaque gouvernement. Elle indiquera les motifs de la décision et sera rédigée en langue anglaise.

La langue anglaise sera employée dans les mémoires et les débats oraux. Toutes les pièces rédigées dans une langue autre que l'anglais devront être accompagnées d'une traduction complète et exacte en langue anglaise.

La décision de l'arbitre sera acceptée comme définitive et comme ayant force obligatoire pour les deux gouvernements.

Article VIII.

Each Government shall pay the expenses of the presentation and conduct of its own case before the Arbitrator, all joint expenses, including the honorarium for the Arbitrator, to be borne by the two Governments in equal proportions.

Article IX.

This Convention shall be ratified by the High Contracting Parties and shall take effect immediately upon the exchange of ratifications, which shall take place at Washington as soon as possible.

In witness whereof, the respective Plenipotentiaries have signed this Convention and have hereunto affixed their seals.

Done in duplicate at Washington, this eighteenth day of March, 1938.

(Seal) Cordell HULL.

(Seal) H. M. VAN HAERSMA DE WITH.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Convention in the sole language in which it was signed.

For the Secretary of State
of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

Article VIII.

Chaque gouvernement supportera les dépenses afférentes à l'exposé et à la défense de sa cause devant l'arbitre, étant entendu que toutes les dépenses communes, y compris les honoraires de l'arbitre, seront mises par parts égales à la charge des deux gouvernements.

Article IX.

La présente convention sera ratifiée par les Hautes Parties contractantes et prendra effet avec l'échange des ratifications, qui aura lieu à Washington aussitôt que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait en double exemplaire, à Washington, le 18 mars 1938.

(Sceau) Cordell HULL.

(Sceau) H. M. VAN HAERSMA DE WITH.

N° 4461.

BELGIQUE, ROYAUME - UNI
DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD,
DANEMARK, ESPAGNE, FRANCE,
NORVÈGE ET PAYS-BAS

Convention concernant le statut des réfugiés
provenant d'Allemagne, avec annexe. Signée
à Genève, le 10 février 1938.

BELGIUM, UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND,
DENMARK, SPAIN, FRANCE,
NORWAY AND THE NETHERLANDS

Convention concerning the Status of Refugees
coming from Germany, with Annex. Signed
at Geneva, February 10th, 1938.

N^o 4461. — CONVENTION¹ CONCERNANT LE STATUT DES RÉFUGIÉS PROVENANT D'ALLEMAGNE. SIGNÉE A GENÈVE, LE 10 FÉVRIER 1938.

Textes officiels en français et en anglais. Cette convention a été enregistrée par le Secrétariat, le 26 octobre 1938, par suite du dépôt de la deuxième ratification, conformément à l'article 22.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES ; SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES DOMINIONS BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES ; SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE ; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ; SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE ; SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS ;

Animés du désir de compléter et de consolider l'œuvre accomplie par la Société des Nations au profit des réfugiés, en général ;

Considérant les mesures antérieurement prises en faveur des réfugiés provenant d'Allemagne et, notamment, l'Arrangement² provisoire intergouvernemental du 4 juillet 1936 actuellement en vigueur pour certaines des Hautes Parties contractantes ;

Tenant compte de la résolution adoptée par la dix-huitième Assemblée, en vertu de laquelle le Haut Commissaire de la Société des Nations pour les réfugiés provenant d'Allemagne est chargé de convoquer pour le début de 1938 une conférence intergouvernementale en vue de l'adoption d'une convention internationale en faveur des réfugiés provenant d'Allemagne ;

Considérant que la préparation de l'émigration de ceux qui ne peuvent être absorbés dans les pays de refuge constitue un élément essentiel de l'œuvre entreprise au profit desdits réfugiés ;

Soucieux de créer les conditions qui permettront aux décisions antérieurement prises dans ce sens par les divers gouvernements de produire leur plein effet, et désireux que soient assurés aux réfugiés la jouissance des droits civils, le libre et facile accès aux tribunaux, la sécurité et la stabilité dans l'établissement et dans le travail, des facilités dans l'exercice des professions, de l'industrie, du commerce et dans les déplacements, l'admission dans les écoles et dans les universités :

Ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Hermann BEKAERT, administrateur adjoint de la Sûreté publique, chargé de cours à l'Université de Bruxelles ;

M. Joseph SCHNEIDER, directeur au Ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.

¹ Ratifications :

BELGIQUE 1^{er} septembre 1938.
GRANDE-BRETAGNE ET IRLANDE DU NORD 26 septembre 1938.

Outre les réserves faites par le Royaume-Uni au moment de la signature, cette ratification est donnée avec la réserve que l'article 17 de la convention n'est pas accepté.

Entrée en vigueur le 26 octobre 1938.

² Vol. CLXXI, page 75 ; et vol. CLXXXI, page 464, de ce recueil.

No. 4461. — CONVENTION¹ CONCERNING THE STATUS OF REFUGEES COMING FROM GERMANY. SIGNED AT GENEVA, FEBRUARY 10TH, 1938.

Official texts in French and English. This Convention was registered with the Secretariat on October 26th, 1938, following the deposit of the second ratification, in accordance with Article 22.

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS ; HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN AND IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA ; HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND ; THE PRESIDENT OF THE SPANISH REPUBLIC ; THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC ; HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY ; HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS ;

Being desirous of supplementing and consolidating the work done by the League of Nations on behalf of refugees generally ;

Having regard to the measures previously taken on behalf of refugees coming from Germany, and, in particular, the provisional Inter-Governmental Arrangement² of July 4th, 1936, at present in force in regard to certain of the High Contracting Parties ;

Taking into account the resolution adopted by the eighteenth Assembly, in accordance with which the League of Nations High Commissioner for Refugees coming from Germany is instructed to convene, for the beginning of 1938, an Inter-Governmental Conference for the adoption of an international convention for the benefit of refugees coming from Germany ;

Considering that the making of arrangements for the emigration of those who cannot be absorbed in the countries in which they have taken refuge is an essential part of the work undertaken for the benefit of the said refugees ;

Being anxious to establish conditions which shall enable the decisions already taken by the various Governments with this object to be fully effective, and desirous that refugees shall be ensured the enjoyment of civil rights, free and ready access to the courts, security and stability as regards establishment and work, facilities in the exercise of the professions, of industry and of commerce, and in regard to the movement of persons, admission to schools and universities :

Have appointed as their Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS :

- M. Hermann BEKAERT, Deputy Head of the Criminal Investigation Department, Lecturer at the University of Brussels ;
- M. Joseph SCHNEIDER, Director at the Ministry of Foreign Affairs and External Trade.

¹ *Ratifications :*

BELGIUM September 1st, 1938.
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND September 26th, 1938.

In addition to the reservations made by the United Kingdom when signing the Convention, this ratification is given with the reservation that Article 17 is not accepted.

Came into force October 26th, 1938.

² Vol. CLXXI, page 75 ; and Vol. CLXXXI, page 464, of this Series.

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES DOMINIENS BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

M. Ernest Napier COOPER, « Principal » à la Division des étrangers du Home Office.

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE :

M. William BORBERG, délégué permanent près la Société des Nations, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire ;

M. Hans Jakob HANSEN, premier secrétaire de la Délégation permanente près la Société des Nations ;

M. Troels HOFF, sous-chef de Bureau au Ministère de la Justice.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE :

M. José QUERO MOLARES, conseiller juridique au Ministère des Affaires étrangères.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. P. M. VERCHÈRE DE REFFYE, ministre plénipotentiaire.

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. Michael HANSSON, ancien président à la Cour d'appel mixte d'Egypte, membre de la Cour d'arbitrage de La Haye, président du Conseil d'administration de l'Office international Nansen pour les réfugiés.

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Le docteur A. LOUDON, représentant permanent près la Société des Nations, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse.

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

DÉFINITION.

Article premier.

1. Sont considérés, au sens de la présente convention, comme réfugiés provenant d'Allemagne :

a) Les personnes possédant ou ayant possédé la nationalité allemande et ne possédant pas une autre nationalité, et à l'égard desquelles il est établi qu'en droit ou en fait elles ne jouissent pas de la protection du Gouvernement allemand ;

b) Les apatrides non visés par les conventions ou arrangements antérieurs ayant quitté le territoire allemand où ils s'étaient fixés et à l'égard desquels il est établi qu'en droit ou en fait ils ne jouissent pas de la protection du Gouvernement allemand.

2. Ne sont pas comprises dans cette définition les personnes qui quitteront l'Allemagne pour des raisons de convenance purement personnelle.

CHAPITRE II

DROIT DE SÉJOUR ET DE RÉSIDENCE.

Article 2.

Sans préjudice de la faculté des Hautes Parties contractantes de réglementer le droit de séjour et de résidence, le réfugié aura le droit, sur le territoire auquel la présente convention s'applique, de circuler, de séjourner, ou éventuellement de résider, conformément à la législation et à la réglementation interne de ce territoire.

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA :

FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

Mr. Ernest Napier COOPER, Principal in the Aliens Department of the Home Office.

HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND :

M. William BORBERG, Permanent Delegate to the League of Nations, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary ;

M. Hans Jakob HANSEN, First Secretary of the Permanent Delegation to the League of Nations ;

M. Troels HOFF, Assistant Head of Department at the Ministry of Justice.

THE PRESIDENT OF THE SPANISH REPUBLIC :

M. José QUERO MOLARES, Legal Adviser at the Ministry of Foreign Affairs.

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC :

M. P. M. VERCHÈRE DE REFFYE, Minister Plenipotentiary.

HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY :

Judge Michael HANSSON, former President of the Mixed Court of Appeal in Egypt, Member of the Court of Arbitration at The Hague, President of the Governing Body of the Nansen International Office for Refugees.

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

Dr. A. LOUDON, Permanent Representative to the League of Nations, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary accredited to the Swiss Federal Council.

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions :

CHAPTER I.

DEFINITION.

Article 1.

1. For the purposes of the present Convention, the term " refugees coming from Germany " shall be deemed to apply to :

(a) Persons possessing or having possessed German nationality and not possessing any other nationality who are proved not to enjoy, in law or in fact, the protection of the German Government ;

(b) Stateless persons not covered by previous Conventions or Agreements who have left German territory after being established therein and who are proved not to enjoy, in law or in fact, the protection of the German Government.

2. Persons who leave Germany for reasons of purely personal convenience are not included in this definition.

CHAPTER II.

RIGHT OF SOJOURN AND RESIDENCE.

Article 2.

Without prejudice to the power of any High Contracting Party to regulate the right of sojourn and residence, a refugee shall be entitled to move about freely, to sojourn or reside in the territory to which the present Convention applies, in accordance with the laws and internal regulations applying therein.

CHAPITRE III

TITRE DE VOYAGE.

Article 3.

DÉLIVRANCE ET RENOUVELLEMENT.

1. *a)* Les Hautes Parties contractantes délivreront aux réfugiés provenant d'Allemagne et séjournant régulièrement sur leurs territoires soumis à la présente convention, un titre de voyage représenté par un certificat conforme au modèle ci-joint (voir annexe), ou tout autre document tenant lieu de passeport.

b) A titre transitoire, ce titre de voyage pourra être délivré aux réfugiés qui n'y séjournent pas régulièrement à la date de la mise en vigueur de la présente convention, s'ils se font connaître dans un délai à déterminer par le Gouvernement de la Haute Partie contractante intéressée.

2. Ce titre de voyage sera délivré aux conditions suivantes :

a) Il sera conforme aux lois et règlements régissant le contrôle des étrangers dans les territoires de la Haute Partie contractante auxquels la présente convention s'applique ;

b) En général, il sera valable pour une année à partir de la date de sa délivrance ;

c) Le renouvellement ou la prolongation du titre de voyage sera du ressort de l'autorité qui l'aura délivré, jusqu'à ce que son titulaire ait été à même de s'en faire délivrer un nouveau. Si le réfugié s'établit régulièrement dans un autre territoire auquel la convention s'applique, l'autorité de ce territoire sera tenue de lui délivrer un nouveau titre de voyage ;

d) Les consuls spécialement habilités par l'autorité qui a délivré le titre de voyage auront qualité pour prolonger sa validité pour une période qui, généralement, ne dépassera pas six mois ;

e) Le titre de voyage sera établi dans la langue de l'autorité qui le délivre, et en français ;

f) Les enfants de moins de 16 ans seront, le cas échéant, mentionnés dans le titre de voyage de leur(s) parent(s) ;

g) Les droits à percevoir pour la délivrance des titres de voyage ne dépasseront pas le tarif le plus bas appliqué aux passeports nationaux.

Dans le cas de délivrance des titres de voyage aux indigents, il est recommandé de les faire bénéficier d'une gratuité complète.

Article 4.

EFFETS.

1. *a)* Le titre de voyage donnera le droit à son titulaire de sortir du territoire où il lui aura été délivré et d'y rentrer, pendant la période de validité dudit titre de voyage.

b) Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté, dans des cas exceptionnels, de limiter par une mention portée sur le titre de voyage, la période pendant laquelle le réfugié pourra rentrer.

2. Les autorités compétentes du territoire dans lequel le réfugié désire se rendre apposeront, si elles sont disposées à l'admettre, un visa sur le titre de voyage dont il est détenteur.

3. Les autorités des territoires de transit s'engagent à faciliter la délivrance de visas de transit aux réfugiés ayant obtenu le visa du territoire qui est le terme du voyage.

4. Les droits afférents à la délivrance de visas, soit d'admission, soit de transit, ne dépasseront pas le tarif le plus bas appliqué aux visas de passeports étrangers. En cas d'indigence, il est recommandé que le réfugié bénéficie pour la délivrance des visas, de la gratuité complète.

CHAPTER III.

TRAVEL DOCUMENT.

Article 3.

ISSUE AND RENEWAL.

1. (a) The High Contracting Parties shall issue, to refugees coming from Germany and sojourning lawfully in their territory to which the present Convention applies, a travel document in the form of a certificate similar to the attached specimen (see Annex), or some other document taking the place of a passport.

(b) As a transitional measure, such travel documents may be issued to refugees not staying lawfully in these territories on the date of the coming into force of the present Convention, provided such refugees report themselves to the authorities within the period prescribed by the Government of the High Contracting Party concerned.

2. The issue of the travel document shall be subject to the following conditions :

(a) It shall be in conformity with the laws and regulations governing the supervision of foreigners in force in the territories of the High Contracting Party to which the present Convention is applicable ;

(b) It shall as a general rule be valid for one year as from the date of issue ;

(c) The renewal or extension of the travel document shall be a matter for the issuing authority, until such time as the holder may be able to secure the issue of a fresh travel document. Should a refugee lawfully take up residence in another territory to which the Convention applies, the authorities of that territory shall be required to supply him with a new travel document ;

(d) Consuls specially authorised for the purpose by the country issuing the travel document shall be empowered to extend its validity for a period which, as a rule, shall not exceed six months ;

(e) The travel document shall be made out in the language of the issuing authority, and also in French ;

(f) Children under 16 years of age shall be entered on the travel document issued to their parent or parents ;

(g) The fees charged for the issue of travel documents shall not exceed the lowest scale of charges for national passports.

It is recommended that, in the case of indigent persons, travel documents should be issued entirely free of charge.

Article 4.

EFFECTS.

1. (a) The travel document shall entitle the holder to leave the territory where it has been issued and to return thereto during the period of validity of the said travel document.

(b) The High Contracting Parties reserve the right, in exceptional cases, to limit the period during which the refugee may return, such limitation being noted on the travel document.

2. The competent authorities of the territory to which the refugee desires to proceed shall, if they are prepared to admit him, affix a visa to the travel document of which he is the holder.

3. The authorities of the territories of transit undertake to grant facilities for the issue of transit visas to refugees who have obtained visas for the territory of final destination.

4. The fees for the issue of entrance or transit visas shall not exceed the lowest scale of charges for visas on foreign passports. It is recommended that, in the case of indigent persons, visas should be issued free of charge.

CHAPITRE IV

MESURES ADMINISTRATIVES.

Article 5.

1. Dans tous les cas où le réfugié doit quitter le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes auquel s'applique la présente convention, un délai utile lui sera accordé pour prendre les arrangements nécessaires.

2. Sans préjudice des mesures d'ordre interne, les réfugiés ayant été autorisés à séjourner dans un territoire ne pourront être, de la part des autorités de ce territoire, l'objet de mesures d'expulsion et de refoulement qui ne seraient pas dictées par des mesures de sécurité nationale ou d'ordre public.

3. *a)* Les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne pas refouler les réfugiés sur le territoire allemand, sauf après avertissement et s'ils ont de mauvaise foi refusé de prendre les dispositions nécessaires pour se rendre dans un autre territoire ou de profiter des arrangements pris pour eux à cet effet.

b) Les titres de voyage pourront alors être annulés ou retirés.

CHAPITRE V

CONDITION JURIDIQUE DES RÉFUGIÉS.

Article 6.

DÉTERMINATION DE LA LOI RÉGISSANT LE STATUT PERSONNEL DU RÉFUGIÉ.

Le statut personnel des réfugiés qui ont conservé leur nationalité d'origine sera déterminé conformément aux règles applicables dans chaque pays aux étrangers qui ont une nationalité. Les réfugiés sans nationalité seront régis par la loi de leur domicile ou, à défaut, par celle de leur résidence, sauf convention antérieure contraire.

Article 7.

DROITS ACQUIS SOUS L'EMPIRE DE LA LOI NATIONALE.

Dans les pays où ces questions sont régies par la loi nationale des parties, les droits acquis sous l'empire de l'ancienne loi nationale du réfugié, notamment résultant du mariage, tels que le régime matrimonial, la capacité de la femme mariée, etc., seront respectés sous réserve de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi de leur domicile ou, à défaut, par la loi de leur résidence, s'il y a lieu.

Article 8.

APTITUDE A ESTER EN JUSTICE.

1. Les réfugiés auront, dans les territoires auxquels la présente convention s'applique, libre et facile accès devant les tribunaux.

2. Dans les pays où ils ont leur domicile ou leur résidence régulière, ils jouiront, sous ce rapport, sauf les exceptions formellement établies par la loi, des mêmes droits et privilèges que les nationaux. Ils seront dans les mêmes conditions admis au bénéfice de l'assistance judiciaire et exemptés de la caution *judicatum solvi*.

CHAPTER IV.

ADMINISTRATIVE MEASURES.

Article 5.

1. In every case in which a refugee is required to leave the territory of one of the High Contracting Parties to which the present Convention applies, he shall be granted a suitable period to make the necessary arrangements.

2. Without prejudice to the measures which may be taken within any territory, refugees who have been authorised to reside therein may not be subjected by the authorities to measures of expulsion or reconduction unless such measures are dictated by reasons of national security or public order.

3. (a) The High Contracting Parties undertake not to reconduct refugees to German territory unless they have been warned and have refused, without just cause, to make the necessary arrangements to proceed to another territory or to take advantage of the arrangements made for them with that object.

(b) In such case, the travel document may be cancelled or withdrawn.

CHAPTER V.

LEGAL STANDING OF REFUGEES.

Article 6.

DETERMINATION OF THE LAW GOVERNING THE PERSONAL STATUS OF REFUGEES.

The personal status of refugees who have retained their original nationality shall be governed by the rules applicable in the country concerned to foreigners possessing a nationality. Save as otherwise previously provided by treaty, the personal status of refugees having no nationality shall be governed by the law of their country of domicile or, failing such, by the law of their country of residence.

Article 7.

RIGHTS ACQUIRED UNDER THE NATIONAL LAW.

In countries where these matters are governed by the national law of the parties, rights acquired under the former national law of the refugee — for instance, rights resulting from marriage, such as the matrimonial regime, the legal capacity of married women, etc. — shall be respected, subject to compliance with the formalities prescribed by the law of their country of domicile or, failing such, by the law of their country of residence, if this be necessary.

Article 8.

RIGHT TO APPEAR BEFORE THE COURTS AS PLAINTIFF OR DEFENDANT.

1. Refugees shall have, in the territories to which the present Convention applies, free and ready access to the courts of law.

2. In the countries in which they have their domicile or regular residence, they shall enjoy in this respect, save where otherwise expressly provided by law, the same rights and privileges as nationals. They shall on the same conditions enjoy the benefit of legal assistance and be exempt from *cautio judicatum solvi*.

CHAPITRE VI

CONDITIONS DU TRAVAIL.

*Article 9*¹.

1. Les restrictions résultant de l'application des lois et règlements pour la protection du marché national du travail ne seront pas appliquées sans tempérament aux réfugiés domiciliés ou résidant régulièrement dans le pays.

2. Elles seront levées de plein droit en faveur des réfugiés domiciliés ou résidant régulièrement dans le pays, qui remplissent l'une des conditions suivantes :

- a) Compter au moins trois ans de résidence dans le pays ;
- b) Avoir pour conjoint une personne possédant la nationalité du pays de résidence ;
- c) Avoir un ou plusieurs enfants possédant la nationalité du pays de résidence.

CHAPITRE VII

ACCIDENTS DU TRAVAIL.

*Article 10*².

Chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à accorder aux réfugiés victimes d'accidents du travail survenus sur ceux de ses territoires auxquels la présente convention s'applique, ou à leurs ayants droit, le traitement le plus favorable qu'elle accorde aux ressortissants d'un pays étranger.

CHAPITRE VIII

ASSISTANCE ET PRÉVOYANCE.

*Article 11*³.

Les réfugiés résidant sur un territoire auquel la présente convention s'applique : chômeurs ; personnes atteintes de maladies physiques ou mentales ; vieillards ou infirmes incapables de suffire à leurs besoins ; enfants à l'entretien desquels ni leurs familles ni des tiers ne pourvoient d'une manière suffisante ; femmes enceintes, en couches, ou allaitant leurs enfants, y bénéficieront du traitement le plus favorable accordé aux ressortissants d'un pays étranger, en ce qui concerne les secours et l'assistance dont ils auraient besoin, y compris les soins médicaux et hospitaliers.

*Article 12*⁴.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à appliquer aux réfugiés, en ce qui concerne les lois d'assurances sociales actuellement en vigueur ou qui pourraient être ultérieurement établies, le traitement le plus favorable accordé aux ressortissants d'un pays étranger.

¹ Cet article est la reproduction de l'article 7 de la Convention* du 28 octobre 1933. Toutefois, la dernière condition de l'article 7, à savoir : « d) être ancien combattant de la Grande Guerre » n'a pas été reproduite.

² Cet article est la reproduction de l'article 8 de la Convention du 28 octobre 1933, sauf quelques modifications d'ordre purement formel.

³ Cet article est la reproduction de l'article 9 de la Convention du 28 octobre 1933, sauf quelques modifications d'ordre purement formel.

⁴ Cet article est la reproduction intégrale de l'article 10 de la Convention du 28 octobre 1933.

* Voir vol. CLIX, page 199 ; vol. CLXXII, page 432 ; et vol. CLXXXI, page 429, de ce recueil.

CHAPTER VI.

LABOUR CONDITIONS.

*Article 9.*¹

1. The restrictions ensuing from the application of laws and regulations for the protection of the national labour market shall not be applied in all their severity to refugees domiciled or regularly resident in the country.

2. They shall be automatically suspended in favour of refugees domiciled or regularly resident in the country, if one of the following conditions is fulfilled :

- (a) The refugee has been resident for not less than three years in the country ;
- (b) The refugee is married to a person possessing the nationality of the country of residence ;
- (c) The refugee has one or more children possessing the nationality of the country of residence.

CHAPTER VII.

INDUSTRIAL ACCIDENTS.

*Article 10.*²

Each of the High Contracting Parties undertakes to accord to refugees who meet with industrial accidents in any of his territories to which the present Convention applies, or to their beneficiaries, the most favourable treatment that he accords to the nationals of a foreign country.

CHAPTER VIII.

WELFARE AND RELIEF.

*Article 11.*³

Refugees residing in a territory to which the present Convention applies who are unemployed persons, persons suffering from physical or mental disease, aged persons or infirm persons incapable of earning a livelihood, children for whose upkeep no adequate provision is made either by their families or by third parties, pregnant women, women in childbed or nursing mothers, shall receive therein the most favourable treatment, accorded to nationals of a foreign country, in respect of such relief and assistance as they may require, including medical attendance and hospital treatment.

*Article 12.*⁴

The High Contracting Parties undertake to apply to refugees, as regards social insurance laws at present in force or which may subsequently be established, the most favourable treatment accorded to the nationals of a foreign country.

¹ This article reproduces Article 7 of the Convention* of October 28th, 1933. The last condition of Article 7, namely, "(d) The refugee is an ex-combatant of the Great War" is not reproduced.

² This article reproduces Article 8 of the Convention of October 28th, 1933, with the exception of some purely formal modifications.

³ This article reproduces Article 9 of the Convention of October 28th, 1933, with the exception of some purely formal modifications.

⁴ This article reproduces almost exactly Article 10 of the Convention of October 28th, 1933.

* See Vol. CLIX, page 199 ; Vol. CLXXII, page 432 ; and Vol. CLXXXI, page 429, of this Series.

*Article 13*¹.

Les réfugiés bénéficieront sur les territoires des Hautes Parties contractantes auxquels la présente convention s'applique, en ce qui concerne la création de sociétés de secours mutuels et d'assistance et l'adhésion auxdites sociétés, du traitement le plus favorable accordé aux ressortissants d'un pays étranger.

CHAPITRE IX

INSTRUCTION.

*Article 14*².

Les réfugiés bénéficieront dans les écoles, cours, facultés et universités de chacune des Hautes Parties contractantes d'un traitement aussi favorable que les autres étrangers en général. Ils bénéficieront notamment, dans la même mesure que ces derniers, de la remise totale ou partielle des droits et taxes et de l'attribution de bourses d'études.

CHAPITRE X

EDUCATION PROFESSIONNELLE EN VUE DE L'ÉMIGRATION.

Article 15.

En vue de faciliter l'émigration des réfugiés dans les pays d'outre-mer, toutes facilités seront accordées aux réfugiés ou aux organisations s'occupant d'eux pour la création d'écoles destinées à leur réadaptation professionnelle et à leur formation technique.

CHAPITRE XI

RÉGIME FISCAL.

*Article 16*³.

1. Les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne pas assujettir les réfugiés résidant sur leurs territoires soumis à la présente convention, à des droits, taxes, impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui sont ou qui seront perçus sur leurs nationaux dans des situations analogues.

2. Les dispositions qui précèdent ne s'opposent pas à l'application des lois et règlements concernant les taxes afférentes à la délivrance aux étrangers de documents administratifs et à la prolongation de la validité de ces documents.

3. Le présent article est le seul de la convention qui règle les matières fiscales. Celles-ci se trouvent soustraites à toutes autres dispositions de cette convention.

¹ Cet article est la reproduction de l'article 11 de la Convention du 28 octobre 1933, sauf quelques modifications d'ordre purement formel.

² Cet article est la reproduction de l'article 12 de la Convention du 28 octobre 1933, sauf quelques modifications d'ordre purement formel.

³ Cet article est la reproduction de l'article 13 de la Convention du 28 octobre 1933, sauf quelques modifications d'ordre purement formel. Toutefois, une disposition concernant le timbre Nansen a été omise.

*Article 13.*¹

Refugees shall, as regards the setting-up of associations for mutual relief and assistance and admission to the said associations, enjoy in the territories of the High Contracting Parties to which the present Convention applies the most favourable treatment accorded to the nationals of a foreign country.

CHAPTER IX.

EDUCATION.

*Article 14.*²

Refugees shall enjoy in the schools, courses, faculties and universities of each of the High Contracting Parties treatment as favourable as other foreigners in general. They shall benefit in particular to the same extent as the latter by the total or partial remission of fees and charges and the award of scholarships.

CHAPTER X.

PROFESSIONAL TRAINING WITH A VIEW TO EMIGRATION.

Article 15.

With a view to facilitating the emigration of refugees to oversea countries, every facility shall be granted to the refugees and to the organisations which deal with them for the establishment of schools for professional re-adaptation and technical training.

CHAPTER XI.

TAXATION.

*Article 16.*³

1. The High Contracting Parties undertake not to impose, upon refugees residing in their territories to which the present Convention applies, duties, charges or taxes, under any denomination whatsoever, other or higher than those which are or may be levied on their nationals in similar circumstances.

2. Nothing in the foregoing provisions shall affect the application of the stipulations of the laws and regulations concerning charges in respect of the issue to foreigners of administrative documents, and the extension of the validity of such documents.

3. The present article is the only one in the Convention that governs fiscal matters. The latter are not subject to any other provisions of this Convention.

¹ This article reproduces Article 11 of the Convention of October 28th, 1933, with the exception of some purely formal modifications.

² This article reproduces Article 12 of the Convention of October 28th, 1933, with the exception of some purely formal modifications.

³ This article reproduces Article 13 of the Convention of October 28th, 1933, with the exception of some purely formal modifications. A provision with regard to the Nansen stamp has, however, been omitted.

CHAPITRE XII

DISPENSE DE RÉCIPROCITÉ.

*Article 17*¹.

La jouissance de certains droits et le bénéfice de certaines faveurs accordés aux étrangers sous condition de réciprocité ne seront pas refusés aux réfugiés faute de réciprocité.

CHAPITRE XIII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 18.

La présente convention remplace l'Arrangement provisoire du 4 juillet 1936 pour toutes les Parties à la présente convention. Cela n'affecte évidemment pas l'application dudit Arrangement provisoire pour les Parties à cet arrangement non liées par la présente convention.

Article 19.

La présente convention, qui portera la date de ce jour, pourra être signée jusqu'au 9 août 1938 au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout Etat non membre invité à la Conférence ou auquel le Conseil de la Société des Nations aura communiqué copie de la présente convention à cet effet.

Article 20.

La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres visés à l'article 19, en indiquant la date à laquelle ce dépôt aura été effectué.

Article 21.

1. A partir du 10 août 1938, tout Membre de la Société des Nations et tout Etat non membre visé à l'article 19 pourra y adhérer.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de la Société des Nations, qui notifiera le dépôt et la date de celui-ci à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres visés à l'article 19.

Article 22.

1. La présente convention sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations, conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte, trente jours après la réception par lui de la deuxième ratification ou adhésion.

2. La convention entrera en vigueur le jour de cet enregistrement.

3. Les ratifications ou adhésions déposées après le dépôt de la deuxième ratification ou adhésion prendront effet à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de leur réception par le Secrétaire général de la Société des Nations.

¹ Cet article est la reproduction intégrale de l'article 14 de la Convention du 28 octobre 1933.

CHAPTER XII.

EXEMPTION FROM RECIPROCITY.

*Article 17.*¹

The enjoyment of certain rights and the benefit of certain favours accorded to foreigners subject to reciprocity shall not be refused to refugees in the absence of reciprocity.

CHAPTER XIII.

GENERAL PROVISIONS.

Article 18.

The present Convention replaces the Provisional Arrangement of July 4th, 1936, as between all Parties to the present Convention. It does not affect the operation of that Arrangement as regards Parties thereto who are not Parties to the present Convention.

Article 19.

The present Convention, which shall bear to-day's date, may be signed on or before August 9th, 1938, on behalf of any Member of the League of Nations or any non-member State invited to the Conference, or to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.

Article 20.

The present Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the League of Nations, who will notify the deposit thereof to all the Members of the League of Nations and to the non-member States referred to in Article 19, indicating the date at which such deposit has been effected.

Article 21.

1. On and after August 10th, 1938, any Member of the League of Nations and any of the non-member States referred to in Article 19 may accede to it.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the League of Nations, who will notify such deposit and the date thereof to all the Members of the League of Nations and to the non-member States referred to in Article 19.

Article 22.

1. The present Convention shall be registered by the Secretary-General of the League of Nations in accordance with the provisions of Article 18 of the Covenant thirty days after the receipt by him of the second ratification or accession.
2. The Convention shall come into force on the day of such registration.
3. Ratifications or accessions deposited after the deposit of the second ratification or accession shall take effect on the expiration of a period of thirty days after the date of their receipt by the Secretary-General of the League of Nations.

¹ This article reproduces exactly Article 14 of the Convention of October 28th, 1933.

Article 23.

1. La présente convention pourra être dénoncée à tout moment, mais la dénonciation ne produira ses effets qu'un an après qu'elle aura été notifiée.

2. La dénonciation de la convention s'effectuera par une notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui informera tous les Membres de la Société et les Etats non membres, visés à l'article 19, de chaque notification, ainsi que de la date de la réception et de la date à laquelle la dénonciation produira ses effets.

Article 24.

1. Chacune des Hautes Parties contractantes peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, que, par son acceptation de la présente convention, elle n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires placés sous sa suzeraineté ou territoires pour lesquels un mandat lui a été confié ; dans ce cas, la présente convention ne sera pas applicable aux territoires faisant l'objet d'une telle déclaration.

2. Chacune des Hautes Parties contractantes pourra ultérieurement notifier au Secrétaire général de la Société des Nations qu'elle entend rendre la présente convention applicable à l'ensemble ou à toute partie de ses territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue au paragraphe précédent. Dans ce cas, la convention s'appliquera à tous les territoires visés dans la notification trente jours après la réception de cette notification par le Secrétaire général de la Société des Nations.

3. Chacune des Hautes Parties contractantes peut, à tout moment, déclarer qu'elle entend voir cesser l'application de la présente convention pour l'ensemble ou pour toute partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires placés sous sa suzeraineté ou territoires pour lesquels un mandat lui a été confié ; dans ce cas, la convention cessera d'être applicable aux territoires faisant l'objet d'une telle déclaration dans les mêmes conditions que celles stipulées dans l'article 23 ci-dessus.

4. Le Secrétaire général de la Société des Nations communiquera à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres visés à l'article 19, les déclarations et notifications reçues en vertu du présent article, ainsi que les dates de leur réception.

Article 25.

1. Les Hautes Parties contractantes devront, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion ou de la déclaration prévue au paragraphe 2 de l'article 24, indiquer que leur signature, ratification, adhésion ou déclaration, s'appliquera, soit seulement à l'ensemble des chapitres I, II, III, IV, V et XIII (ce dernier chapitre concerne les dispositions générales), soit à la totalité de la convention.

2. En l'absence d'indication à ce sujet, la signature, la ratification, l'adhésion ou la déclaration vaudra pour l'ensemble de la convention.

3. En outre, les Hautes Parties contractantes peuvent formuler des réserves concernant les articles compris dans les chapitres auxquels s'appliquera leur obligation.

4. A tout moment, les Hautes Parties contractantes auront la faculté d'étendre leur obligation à de nouveaux chapitres de la convention et de retirer en tout ou partie leurs exceptions ou réserves, au moyen d'une déclaration adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Le Secrétaire général donnera communication de ladite déclaration à tous les Membres de la Société et aux Etats non membres visés à l'article 19 et en spécifiant la date de la réception.

Article 23.

1. The present Convention may be denounced at any time, but such denunciation shall not take effect until one year after notice thereof has been given.
2. Denunciation of the Convention shall be effected by a written notification addressed to the Secretary-General of the League of Nations, who will inform all the Members of the League of Nations, and also the non-member States referred to in Article 19, of each notification, of the date of receipt thereof and of the date on which denunciation is to take effect.

Article 24.

1. Any High Contracting Party may declare, at the time of signature, ratification or accession, that, in accepting the present Convention, he is not assuming any obligation in respect of all or any of his colonies, protectorates, overseas territories, or the territories under his suzerainty or territories in respect of which a mandate has been entrusted to him ; the present Convention shall, in that case, not be applicable to the territories named in such declaration.
2. Any High Contracting Party may subsequently notify the Secretary-General of the League of Nations that he desires the present Convention to apply to all or any of the territories in respect of which the declaration provided for in the preceding paragraph has been made. The Convention shall, in that case, apply to all the territories named in such notification thirty days after the receipt thereof by the Secretary-General of the League of Nations.
3. Any High Contracting Party may at any time declare that he desires the present Convention to cease to apply to all or any of his colonies, protectorates, overseas territories, or the territories under his suzerainty or territories in respect of which a mandate has been entrusted to him ; the Convention shall, in that case, cease to apply to the territories named in such declaration under the same conditions as those stipulated in Article 23 above.
4. The Secretary-General of the League of Nations shall communicate to all the Members of the League of Nations, and to the non-member States referred to in Article 19, the declarations and notifications received in virtue of the present article, together with the dates of the receipt thereof.

Article 25.

1. The High Contracting Parties shall, at the time of signature, ratification, accession or declaration under paragraph 2 of Article 24, indicate whether their signature, ratification, accession or declaration applies to the whole of the provisions of Chapters I, II, III, IV, V and XIII (the last chapter contains the general provisions) or applies to the Convention in its entirety.
2. Failing such indication, the signature, ratification, accession or declaration shall be deemed to apply to the Convention as a whole.
3. In addition, the High Contracting Parties may make reservations concerning articles contained in chapters to which their obligation extends.
4. The High Contracting Parties shall have the right at any time to extend their obligation to cover further chapters of the Convention, or to withdraw all or part of their exceptions or reservations, by means of a declaration addressed to the Secretary-General of the League of Nations. The Secretary-General shall communicate such declaration to all the Members of the League of Nations and to the non-member States referred to in Article 19, stating the date of receipt.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente convention.

In faith whereof the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Fait à Genève, le dix février mil neuf cent trente-huit, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations, et dont des copies certifiées conformes seront remises à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres mentionnés à l'article 19.

Done at Geneva, the tenth day of February, one thousand nine hundred and thirty-eight, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations and certified copies of which shall be transmitted to all the Members of the League and to the non-member States referred to in Article 19.

BELGIQUE

BELGIUM

Article 9.

Le Gouvernement belge précise que, dans la convention et spécialement à l'article 9, lettre *a*), il est donné à la notion de résidence, le sens qu'elle possède dans la législation et la réglementation interne de la Belgique.

Article 11.

L'article 11, en tant qu'il vise l'application des dispositions de la législation interne touchant l'« assurance chômage », ne peut être agréé.

Article 12.

L'article 12, concernant les lois d'assurances sociales, ne saurait faire l'objet d'un accueil favorable.

Article 17.

L'article 17, qui vise la jouissance de droits et de faveurs accordés aux étrangers, sous condition de réciprocité, ne peut être admis.

Article 24.

Par application de l'article 24, alinéa 1^{er}, le Gouvernement belge, en acceptant la présente convention, n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne la Colonie du Congo, les territoires sous mandat du Ruanda-Urundi ou tout autre territoire prévu audit article 24, alinéa 1^{er}.

Ad referendum :

HERMANN BEKAERT
SCHNEIDER

Translation by the Secretariat of the League of Nations :

¹ Article 9. — The Belgian Government specifies that the meaning given in the Convention, with special reference to Article 9 (*a*), to the concept of residence is that which it possesses under the laws and internal regulations of Belgium.

Article 11. — Article 11, in so far as it concerns the application of the provisions of the domestic legislation relating to "unemployment insurance", cannot be accepted.

Article 12. — Article 12, concerning social insurance laws, cannot be favourably received.

Article 17. — Article 17, which concerns the enjoyment of the rights and favours accorded to foreigners, subject to reciprocity, cannot be admitted.

Article 24. — In application of paragraph 1 of Article 24, the Belgian Government, by its acceptance of the present Convention, is not assuming any obligation as regards the Colony of the Congo, the mandated territories of Ruanda-Urundi, or any other territory provided in paragraph 1 of Article 24.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

Article 1.

His Majesty's Government in the United Kingdom regards the definition as applicable only to refugees coming from Germany as defined, who at the date of ratification no longer enjoy the protection of the German Government.

Article 5.

Refugees who are the subject of extradition proceedings begun in the United Kingdom will not be regarded as being entitled to claim the protection otherwise afforded to them under this Article.

Paragraph 2 of this Article will not be applicable to refugees who have been admitted to the United Kingdom for a temporary visit or purpose. The term "public order" is deemed to include matters relating to crime and morals.

Article 9.

The provisions of this Article will not be applicable to refugees who have been admitted to the United Kingdom for a temporary visit or purpose.

Article 14.

Cannot be accepted, owing to the special position of schools and universities in the United Kingdom.

Article 24.

His Majesty's Government in the United Kingdom declares that it does not assume any obligations in respect of any of its Colonies, Protectorates, overseas territories, territories under suzerainty, or territories administered under mandate.¹

E. N. COOPER

Traduction du Secrétariat de la Société des Nations :

¹ *Article premier.* — Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni considère que la définition ne s'applique qu'aux réfugiés provenant d'Allemagne, tels qu'ils sont définis, qui, à la date de la ratification, ne bénéficient plus de la protection du Gouvernement allemand.

Article 5. — Les réfugiés qui sont l'objet d'une procédure d'extradition commencée dans le Royaume-Uni ne seront pas considérés comme ayant droit à la protection qui leur serait autrement accordée en vertu du présent article.

Le paragraphe 2 du présent article ne sera pas applicable aux réfugiés qui ont été admis dans le Royaume-Uni pour une visite ou des fins temporaires. Le terme « ordre public » est considéré comme comprenant les questions relatives aux infractions pénales et à la moralité publique.

Article 9. — Les dispositions du présent article ne seront pas applicables aux réfugiés qui ont été admis dans le Royaume-Uni pour une visite ou des fins temporaires.

Article 14. — Cet article ne peut être accepté en raison de la situation spéciale des écoles et des universités dans le Royaume-Uni.

Article 24. — Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni déclare n'assumer aucune obligation en ce qui concerne l'un quelconque de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous sa suzeraineté ou territoires administrés sous mandat.

DANEMARK

DENMARK

Les articles 9 et 17 sont exclus de l'engagement du Danemark.
La convention ne s'appliquera pas au Groenland¹.

William BORBERG.
Hans Jakob HANSEN
Troels HOFF.

ESPAGNE

SPAIN

Je déclare signer la présente convention avec les réserves suivantes :
Le Gouvernement espagnol par sa signature de la présente convention, n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble de ses protectorats et colonies.
En outre, il déclare que les articles 9 à 12 ne feront pas obstacle aux dispositions en matière de travail et d'assurances sociales².

J. QUERO MOLARES

FRANCE

FRANCE

Le Gouvernement français, par son acceptation de la présente convention, renouvelle les réserves qu'il a faites à la signature des Conventions du 28 octobre 1933 et de l'Arrangement provisoire du 4 juillet 1936, et déclare, notamment, qu'il n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires placés sous sa suzeraineté et territoires pour lesquels un mandat lui a été confié³.

Ad referendum :

P. DE REFFYE

Translation by the Secretariat of the League of Nations :

¹ Articles 9 and 17 are excluded from the undertaking given by Denmark.
The Convention will not apply to Greenland.

² I declare that I sign the present Convention with the following reservations :
The Spanish Government, by its signature of the present Convention, is not assuming any obligations in regard to the whole of its protectorates and colonies.

It likewise declares that Articles 9 to 12 will not preclude the application of the provisions relating to labour and social insurance.

³ The French Government, by its acceptance of the present Convention, renews the reservations made by it on signing the Conventions of October 28th, 1933, and the Provisional Arrangement of July 4th, 1936, and declares, in particular, that it is not assuming any obligation in regard to the whole of its colonies, protectorates, overseas territories, territories placed under its suzerainty, or territories in respect of which a mandate has been confided to it.

NORVÈGE

NORWAY

Je déclare signer la convention sous les réserves suivantes :
Est exclue l'application du paragraphe 2 *d*) de l'article 3 ainsi que celle
de l'article 17¹.

Michael HANSSON

PAYS-BAS

THE NETHERLANDS

Pour le Royaume en Europe et sous réserve de l'article 5, alinéa 3, ainsi que
de l'article 9².

A. LOUDON

Translation by the Secretariat of the League of Nations :

¹ I declare that I sign the Convention with the following reservations :
Paragraph 2 (*d*) of Article 3 and Article 17 will not be applicable.

² For the Kingdom in Europe, and with reservation as regards Article 5, paragraph 3, and Article 9.

ANNEXE A LA CONVENTION

CERTIFICAT D'IDENTITÉ DES RÉFUGIÉS PROVENANT D'ALLEMAGNE

(Valable pour un an.)

CERTIFICAT DÉLIVRÉ CONFORMÉMENT A LA CONVENTION RELATIVE AU STATUT DES RÉFUGIÉS PROVENANT D'ALLEMAGNE, EN DATE DU

Ce certificat est délivré à seule fin de fournir aux réfugiés provenant d'Allemagne une pièce d'identité pouvant tenir lieu de passeport. Il ne préjuge pas la nationalité du porteur et est sans effet sur celle-ci.

Après l'expiration de sa validité, le certificat doit être renvoyé à l'autorité qui l'a délivré.

Autorité délivrant le certificat : Lieu de délivrance du certificat : N°
 Date

CERTIFICAT D'IDENTITÉ

Valable jusqu'à

Sauf disposition spéciale contraire, le présent certificat permet au porteur, pendant la durée de sa validité, de retourner dans le pays qui l'a délivré. Il cessera d'être valable si le porteur pénètre sur le territoire allemand.

Nom :
 Prénoms :
 Date de naissance :
 Lieu de naissance :
 Nom et prénoms du père :
 Nom et prénoms de la mère :
 Nom du conjoint :
 Noms des enfants :
 Nationalité :
 Occupation :
 Ancien domicile :
 Résidence actuelle :

SIGNALEMENT.

Age :
 Cheveux :
 Yeux :
 Visage :
 Nez :
 Taille :
 Signes particuliers :

[Photographie]

[Timbre]

Signature de l'intéressé :

Remarques :

Le soussigné certifie que la photographie et la signature ci-contre sont celles du porteur de la présente pièce.

Signature de l'autorité qui délivre
 le certificat :

Ce certificat expire le : 19
 Renouvellements :
 Visas :

ANNEX TO THE CONVENTION.

[Translation by the Secretariat of the League of Nations.]

IDENTITY CERTIFICATE FOR REFUGEES COMING FROM GERMANY.
(Valid for one year.)

CERTIFICATE ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE CONVENTION CONCERNING THE STATUS OF THE REFUGEES
COMING FROM GERMANY, OF

The present certificate is issued for the sole purpose of providing refugees from Germany with
identity papers to take the place of a passport. It is without prejudice to and in no way affects the
holder's nationality.

On the expiration of its validity, the present certificate must be returned to the issuing authority.

Authority issuing the certificate : Place of issue of the certificate : No. :
Date :

IDENTITY CERTIFICATE.

Valid until

Failing express provision to the contrary, the present certificate entitles its holder to return to the
country by which it was issued during the period for which it is valid. It shall cease to be valid if the
holder enters German territory.

Surname :
Forenames :
Date of birth :
Place of birth :
Surname and forenames of father :
Surname and forenames of mother :
Name of wife (husband) :
Names of children :
Nationality :
Occupation :
Former address :
Present address :

DESCRIPTION.

Age :
Hair :
Eyes :
Face :
Nose :
Height :
Distinguishing marks :

[Photograph]
[Stamp]

Signature of holder :

Remarks :

The undersigned certifies that the photograph and signature hereon are those of the holder of this
certificate.

Signature of issuing authority :

This certificate expires on : 19.....
Renewals :
Visas :

N° 4462.

LITHUANIE ET POLOGNE

Echange de notes comportant un arrangement concernant la circulation routière internationale. Kaunas, le 23 juillet 1938.

LITHUANIA AND POLAND

Exchange of Notes constituting an Agreement regarding International Road Traffic. Kaunas, July 23rd, 1938.

N^o 4462. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS LITHUANIEN ET POLONAIS COMPORTANT UN ARRANGEMENT CONCERNANT LA CIRCULATION ROUTIÈRE INTERNATIONALE. KAUNAS, LE 23 JUILLET 1938.

Texte officiel français communiqué par le chargé d'Affaires p. i. de la délégation permanente de Lithuanie près la Société des Nations. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 26 octobre 1938.

I.

KAUNAS, le 23 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Prenant acte de la communication analogue que Votre Excellence veut bien me remettre en date de ce jour, j'ai l'honneur, au nom de mon gouvernement, de porter à sa connaissance ce qui suit :

Le Gouvernement lithuanien ouvrira à la circulation internationale, à partir du 1^{er} août 1938, les routes suivantes :

1. Marijampolė - Kalvarija - Szypliszki - Suwałki,
2. Kaunas - Vievis - Zawiasy - Landwarów,
3. Alytus - Varėna - Ejszyski.

La circulation en question devra se conformer aux règlements de la circulation routière internationale ainsi qu'aux dispositions intérieures, en la matière, dans chaque Etat.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

J. URBŠYS.

Son Excellence,
Monsieur Franciszek Charwat,
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
de Pologne en Lithuanie,
Kaunas.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4462. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE LITHUANIAN AND POLISH GOVERNMENTS CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC. KAUNAS, JULY 23RD, 1938.

French official text communicated by the Chargé d'Affaires a.i. of the Permanent Delegation of Lithuania to the League of Nations. The registration of this Exchange of Notes took place October 26th, 1938.

I.

KAUNAS, July 23rd, 1938.

YOUR EXCELLENCY,

Taking cognisance of a similar communication which Your Excellency will be handing me to-day, I have the honour, on behalf of my Government, to inform you as follows :

The Lithuanian Government will open the following roads for international traffic as from August 1st, 1938 :

1. Marijampolė - Kalvarija - Szypliszki - Suwałki,
2. Kaunas - Vievis - Zawiasy - Landwarów,
3. Alytus - Varėna - Ejszyszki.

The traffic in question must observe the international road traffic regulations and also the internal regulations of the respective States on the subject.

I have the honour to be, etc.

J. URBŠYS.

His Excellency
Monsieur Franciszek Charwat,
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of Poland in Lithuania,
Kaunas.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

II.

KAUNAS, le 23 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Prenant acte de la communication analogue que Votre Excellence veut bien me remettre en date de ce jour, j'ai l'honneur, au nom de mon gouvernement, de porter à sa connaissance ce qui suit :

Le Gouvernement polonais ouvrira à la circulation internationale, à partir du 1^{er} août 1938, les routes suivantes :

1. Suwałki - Szypliszki - Kalvarija - Marijampolė,
2. Landwarów - Zawiasy - Vievis - Kaunas,
3. Ejszyski - Varėna - Alytus.

La circulation en question devra se conformer aux règlements de la circulation routière internationale ainsi qu'aux dispositions intérieures, en la matière, dans chaque Etat.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

Fr. CHARWAT.

Son Excellence,
Monsieur Juozas Urbšys,
Secrétaire général,
f.f. du Ministre des Affaires étrangères
Kaunas.

Copie certifiée conforme :

K. Bizauskas,
*Directeur du Département juridique et administratif
au Ministère des Affaires étrangères de Lithuanie.*

II.

KAUNAS, *July 23rd*, 1938.

YOUR EXCELLENCY,

Taking cognisance of a similar communication which Your Excellency will be handing me to-day, I have the honour, on behalf of my Government, to inform you as follows :

The Polish Government will open the following roads for international traffic as from August 1st, 1938 :

1. Suwałki - Szypliszki - Kalvarija - Marijampolė,
2. Landwarów - Zawiasy - Vievis - Kaunas,
3. Ejszyszki - Varėna - Alytus.

The traffic in question must observe the international road traffic regulations and also the internal regulations of the respective States on the subject.

I have the honour to be, etc.

FR. CHARWAT.

His Excellency
Monsieur Juozas Urbšys,
Secretary-General and Acting
Minister for Foreign Affairs,
Kaunas.

N° 4463.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET HAÏTI**

Accord exécutif additionnel modifiant à nouveau l'Accord financier du 7 août 1933 entre les deux pays. Signé à Port-au-Prince, le 1^{er} juillet 1938.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND HAITI**

Supplementary Executive Agreement further modifying the Financial Agreement of August 7th, 1933, between the Two Countries. Signed at Port-au-Prince, July 1st, 1938.

No. 4463. — SUPPLEMENTARY EXECUTIVE AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF HAITI FURTHER MODIFYING THE FINANCIAL AGREEMENT OF AUGUST 7TH, 1933, BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT PORT-AU-PRINCE, JULY 1ST, 1938.

English and French official texts communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne. The registration of this Agreement took place October 27th, 1938.

The undersigned Plenipotentiaries, duly authorized by their respective Governments, have agreed upon the following Supplementary Executive Agreement :

Article I.

On and after October 1st, 1938, and until and including September 30th, 1939, all moneys received by or for the Haitian Government shall be deposited in the National Bank of the Republic of Haiti to the credit of the Haitian Government with the exception of the five per centum of Customs revenues foreseen in Article IX of the Accord¹ of August 7th, 1933, and the amounts needed for payments connected with execution of the Loan Contracts which payments during the period mentioned shall consist of the amounts necessary to pay the interest on all outstanding bonds issued under the Loan Contracts of October 6th, 1922, and May 26th, 1925, and \$.20,000 on account of the amounts required to be paid under such Loan Contracts for the amortization of the bonds which amounts shall be credited to the Fiscal Representative.

Article II.

The provisions of the first sentence of Article XI and the first and last sentences of Article XVI of the Accord of August 7th, 1933, to the extent and only to the extent that they may be inconsistent with the provisions of Article I of this Accord, shall be suspended so long as this Supplementary Executive Agreement remains in effect.

Signed at Port-au-Prince, in duplicata, in the English and French languages, this 1st day of July nineteen hundred and thirty-eight.

(Seal) Ferdinand Lathrop MAYER.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Supplementary Agreement in all the languages in which it was signed.

For the Secretary
of State of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ Vol. CNLVI, page 305, of this Series.

N^o 4463. — ACCORD EXÉCUTIF ADDITIONNEL ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE D'HAÏTI, MODIFIANT A NOUVEAU L'ACCORD FINANCIER DU 7 AOÛT 1933 ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ A PORT-AU-PRINCE, LE 1^{er} JUILLET 1938.

Textes officiels anglais et français communiqués par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 27 octobre 1938.

Les plénipotentiaires, soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, sont convenus de l'accord exécutif additionnel suivant :

Article premier.

A partir du 1^{er} octobre 1938 et jusqu'au 30 septembre 1939 inclusivement, tous les fonds recouvrés par ou pour le Gouvernement haïtien seront déposés, au crédit du Gouvernement haïtien, à la Banque nationale de la République d'Haïti, à l'exception des sommes suivantes qui seront déposées au crédit du représentant fiscal : 1^o les 5 % des recettes douanières prévus à l'article IX de l'Accord¹ du 7 août 1933, et 2^o les fonds exigibles pour les paiements afférents au service des contrats d'emprunt, lesquels paiements, durant la période susmentionnée, consisteront *a*) en les valeurs nécessaires pour payer les intérêts sur tous les titres en circulation, émis d'après les contrats d'emprunt du 6 octobre 1922 et du 26 mai 1925, et *b*) en une somme de \$ 20.000 à valoir sur les valeurs exigibles, d'après les susdits contrats d'emprunt, pour l'amortissement des titres.

Article II.

Les effets des dispositions de la première phrase de l'article XI et de la première et de la dernière phrases de l'article XVI de l'Accord du 7 août 1933 seront, en tant seulement qu'ils sont contraires aux dispositions de l'article premier du présent accord, suspendus, tant que cet accord exécutif additionnel restera en vigueur.

Fait de bonne foi, en double, en anglais et en français à Port-au-Prince, le 1^{er} juillet mil neuf cent trente-huit.

(Seal) Georges N. LÉGER.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Supplementary Agreement in all the languages in which it was signed.

For the Secretary
of State of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ Vol. CXLVI, page 305, de ce recueil.

N° 4464.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET CANADA**

**Echange de notes comportant un
arrangement relatif à la navigation
aérienne. Washington, le 28 juillet
1938.**

**UNITED STATES OF AMERICA
AND CANADA**

**Exchange of Notes constituting an
Arrangement relating to Air Navi-
gation. Washington, July 28th,
1938.**

No. 4464. — EXCHANGE OF NOTES¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CANADA CONSTITUTING AN ARRANGEMENT RELATING TO AIR NAVIGATION. WASHINGTON, JULY 28TH, 1938.

English official text communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place October 27th, 1938.

I.

DEPARTMENT OF STATE.

WASHINGTON, July 28th, 1938.

SIR,

I have the honor to refer to negotiations which have recently taken place between the Government of the United States of America and the Government of Canada for the conclusion of a reciprocal air navigation Arrangement.

It is my understanding that it has been agreed in the course of the negotiations, now terminated, that this Arrangement shall be as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA RELATING TO AIR NAVIGATION.

Article I.

(a) The present Arrangement between the United States of America and Canada relates to the operation in either country of civil aircraft duly registered in territory of the other country in accordance with its requirements as to registration.

(b) The term "civil aircraft" shall for the purposes of this Arrangement be understood to mean all aircraft other than military, naval, Customs and police aircraft.

Article II.

The present Arrangement shall apply to continental United States of America, including Alaska, and to Canada, including their territorial waters.

¹ Came into force August 1st, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4464. — ÉCHANGE DE NOTES ² ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA COMPORTANT UN ARRANGEMENT RELATIF A LA NAVIGATION AÉRIENNE. WASHINGTON, LE 28 JUILLET 1938.

Texte officiel anglais communiqué par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 27 octobre 1938.

I.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Me référant aux négociations qui ont récemment eu lieu entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada en vue de la conclusion d'un arrangement réciproque concernant la navigation aérienne, j'ai l'honneur de constater qu'à ma connaissance, il a été convenu, au cours des négociations maintenant terminées, que ledit arrangement sera conçu dans les termes suivants :

ARRANGEMENT

ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA RELATIF A LA NAVIGATION AÉRIENNE.

Article premier.

a) Le présent arrangement entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada vise la circulation, dans l'un des deux pays, des aéronefs civils dûment immatriculés dans le territoire de l'autre pays conformément aux règlements de ce pays concernant l'immatriculation.

b) Aux fins du présent arrangement, on entendra par « aéronefs civils » tous les aéronefs autres que les appareils de l'armée, de la marine, des douanes et de la police.

Article II.

Le présent arrangement s'appliquera au territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska, et au Canada, y compris les eaux territoriales des deux pays.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Entré en vigueur le 1^{er} août 1938.

Article III.

(a) Each of the Parties to the present Arrangement shall grant, in time of peace, liberty of passage above its territory to aircraft of the other Party duly registered in the territory of such other Party, provided that the conditions set forth in the present Arrangement are observed.

(b) It is, however, agreed that the establishment and operation by an enterprise of one of the Parties of a regular air route or service to, over or away from the territory of the other Party, with or without a stop, shall be subject to the consent of such other Party.

(c) Any air transport enterprise of either Party applying for permission to operate such a route or service shall be required to submit its application through diplomatic channels.

Article IV.

(a) The aircraft of each of the Parties, passengers and goods carried thereon and personnel employed on the aircraft shall, while within or over the territory of the other Party, be subject to the laws in force in that territory, including all regulations relating to air traffic applicable to foreign aircraft, the transport of passengers and goods, and public safety and order, as well as any regulations concerning entry and clearance, immigration, passports, quarantine and Customs.

(b) Subject to the provisions of the preceding paragraph and to the laws and regulations therein specified, the carriage of passengers and the import or export of any goods which may lawfully be imported or exported will be permitted in aircraft of either Party into or out of territory of the other Party; and (subject to the same proviso) such aircraft, passengers and goods carried thereon and personnel employed on the aircraft shall enjoy in the territory mentioned the same privileges as aircraft of such other Party and shall not, merely by reason of the nationality of the aircraft, be subjected to any other or higher duties or charges than those which are or may be imposed on aircraft of the territory referred to or the aircraft of the most-favored country, engaged in international commerce, or on their passengers, goods and personnel.

Article V.

The regulations (together with any subsequent alterations therein) relative to air traffic in force in territory of either Party shall be communicated to the other Party.

Article VI.

The fuel and lubricating oils retained on board aircraft of either Party arriving in or leaving territory of the other Party shall be exempt from Customs duty, even though the fuel and lubricating oils so retained are used by the aircraft on a flight in that territory.

Article VII.

Aerodromes open to public air traffic in territory of either Party shall, so far as they are under its control, be open to aircraft of the other Party, which (subject to the same proviso) will also be entitled to the assistance of the meteorological, radio, lighting and day and night signalling services at such aerodromes. Subject again to the same proviso, the scale of charges at such aerodromes for landing and accommodation shall be the same for aircraft of each of the Parties.

Article III.

a) Chacune des deux Parties au présent arrangement accordera, en temps de paix, aux aéronefs de l'autre Partie dûment immatriculés dans le territoire de ladite Partie, le droit de survoler son territoire, sous réserve de l'observation des dispositions énoncées dans le présent arrangement.

b) Toutefois, il est entendu que l'établissement et l'exploitation, par une entreprise de l'une des Parties, d'une ligne ou d'un service réguliers de navigation aérienne, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, ou survolant ce territoire, avec ou sans atterrissage, seront subordonnés à l'autorisation de ladite autre Partie.

c) Toute entreprise de navigation aérienne de l'une ou l'autre Partie, qui demandera l'autorisation d'exploiter une ligne ou un service de ce genre, devra présenter sa demande par la voie diplomatique.

Article IV.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties, leurs passagers et leurs cargaisons, ainsi que le personnel des appareils, tant qu'ils se trouveront dans le territoire de l'autre Partie ou survoleront ce territoire, seront assujettis aux lois en vigueur sur ce territoire, de même qu'à tous les règlements de navigation aérienne applicables aux appareils étrangers, aux prescriptions visant le transport des passagers et des marchandises, la sécurité et l'ordre publics, ainsi qu'à toutes les dispositions visant les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, la quarantaine et les douanes.

b) Sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, ainsi que des lois et règlements qui y sont spécifiés, un appareil de l'une des Parties pourra transporter des passagers, importer ou exporter toute marchandise dont l'importation ou l'exportation est licite, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie ; sous réserve des mêmes dispositions, l'appareil, les passagers et les marchandises qu'il transporte, ainsi que le personnel employé à son bord, jouiront, dans le territoire précité, des privilèges accordés aux aéronefs de ladite autre Partie, et ils ne seront pas assujettis, en raison de la nationalité de l'aéronef, à des taxes ou redevances autres ou plus élevées que celles qui frappent ou pourraient frapper les appareils du territoire en question ou les appareils appartenant à un pays bénéficiant de la clause de la nation la plus favorisée affectés aux transports commerciaux internationaux, ainsi que leurs passagers, leur cargaison et leur personnel.

Article V.

Chacune des deux Parties communiquera à l'autre Partie les règlements (ainsi que toutes modifications qui pourront y être ultérieurement apportées) concernant la navigation aérienne qui sont en vigueur dans son territoire.

Article VI.

Les carburants et lubrifiants qui se trouvent à bord d'un appareil de l'une des deux Parties arrivant dans le territoire de l'autre Partie ou quittant ce territoire, seront exonérés des droits de douane, même si ces carburants et ces lubrifiants sont utilisés par l'appareil au cours de son vol au-dessus dudit territoire.

Article VII.

Les aérodromes de chacune des deux Parties ouverts à la navigation aérienne publique seront, pour autant qu'ils dépendent de ladite Partie, ouverts aux appareils de l'autre Partie, qui, sous la même réserve, pourront également faire usage des services de renseignements météorologiques, des services de radiotélégraphie et d'éclairage, ainsi que du service de signalisation de jour et de nuit, qui existent dans ces aérodromes. En outre, sous cette même réserve, le barème des droits appliqué dans ces aérodromes pour l'atterrissage et le garage sera identique pour les aéronefs de chacune des deux Parties.

Article VIII.

(a) The term "air commerce" as used in the succeeding paragraph of this Article means : Navigation of aircraft in territory of either Party in the conduct or furtherance of a business ; and the commercial transport of passengers or goods between any two points in the territory of either Party.

(b) Air commerce may, in the territory of either Party, be reserved exclusively to its own aircraft. With the reservation of the stipulations contained in Article III concerning regular air routes or services for which special consent is necessary, the aircraft of either Party may, nevertheless, proceed from any aerodrome open to public air traffic in territory of the other Party to any other such aerodrome for the purpose of taking on board or landing the whole or part of their goods or passengers, provided that such goods are covered by through bills of lading and such passengers hold through tickets, issued respectively for a journey the starting place and end of which are not both points between which air commerce has been reserved ; and such aircraft while so proceeding from one aerodrome to another shall, notwithstanding that both such aerodromes are points between which air commerce has been reserved, be entitled to the treatment set out in this Arrangement.

Article IX.

(a) Air traffic may be prohibited over specified areas in the territories to which this Arrangement applies, it being understood that no distinction in this matter will be made by either Party between its aircraft engaged in international commerce and the aircraft of the other Party likewise engaged. Lists of the areas above which air traffic is thus prohibited in territory of either Party, as well as any subsequent alterations therein, will be communicated as soon as possible to the other Party.

(b) In exceptional circumstances air traffic above the whole or any part of the territories to which this Arrangement applies may temporarily, and with immediate effect, be limited or prohibited, but no distinction in this respect will be made by either Party between the aircraft of the other Party and the aircraft of any other foreign country.

(c) In the event of any aircraft finding itself over a prohibited area it must, as soon as it is aware of the fact, give the signal of distress prescribed in the Rules of the Air in force in the territory in which the prohibited area is situated, and a landing must be effected as soon as practicable at an aerodrome in that territory, outside but as near as possible to the prohibited area. The obligation to land applies also in respect to flights over prohibited areas by aircraft to which the special signal intended to draw their attention shall have been given.

Article X.

(a) All aircraft of either Party flying in or over the territory of the other Party must carry clear and visible nationality and registration marks whereby they may be recognized during flight.

(b) Such aircraft must also be provided with certificates of registration and airworthiness and with all the other documents prescribed for air traffic in the territory in which they are registered.

(c) The persons employed on such aircraft who perform duties for which a certificate of competency or license is required in the territory in which the aircraft is registered, must carry such documents as are prescribed by the regulations in force in that territory.

(d) The other persons employed on board must carry documents showing their duties in the aircraft, their profession, identity and nationality.

Article VIII.

a) L'expression « transports aériens commerciaux », employée au paragraphe ci-après du présent article, signifie : navigation d'un appareil dans le territoire de l'une ou l'autre des deux Parties en vue d'engager ou d'effectuer des transactions commerciales, et transport commercial de voyageurs ou de marchandises entre deux points donnés du territoire de l'une ou l'autre des deux Parties.

b) Chacune des deux Parties peut réserver exclusivement à ses propres aéronefs les transports aériens commerciaux sur son territoire. Sous réserve des stipulations de l'article III concernant les lignes ou services réguliers pour lesquels une autorisation spéciale est requise, les appareils de l'une des deux Parties peuvent néanmoins partir d'un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique dans le territoire de l'autre Partie pour se rendre dans tout autre aérodrome de cette catégorie afin d'embarquer ou de débarquer, en totalité ou en partie, leurs marchandises ou leurs voyageurs, à la condition que ces marchandises soient accompagnées de titres de transport directs, et que les passagers soient munis de billets directs, pour des parcours dont le point de départ et le point terminus ne sont pas, l'un et l'autre, des points entre lesquels les transports aériens commerciaux ont été réservés. Tout appareil qui se rendra ainsi d'un aérodrome à un autre jouira, même s'il s'agit d'aérodromes entre lesquels les transports aériens commerciaux ont été réservés, du traitement prévu dans le présent arrangement.

Article IX.

a) La navigation aérienne peut être interdite au-dessus de certaines zones spécifiées des territoires auxquels s'applique le présent arrangement ; toutefois, aucune des deux Parties n'établira, à cet égard, de discrimination entre ses aéronefs affectés aux transports internationaux et les aéronefs de l'autre Partie qui ont reçu la même affectation. Chacune des deux Parties communiquera à l'autre les listes des zones de son territoire interdites à la navigation aérienne, ainsi que toutes modifications ultérieures qui y seront apportées.

b) Dans des circonstances exceptionnelles, la navigation aérienne au-dessus de la totalité ou d'une partie des territoires auxquels s'applique le présent arrangement peut être restreinte ou interdite, temporairement et avec effet immédiat ; mais aucune des deux Parties n'établira, à cet égard, de discrimination entre les appareils de l'autre Partie et ceux de tout autre pays étranger.

c) Si un appareil se trouve au-dessus d'une zone interdite, il doit, dès qu'il s'en aperçoit, donner le signal de détresse prescrit par le règlement de navigation aérienne en vigueur dans le territoire où se trouve la zone interdite et atterrir aussitôt que possible dans un aérodrome dudit territoire, en dehors mais aussi près que possible de la zone interdite. L'obligation d'atterrir s'applique également aux appareils survolant des zones interdites auxquels on aura adressé le signal spécial destiné à attirer leur attention.

Article X.

a) Tous les aéronefs de chacune des deux Parties contractantes volant dans le territoire de l'autre Partie ou survolant ce territoire devront porter des marques de nationalité et d'immatriculation distinctes et visibles permettant de les identifier en cours de vol.

b) Lesdits aéronefs seront également munis des certificats d'immatriculation et de navigabilité, ainsi que de tous les autres documents exigés pour la navigation aérienne dans le territoire où ils sont immatriculés.

c) Les membres de l'équipage de ces appareils qui remplissent à bord des fonctions dont l'exercice est subordonné à un brevet d'aptitude ou à un permis dans le territoire d'immatriculation de l'appareil, devront être porteurs des documents prescrits par les règlements en vigueur dans ledit territoire.

d) Les autres membres de l'équipage devront être porteurs de documents indiquant leurs fonctions à bord, leur profession, leur identité et leur nationalité.

(e) Each of the Parties reserves the right to require lists of the passengers and persons employed on board as well as a manifest of the goods carried on the aircraft.

(f) The certificate of airworthiness, certificates of competency or licenses issued or rendered valid by the competent authorities of either country in respect of its aircraft or of the crew of such aircraft shall be recognized as having the same validity in the territory of the other country as the corresponding documents issued or rendered valid by the competent authorities of such other country ; provided that with respect to certificates of competency or licenses issued or rendered valid by either country in favor of nationals of the other country, such recognition may be refused by the latter country.

Article XI.

(a) Aircraft of either Party may, in or over the territory of the other Party, carry radio apparatus only if a license to install and work such apparatus, which license must be carried in the aircraft, has been issued by the competent authorities of the territory in which the aircraft is registered. The use of such apparatus shall be in accordance with the regulations on the subject issued by the competent authorities of the territory flown over.

(b) Such apparatus may be used only by the personnel employed on board who are provided with a special license for the purpose, issued by the competent authorities of the territory in which the aircraft is registered.

(c) For reasons of safety each of the Parties to this Arrangement reserves the right to issue regulations relative to the obligatory equipment of aircraft with radio apparatus when in or over its territory.

Article XII.

(a) No explosives, arms of war or munitions of war may be carried by aircraft of either Party in or above the territory of the other Party, or by the personnel employed on board or passengers, except by permission of the competent authorities of that territory.

(b) However, the carriage of accessories necessary to the operation and navigation of the aircraft, such as rockets, flares, and similar devices is not prohibited.

(c) Each of the Parties reserves the right to require that the carriage by aircraft of photographic apparatus be prohibited or regulated by the competent authorities of the territory flown over.

(d) Each of the Parties reserves the right, for reasons of public order and safety, to limit or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a) of this Article, provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft employed in international traffic and the aircraft of the other Party so employed.

Article XIII.

The competent authorities of each of the Parties shall have the right to search aircraft of the other Party on landing or departure and to inspect the certificates and other documents prescribed in the preceding Articles.

Article XIV.

(a) Aircraft of either Party entering or leaving territory of the other Party shall make a first landing at and depart from only an aerodrome open to public air traffic and designated as an airport of entry where facilities exist for the enforcement of Customs, passport, quarantine and immigration regulations and the entry and clearance of aircraft ; and no intermediate landing other than a forced landing may be effected before arriving at such an airport on entry into the territory concerned or after leaving such an airport on departure from that territory. In special cases, and subject to the same provisions as to intermediate landing, the competent authorities

e) Chacune des deux Parties se réserve le droit de demander la liste des passagers et des membres de l'équipage ainsi qu'un manifeste de la cargaison transportée à bord.

f) Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude ou les permis délivrés ou rendus valables par les autorités compétentes de l'un des deux pays pour ses aéronefs ou leurs équipages auront, dans le territoire de l'autre pays, la même validité que les documents correspondants établis ou rendus valables par les autorités compétentes dudit autre pays. Toutefois, chacun des deux pays se réserve le droit, lorsqu'il s'agit de ses propres ressortissants, de ne pas reconnaître la validité des brevets d'aptitude ou des permis délivrés ou rendus valables par l'autre pays.

Article XI.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent dans le territoire de l'autre Partie ou survolent ce territoire, être munis d'appareils radiotélégraphiques que si l'autorisation d'installer de tels appareils et d'en faire usage — autorisation qui doit se trouver à bord de l'aéronef — a été délivrée par les autorités compétentes du territoire où l'aéronef est immatriculé. L'utilisation de ces appareils sera régie par les règlements édictés en la matière par les autorités compétentes du territoire survolé.

b) Ces appareils ne seront manipulés que par des membres de l'équipage titulaires d'une autorisation spéciale des autorités compétentes du territoire dans lequel l'aéronef est immatriculé.

c) Chacune des deux Parties au présent arrangement se réserve le droit d'édicter, pour des raisons de sécurité, des règlements concernant l'installation obligatoire d'appareils radiotélégraphiques à bord des aéronefs qui se trouvent dans son territoire ou le survolent.

Article XII.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties se trouvant dans le territoire de l'autre Partie ou survolant ce territoire, le personnel de bord et les passagers, ne pourront transporter des explosifs, des armes ou munitions de guerre qu'avec l'autorisation des autorités compétentes dudit territoire.

b) Toutefois, il n'est pas interdit de transporter des accessoires, tels que fusées, fusées éclairantes et autres dispositifs qui sont nécessaires à la bonne marche de l'appareil ou à la navigation.

c) Chacune des deux Parties se réserve le droit d'exiger que le transport d'appareils photographiques à bord d'aéronefs soit interdit ou réglementé par les autorités compétentes du territoire survolé.

d) Chacune des deux Parties se réserve le droit, pour des raisons d'ordre et de sécurité publics, de limiter ou d'interdire le transport, sur son territoire ou au-dessus de celui-ci, d'objets autres que ceux qui sont énumérés au paragraphe a) du présent article, à la condition qu'il ne soit pas établi de distinction, à cet égard, entre ses propres appareils affectés aux transports internationaux et les appareils de l'autre Partie utilisés aux mêmes fins.

Article XIII.

Les autorités compétentes de chacune des deux Parties auront le droit de visiter les appareils de l'autre Partie, à l'atterrissage ou au départ, et de vérifier les certificats et autres documents prescrits par les articles ci-dessus.

Article XIV.

a) Les appareils de l'une des deux Parties pénétrant sur le territoire de l'autre Partie ou quittant ce territoire n'effectueront leur premier atterrissage ou ne prendront leur départ que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique et désigné comme aéroport d'entrée, pourvu des services nécessaires pour l'application des règlements concernant les douanes, les passeports, la quarantaine et l'immigration ainsi que les formalités d'entrée et de sortie des appareils. Sauf en cas d'atterrissage forcé, il est interdit à ces appareils d'atterrir, à l'arrivée, avant d'atteindre ledit aéroport et, au départ, après l'avoir quitté. Dans des cas particuliers et sous réserve de la

may allow a first landing at or a departure from another aerodrome where the above-mentioned facilities have been arranged.

(b) Each of the Parties reserves the right to require that aircraft entering its territory shall make its first landing at the airport of entry nearest to the point where the aircraft has crossed the frontier, with the understanding, however, that in this event, permission may be granted for the aircraft to make its first landing at an airport of entry other than the one nearest to the frontier.

(c) In the event of a forced landing or of a landing as provided in paragraph (c) of Article IX, not at an airport of the class mentioned in the preceding paragraph, the personnel employed on board and passengers must conform to the entry and clearance, Customs, passport, quarantine and immigration regulations in force in the territory in which the landing occurs.

(d) Lists of aerodromes in territory of either Party which are designated as airports of entry for the purposes of this Article will be communicated as soon as possible to the other Party. Any subsequent alterations in these lists will also be communicated to such other Party.

Article XV.

The competent authorities of either Party may require that on entering or leaving its territory the aircraft of the other Party shall do so between specified points. Any requirements of either Party in this respect and any subsequent alterations therein shall be communicated to the other Party. Subject to any such requirement and to the provisions of this Arrangement, aircraft of each Party may choose their own route of entry or departure in entering or leaving territory of the other Party.

Article XVI.

No article or substance, other than ballast, may be unloaded or otherwise discharged from aircraft of either Party in the course of flight in or over the territory of the other Party unless special permission to that effect is given by the competent authorities of the territory in which the unloading or discharge occurs. For the purposes of this Article ballast means fine sand or water only.

Article XVII.

(a) The present Arrangement or any part thereof may be terminated by either Government at any time upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement¹ between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted with the exception of the provisions of the latter Arrangement which set forth the conditions governing the issuance of pilots' licenses and the acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise.²

¹ Vol. XCVII, page 321, of this Series.

² The present Arrangement, signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, relating to air navigation and two other Arrangements* between the United States of America and Canada, both also signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, one relating to certificates of competency or licenses for the piloting of civil aircraft (Executive Agreement Series No. 130) and the other relating to certificates of airworthiness for export (Executive Agreement Series No. 131), supplant in its entirety the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance of pilots' licenses, and the acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes signed August 29th and October 22nd, 1929 (Executive Agreement Series No. 2).

* See pages 115 and 125 of this Volume.

même disposition en ce qui concerne un atterrissage intermédiaire, les autorités compétentes pourront autoriser les aéronefs à effectuer un premier atterrissage ou à prendre leur départ sur un autre aérodrome pourvu des services précités.

b) Chacune des deux Parties se réserve le droit d'exiger qu'un appareil pénétrant sur son territoire effectue son premier atterrissage à l'aéroport d'entrée le plus rapproché du point où l'appareil a franchi la frontière ; il est entendu, toutefois, qu'en pareil cas l'appareil pourra être autorisé à effectuer son premier atterrissage dans un aéroport d'entrée autre que l'aéroport le plus proche de la frontière.

c) En cas d'atterrissage forcé ou d'atterrissage prévu au paragraphe c) de l'article IX sur un aérodrome ne rentrant pas dans la catégorie mentionnée au paragraphe précédent, l'équipage et les passagers devront se conformer aux prescriptions concernant les formalités d'entrée et de sortie, la douane, les passeports, la quarantaine et l'immigration, en vigueur dans le territoire où a lieu l'atterrissage.

d) Les deux Parties se communiqueront, aussitôt que possible, la liste des aérodromes situés sur leur territoire et désignés par elles comme aéroports d'entrée, aux fins du présent article, ainsi que toutes modifications apportées ultérieurement à ladite liste.

Article XV.

Les autorités compétentes de chacune des deux Parties pourront exiger que les appareils de l'autre Partie ne pénètrent sur son territoire ou ne le quittent qu'entre deux points déterminés. Tous les règlements établis à cet égard par l'une des deux Parties, ainsi que toutes modifications ultérieures, seront communiqués à l'autre Partie. Sous réserve desdites décisions et des dispositions du présent arrangement, les aéronefs de chacune des deux Parties peuvent, lorsqu'ils pénètrent sur le territoire de l'autre Partie ou lorsqu'ils le quittent, choisir leur itinéraire d'entrée ou de sortie.

Article XVI.

En cours de vol dans le territoire de l'une des deux Parties ou de survol de ce territoire, il ne pourra être jeté ou lancé, d'un aéronef de l'autre Partie, d'autres objets ou substances que du lest, à moins qu'une permission spéciale n'ait été accordée à cet effet par les autorités compétentes du territoire en question. Aux fins du présent article, on entend par « lest » uniquement du sable fin ou de l'eau.

Article XVII.

a) Le présent arrangement ou toute partie de celui-ci pourra être dénoncé par l'un ou l'autre des deux gouvernements en tout temps, moyennant préavis de soixante jours adressé par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date d'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement¹ réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, concernant l'admission des appareils civils, la délivrance, par chacun des deux pays, de brevets de pilote aux ressortissants de l'autre pays et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandise, conclu par la voie d'un échange de notes en date du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera annulé, à l'exception des dispositions de cet arrangement qui stipulaient les conditions régissant la délivrance de brevets de pilote et l'acceptation de certificats de navigabilité pour les appareils importés comme marchandise².

¹ Vol. XCVII, page 321, de ce recueil.

² Le présent arrangement, signé le 28 juillet 1938 et mis en vigueur le 1^{er} août 1938, concernant la navigation aérienne, ainsi que deux autres arrangements* entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, tous deux signés également le 28 juillet 1938 et entrés en vigueur le 1^{er} août 1938, dont l'un vise les brevets d'aptitude ou licences pour le pilotage d'aéronefs civils (Executive Agreement Series N° 130) et l'autre, les certificats de navigabilité pour l'exportation (Executive Agreement Series N° 131), remplacent intégralement l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada au sujet de l'admission des appareils civils, de la délivrance des brevets de pilote et de l'acceptation des certificats de navigabilité pour les appareils importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes signées le 29 août et le 22 octobre 1929 (Executive Agreement Series N° 2).

* Voir pages 115 et 125 de ce volume.

I shall be glad to have you inform me whether it is the understanding of your Government that the terms of the Arrangement agreed to in the negotiations are as above set forth. If so, it is suggested that the arrangement become effective on August 1st, 1938. If your Government concurs in this suggestion the Government of the United States will regard it as becoming effective on that date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

Cordell HULL.

The Honorable
Sir Herbert Marler, P.C., K.C.M.G.,
Minister of Canada.

II.

CANADIAN LEGATION.

No. 175.

WASHINGTON, *July 28th*, 1938.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of July 28th, 1938, in which you communicated to me the terms of a reciprocal air navigation Arrangement between Canada and the United States of America, as understood by you to have been agreed to in negotiations, now terminated, between the Government of Canada and the Government of the United States of America.

The terms of this Arrangement which you have communicated to me are as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA RELATING TO AIR NAVIGATION.

Article I.

(a) The present Arrangement between the United States of America and Canada relates to the operation in either country of civil aircraft duly registered in territory of the other country in accordance with its requirements as to registration.

(b) The term "civil aircraft" shall for the purposes of this Arrangement be understood to mean all aircraft other than military, naval, Customs and police aircraft.

Article II.

The present Arrangement shall apply to continental United States of America, including Alaska, and to Canada, including their territorial waters.

Article III.

(a) Each of the Parties to the present Arrangement shall grant, in time of peace, liberty of passage above its territory to aircraft of the other Party duly registered in the territory of such other Party, provided that the conditions set forth in the present Arrangement are observed.

(b) It is, however, agreed that the establishment and operation by an enterprise of one of the Parties of a regular air route or service to, over or away from the territory of the other Party, with or without a stop, shall be subject to the consent of such other Party.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si, de l'avis de votre gouvernement, les termes de l'arrangement intervenu au cours des négociations sont bien tels qu'ils figurent ci-dessus. Dans l'affirmative, l'arrangement pourrait entrer en vigueur le 1^{er} août 1938. Si votre gouvernement se rallie à cette proposition, le Gouvernement des États-Unis considérera l'arrangement comme prenant effet à cette date.

Veillez agréer, etc.

Cordell HULL.

L'honorable sir Herbert Marler, P.C., K.C.M.G.,
Ministre du Canada.

II.

LÉGATION DU CANADA.

N^o 175.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 28 juillet 1938, dans laquelle vous m'avez communiqué les termes d'un arrangement réciproque, entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, relatif à la navigation aérienne, dans la rédaction qui, à votre connaissance, a été arrêtée au cours des négociations actuellement terminées entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

L'arrangement que vous m'avez communiqué est conçu dans les termes suivants :

ARRANGEMENT

ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF A LA NAVIGATION AÉRIENNE.

Article premier.

a) Le présent arrangement entre les États-Unis d'Amérique et le Canada vise la circulation, dans l'un des deux pays, des aéronefs civils dûment immatriculés dans le territoire de l'autre pays conformément aux règlements de ce pays concernant l'immatriculation.

b) Aux fins du présent arrangement, on entendra par « aéronefs civils » tous les aéronefs autres que les appareils de l'armée, de la marine, des douanes et de la police.

Article II.

Le présent arrangement s'appliquera au territoire continental des États-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska, et au Canada, y compris les eaux territoriales des deux pays.

Article III.

a) Chacune des deux Parties au présent arrangement accordera, en temps de paix, aux aéronefs de l'autre Partie dûment immatriculés dans le territoire de ladite Partie, le droit de survoler son territoire, sous réserve de l'observation des dispositions énoncées dans le présent arrangement.

b) Toutefois, il est entendu que l'établissement et l'exploitation, par une entreprise de l'une des Parties, d'une ligne ou d'un service réguliers de navigation aérienne, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, ou survolant ce territoire, avec ou sans atterrissage, seront subordonnés à l'autorisation de ladite autre Partie.

(c) Any air transport enterprise of either Party applying for permission to operate such a route or service shall be required to submit its application through diplomatic channels.

Article IV.

(a) The aircraft of each of the Parties, passengers and goods carried thereon and personnel employed on the aircraft shall, while within or over the territory of the other Party, be subject to the laws in force in that territory, including all regulations relating to air traffic applicable to foreign aircraft, the transport of passengers and goods, and public safety and order, as well as any regulations concerning entry and clearance, immigration, passports, quarantine and Customs.

(b) Subject to the provisions of the preceding paragraph and to the laws and regulations therein specified, the carriage of passengers and the import or export of any goods which may lawfully be imported or exported will be permitted in aircraft of either Party into or out of territory of the other Party; and (subject to the same proviso) such aircraft, passengers and goods carried thereon and personnel employed on the aircraft shall enjoy in the territory mentioned the same privileges as aircraft of such other Party and shall not, merely by reason of the nationality of the aircraft, be subjected to any other or higher duties or charges than those which are or may be imposed on aircraft of the territory referred to or the aircraft of the most-favored country, engaged in international commerce, or on their passengers, goods and personnel.

Article V.

The regulations (together with any subsequent alterations therein) relative to air traffic in force in territory of either Party shall be communicated to the other Party.

Article VI.

The fuel and lubricating oils retained on board aircraft of either Party arriving in or leaving territory of the other Party shall be exempt from Customs duty, even though the fuel and lubricating oils so retained are used by the aircraft on a flight in that territory.

Article VII.

Aerodromes open to public air traffic in territory of either Party shall, so far as they are under its control, be open to aircraft of the other Party, which (subject to the same proviso) will also be entitled to the assistance of the meteorological, radio, lighting and day and night signalling services at such aerodromes. Subject again to the same proviso, the scale of charges at such aerodromes for landing and accommodation shall be the same for aircraft of each of the Parties.

Article VIII.

(a) The term "air commerce" as used in the succeeding paragraph of this Article means: Navigation of aircraft in territory of either Party in the conduct or furtherance of a business; and the commercial transport of passengers or goods between any two points in the territory of either Party.

(b) Air commerce may, in the territory of either Party, be reserved exclusively to its own aircraft. With the reservation of the stipulations contained in Article III concerning regular air routes or services for which special consent is necessary, the aircraft of either Party may, nevertheless, proceed from any aerodrome open to public air traffic in territory of the other Party

c) Toute entreprise de navigation aérienne de l'une ou l'autre Partie, qui demandera l'autorisation d'exploiter une ligne ou un service de ce genre, devra présenter sa demande par la voie diplomatique.

Article IV.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties, leurs passagers et leurs cargaisons, ainsi que le personnel des appareils, tant qu'ils se trouveront dans le territoire de l'autre Partie ou survoleront ce territoire, seront assujettis aux lois en vigueur sur ce territoire, de même qu'à tous les règlements de navigation aérienne applicables aux appareils étrangers, aux prescriptions visant le transport des passagers et des marchandises, la sécurité et l'ordre publics, ainsi qu'à toutes les dispositions visant les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, la quarantaine et les douanes.

b) Sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, ainsi que des lois et règlements qui y sont spécifiés, un appareil de l'une des Parties pourra transporter des passagers, importer ou exporter toute marchandise dont l'importation ou l'exportation est licite, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie ; sous réserve des mêmes dispositions, l'appareil, les passagers et les marchandises qu'il transporte, ainsi que le personnel employé à son bord, jouiront, dans le territoire précité, des privilèges accordés aux aéronefs de ladite autre Partie, et ils ne seront pas assujettis, en raison de la nationalité de l'aéronef, à des taxes ou redevances autres ou plus élevées que celles qui frappent ou pourront frapper les appareils du territoire en question ou les appareils appartenant à un pays bénéficiant de la clause de la nation la plus favorisée affectés aux transports commerciaux internationaux, ainsi que leurs passagers, leur cargaison et leur personnel.

Article V.

Chacune des deux Parties communiquera à l'autre Partie les règlements (ainsi que toutes modifications qui pourront y être ultérieurement apportées) concernant la navigation aérienne qui sont en vigueur dans son territoire.

Article VI.

Les carburants et lubrifiants qui se trouvent à bord d'un appareil de l'une des deux Parties arrivant dans le territoire de l'autre Partie ou quittant ce territoire, seront exonérés des droits de douane, même si ces carburants et ces lubrifiants sont utilisés par l'appareil au cours de son vol au-dessus dudit territoire.

Article VII.

Les aérodromes de chacune des deux Parties ouverts à la navigation aérienne publique seront, pour autant qu'ils dépendent de ladite Partie, ouverts aux appareils de l'autre Partie, qui, sous la même réserve, pourront également faire usage des services de renseignements météorologiques, des services de radiotélégraphie et d'éclairage, ainsi que du service de signalisation de jour et de nuit, qui existent dans ces aérodromes. En outre, sous cette même réserve, le barème des droits appliqué dans ces aérodromes pour l'atterrissage et le garage sera identique pour les aéronefs de chacune des deux Parties.

Article VIII.

a) L'expression « transports aériens commerciaux », employée au paragraphe ci-après du présent article, signifie : navigation d'un appareil dans le territoire de l'une ou l'autre des deux Parties en vue d'engager ou d'effectuer des transactions commerciales, et transport commercial de voyageurs ou de marchandises entre deux points donnés du territoire de l'une ou l'autre des deux Parties.

b) Chacune des deux Parties peut réserver exclusivement à ses propres aéronefs les transports aériens commerciaux sur son territoire. Sous réserve des stipulations de l'article III concernant les lignes ou services réguliers pour lesquels une autorisation spéciale est requise, les appareils de l'une des deux Parties peuvent néanmoins partir d'un aérodrome ouvert à la navigation aérienne

to any other such aerodrome for the purpose of taking on board or landing the whole or part of their goods or passengers, provided that such goods are covered by through bills of lading and such passengers hold through tickets, issued respectively for a journey the starting place and end of which are not both points between which air commerce has been reserved ; and such aircraft while so proceeding from one aerodrome to another shall, notwithstanding that both such aerodromes are points between which air commerce has been reserved, be entitled to the treatment set out in this Arrangement.

Article IX.

(a) Air traffic may be prohibited over specified areas in the territories to which this Arrangement applies, it being understood that no distinction in this matter will be made by either Party between its aircraft engaged in international commerce and the aircraft of the other Party likewise engaged. Lists of the areas above which air traffic is thus prohibited in territory of either Party, as well as any subsequent alterations therein, will be communicated as soon as possible to the other Party.

(b) In exceptional circumstances air traffic above the whole or any part of the territories to which this Arrangement applies may temporarily, and with immediate effect, be limited or prohibited, but no distinction in this respect will be made by either Party between the aircraft of the other Party and the aircraft of any other foreign country.

(c) In the event of any aircraft finding itself over a prohibited area it must, as soon as it is aware of the fact, give the signal of distress prescribed in the Rules of the Air in force in the territory in which the prohibited area is situated, and a landing must be effected as soon as practicable at an aerodrome in that territory, outside but as near as possible to the prohibited area. The obligation to land applies also in respect to flights over prohibited areas by aircraft to which the special signal intended to draw their attention shall have been given.

Article X.

(a) All aircraft of either Party flying in or over the territory of the other Party must carry clear and visible nationality and registration marks whereby they may be recognized during flight.

(b) Such aircraft must also be provided with certificates of registration and airworthiness and with all the other documents prescribed for air traffic in the territory in which they are registered.

(c) The persons employed on such aircraft who perform duties for which a certificate of competency or license is required in the territory in which the aircraft is registered, must carry such documents as are prescribed by the regulations in force in that territory.

(d) The other persons employed on board must carry documents showing their duties in the aircraft, their profession, identity and nationality.

(e) Each of the Parties reserves the right to require lists of the passengers and persons employed on board as well as a manifest of the goods carried on the aircraft.

(f) The certificate of airworthiness, certificates of competency or licenses issued or rendered valid by the competent authorities of either country in respect of its aircraft or of the crew of such aircraft shall be recognized as having the same validity in the territory of the other country as the corresponding documents issued or rendered valid by the competent authorities of such other country ; provided that with respect to certificates of competency or licenses issued or rendered valid by either country in favor of nationals of the other country, such recognition may be refused by the latter country.

Article XI.

(a) Aircraft of either Party may, in or over the territory of the other Party, carry radio apparatus only if a license to install and work such apparatus, which license must be carried in the

publique dans le territoire de l'autre Partie pour se rendre dans toute autre aérodrôme de cette catégorie afin d'embarquer ou de débarquer, en totalité ou en partie, leurs marchandises ou leurs voyageurs, à la condition que ces marchandises soient accompagnées de titres de transport directs, et que les passagers soient munis de billets directs, pour des parcours dont le point de départ et le point terminus ne sont pas, l'un et l'autre, des points entre lesquels les transports aériens commerciaux ont été réservés. Tout appareil qui se rendra ainsi d'un aérodrôme à un autre jouira, même s'il s'agit d'aérodromes entre lesquels les transports aériens commerciaux ont été réservés, du traitement prévu dans le présent arrangement.

Article IX.

a) La navigation aérienne peut être interdite au-dessus de certaines zones spécifiées des territoires auxquels s'applique le présent arrangement ; toutefois, aucune des deux Parties n'établira, à cet égard, de discrimination entre ses aéronefs affectés aux transports internationaux et les aéronefs de l'autre Partie qui ont reçu la même affectation. Chacune des deux Parties communiquera à l'autre les listes des zones de son territoire interdites à la navigation aérienne, ainsi que toutes modifications ultérieures qui y seront apportées.

b) Dans des circonstances exceptionnelles, la navigation aérienne au-dessus de la totalité ou d'une partie des territoires auxquels s'applique le présent arrangement peut être restreinte ou interdite, temporairement et avec effet immédiat ; mais aucune des deux Parties n'établira, à cet égard, de discrimination entre les appareils de l'autre Partie et ceux de tout autre pays étranger.

c) Si un appareil se trouve au-dessus d'une zone interdite, il doit, dès qu'il s'en aperçoit, donner le signal de détresse prescrit par le règlement de navigation aérienne en vigueur dans le territoire où se trouve la zone interdite et atterrir aussitôt que possible dans un aérodrôme dudit territoire, en dehors mais aussi près que possible de la zone interdite. L'obligation d'atterrir s'applique également aux appareils survolant des zones interdites auxquels on aura adressé le signal spécial destiné à attirer leur attention.

Article X.

a) Tous les aéronefs de chacune des deux Parties contractantes volant dans le territoire de l'autre Partie ou survolant ce territoire devront porter des marques de nationalité et d'immatriculation distinctes et visibles permettant de les identifier en cours de vol.

b) Lesdits aéronefs seront également munis des certificats d'immatriculation et de navigabilité, ainsi que de tous les autres documents exigés pour la navigation aérienne dans le territoire où ils sont immatriculés.

c) Les membres de l'équipage de ces appareils qui remplissent à bord des fonctions dont l'exercice est subordonné à un brevet d'aptitude ou à un permis dans le territoire d'immatriculation de l'appareil, devront être porteurs des documents prescrits par les règlements en vigueur dans ledit territoire.

d) Les autres membres de l'équipage devront être porteurs de documents indiquant leurs fonctions à bord, leur profession, leur identité et leur nationalité.

e) Chacune des deux Parties se réserve le droit de demander la liste des passagers et des membres de l'équipage ainsi qu'un manifeste de la cargaison transportée à bord.

f) Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude ou les permis délivrés ou rendus valables par les autorités compétentes de l'un des deux pays pour ses aéronefs ou leurs équipages auront, dans le territoire de l'autre pays, la même validité que les documents correspondants établis ou rendus valables par les autorités compétentes dudit autre pays. Toutefois, chacun des deux pays se réserve le droit, lorsqu'il s'agit de ses propres ressortissants, de ne pas reconnaître la validité des brevets d'aptitude ou des permis délivrés ou rendus valables par l'autre pays.

Article XI.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent dans le territoire de l'autre Partie ou survolent ce territoire, être munis d'appareils radiotélégra-

aircraft, has been issued by the competent authorities of the territory in which the aircraft is registered. The use of such apparatus shall be in accordance with the regulations on the subject issued by the competent authorities of the territory flown over.

(b) Such apparatus may be used only by the personnel employed on board who are provided with a special license for the purpose, issued by the competent authorities of the territory in which the aircraft is registered.

(c) For reasons of safety each of the Parties to this Arrangement reserves the right to issue regulations relative to the obligatory equipment of aircraft with radio apparatus when in or over its territory.

Article XII.

(a) No explosives, arms of war or munitions of war may be carried by aircraft of either Party in or above the territory of the other Party, or by the personnel employed on board or passengers, except by permission of the competent authorities of that territory.

(b) However, the carriage of accessories necessary to the operation and navigation of the aircraft, such as rockets, flares, and similar devices is not prohibited.

(c) Each of the Parties reserves the right to require that the carriage by aircraft of photographic apparatus be prohibited or regulated by the competent authorities of the territory flown over.

(d) Each of the Parties reserves the right, for reasons of public order and safety, to limit or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a) of this Article, provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft employed in international traffic and the aircraft of the other Party so employed.

Article XIII.

The competent authorities of each of the Parties shall have the right to search aircraft of the other Party on landing or departure and to inspect the certificates and other documents prescribed in the preceding Articles.

Article XIV.

(a) Aircraft of either Party entering or leaving territory of the other Party shall make a first landing at and depart from only an aerodrome open to public air traffic and designated as an airport of entry where facilities exist for the enforcement of Customs, passport, quarantine and immigration regulations and the entry and clearance of aircraft; and no intermediate landing other than a forced landing may be effected before arriving at such an airport on entry into the territory concerned or after leaving such an airport on departure from that territory. In special cases, and subject to the same provisions as to intermediate landing, the competent authorities may allow a first landing at or a departure from another aerodrome where the above-mentioned facilities have been arranged.

(b) Each of the Parties reserves the right to require that aircraft entering its territory shall make its first landing at the airport of entry nearest to the point where the aircraft has crossed the frontier, with the understanding, however, that in this event, permission may be granted for the aircraft to make its first landing at an airport of entry other than the one nearest to the frontier.

(c) In the event of a forced landing or of a landing as provided in paragraph (c) of Article IX, not at an airport of the class mentioned in the preceding paragraph, the personnel employed on board and passengers must conform to the entry and clearance, Customs, passport, quarantine and immigration regulations in force in the territory in which the landing occurs.

priques que si l'autorisation d'installer de tels appareils et d'en faire usage — autorisation qui doit se trouver à bord de l'aéronef — a été délivrée par les autorités compétentes du territoire où l'aéronef est immatriculé. L'utilisation de ces appareils sera régie par les règlements édictés en la matière par les autorités compétentes du territoire survolé.

b) Ces appareils ne seront manipulés que par des membres de l'équipage titulaires d'une autorisation spéciale des autorités compétentes du territoire dans lequel l'aéronef est immatriculé.

c) Chacune des deux Parties au présent arrangement se réserve le droit d'édicter, pour des raisons de sécurité, des règlements concernant l'installation obligatoire d'appareils radiotélégraphiques à bord des aéronefs qui se trouvent dans son territoire ou le survolent.

Article XII.

a) Les aéronefs de chacune des deux Parties se trouvant dans le territoire de l'autre Partie ou survolant ce territoire, le personnel de bord et les passagers, ne pourront transporter des explosifs, des armes ou munitions de guerre qu'avec l'autorisation des autorités compétentes dudit territoire.

b) Toutefois, il n'est pas interdit de transporter des accessoires, tels que fusées, fusées éclairantes et autres dispositifs qui sont nécessaires à la bonne marche de l'appareil ou à la navigation.

c) Chacune des deux Parties se réserve le droit d'exiger que le transport d'appareils photographiques à bord d'aéronefs soit interdit ou réglementé par les autorités compétentes du territoire survolé.

d) Chacune des deux Parties se réserve le droit, pour des raisons d'ordre et de sécurité publics, de limiter ou d'interdire le transport, sur son territoire ou au-dessus de celui-ci, d'objets autres que ceux qui sont énumérés au paragraphe a) du présent article, à la condition qu'il ne soit pas établi de distinction, à cet égard, entre ses propres appareils affectés aux transports internationaux et les appareils de l'autre Partie utilisés aux mêmes fins.

Article XIII.

Les autorités compétentes de chacune des deux Parties auront le droit de visiter les appareils de l'autre Partie, à l'atterrissage ou au départ, et de vérifier les certificats et autres documents prescrits par les articles ci-dessus.

Article XIV.

a) Les appareils de l'une des deux Parties pénétrant sur le territoire de l'autre Partie ou quittant ce territoire n'effectueront leur premier atterrissage ou ne prendront leur départ que sur un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique et désigné comme aéroport d'entrée, pourvu des services nécessaires pour l'application des règlements concernant les douanes, les passeports, la quarantaine et l'immigration ainsi que les formalités d'entrée et de sortie des appareils. Sauf en cas d'atterrissage forcé, il est interdit à ces appareils d'atterrir, à l'arrivée, avant d'atteindre ledit aéroport et, au départ, après l'avoir quitté. Dans des cas particuliers et sous réserve de la même disposition en ce qui concerne un atterrissage intermédiaire, les autorités compétentes pourront autoriser les aéronefs à effectuer un premier atterrissage ou à prendre leur départ sur un autre aérodrome pourvu des services précités.

b) Chacune des deux Parties se réserve le droit d'exiger qu'un appareil pénétrant sur son territoire effectue son premier atterrissage à l'aéroport d'entrée le plus rapproché du point où l'appareil a franchi la frontière ; il est entendu, toutefois, qu'en pareil cas l'appareil pourra être autorisé à effectuer son premier atterrissage dans un aéroport d'entrée autre que l'aéroport le plus proche de la frontière.

c) En cas d'atterrissage forcé ou d'atterrissage prévu au paragraphe c) de l'article IX sur un aérodrome ne rentrant pas dans la catégorie mentionnée au paragraphe précédent, l'équipage et les passagers devront se conformer aux prescriptions concernant les formalités d'entrée et de sortie, la douane, les passeports, la quarantaine et l'immigration, en vigueur dans le territoire où a lieu l'atterrissage.

(d) Lists of aerodromes in territory of either Party which are designated as airports of entry for the purposes of this Article will be communicated as soon as possible to the other Party. Any subsequent alterations in these lists will also be communicated to such other Party.

Article XV.

The competent authorities of either Party may require that on entering or leaving its territory the aircraft of the other Party shall do so between specified points. Any requirements of either Party in this respect and any subsequent alterations therein shall be communicated to the other Party. Subject to any such requirement and to the provisions of this Arrangement, aircraft of each Party may choose their own route of entry or departure in entering or leaving territory of the other Party.

Article XVI.

No article or substance, other than ballast, may be unloaded or otherwise discharged from aircraft of either Party in the course of flight in or over the territory of the other Party unless special permission to that effect is given by the competent authorities of the territory in which the unloading or discharge occurs. For the purposes of this Article ballast means fine sand or water only.

Article XVII.

(a) The present Arrangement or any part thereof may be terminated by either Government at any time upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted with the exception of the provisions of the latter Arrangement which set forth the conditions governing the issuance of pilots' licenses and the acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise.¹

I am instructed to state that the terms of the Arrangement as communicated to me are agreed to by my Government.

I am further instructed to inform you that my Government concurs in your suggestion that the Arrangement become effective on August 1st, 1938, and will accordingly regard it as becoming effective on that date.

I have the honour to be with the highest consideration Sir, Your most obedient humble servant,

Herbert M. MARLER.

The Honourable Cordell Hull,
Secretary of State of the United States,
Washington, D.C.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Arrangement in the sole language in which it was signed.

For the Secretary of State
of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ See footnote, p. 102.

d) Les deux Parties se communiqueront, aussitôt que possible, la liste des aérodromes situés sur leur territoire et désignés par elles comme aéroports d'entrée, aux fins du présent article, ainsi que toutes modifications apportées ultérieurement à ladite liste.

Article XV.

Les autorités compétentes de chacune des deux Parties pourront exiger que les appareils de l'autre Partie ne pénètrent sur son territoire ou ne le quittent qu'entre deux points déterminés. Tous les règlements établis à cet égard par l'une des deux Parties, ainsi que toutes modifications ultérieures, seront communiqués à l'autre Partie. Sous réserve desdites décisions et des dispositions du présent arrangement, les aéronefs de chacune des deux Parties peuvent, lorsqu'ils pénètrent sur le territoire de l'autre Partie ou lorsqu'ils le quittent, choisir leur itinéraire d'entrée ou de sortie.

Article XVI.

En cours de vol dans le territoire de l'une des deux Parties ou de survol de ce territoire, il ne pourra être jeté ou lancé, d'un aéronef de l'autre Partie, d'autres objets ou substances que du lest, à moins qu'une permission spéciale n'ait été accordée à cet effet par les autorités compétentes du territoire en question. Aux fins du présent article, on entend par « lest » uniquement du sable fin ou de l'eau.

Article XVII.

a) Le présent arrangement ou toute partie de celui-ci pourra être dénoncé par l'un ou l'autre des deux gouvernements en tout temps, moyennant préavis de soixante jours adressé par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date d'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, concernant l'admission des appareils civils, la délivrance, par chacun des deux pays, de brevets de pilote aux ressortissants de l'autre pays et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandise, conclu par la voie d'un échange de notes en date des 29 août 1929 et 22 octobre 1929, sera annulé, à l'exception des dispositions de cet arrangement qui stipulaient les conditions régissant la délivrance de brevets de pilote et l'acceptation de certificats de navigabilité pour les appareils importés comme marchandise ¹.

J'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de porter à votre connaissance qu'il se rallie aux termes de l'arrangement tels qu'ils m'ont été communiqués.

Je suis également chargé de vous informer que mon gouvernement accepte votre proposition de mettre l'arrangement en vigueur le 1^{er} août 1938 et qu'en conséquence il le considérera comme prenant effet à cette date.

Veillez agréer, etc.

Herbert M. MARLER.

L'honorable Cordell Hull,
Secrétaire d'Etat des Etats-Unis,
Washington, D. C.

¹ Voir note page 103.

N° 4465.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET CANADA**

Echange de notes comportant un arrangement relatif à la délivrance par l'un des deux pays aux ressortissants de l'autre pays de brevets d'aptitude ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils. Washington, le 28 juillet 1938.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND CANADA**

Exchange of Notes constituting an Arrangement relating to the Issuance by Each Country of Certificates of Competency or Licenses to Nationals of the Other Country for the Piloting of Civil Aircraft. Washington, July 28th, 1938.

No. 4465. — EXCHANGE OF NOTES¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CANADA CONSTITUTING AN ARRANGEMENT RELATING TO THE ISSUANCE BY EACH COUNTRY OF CERTIFICATES OF COMPETENCY OR LICENSES TO NATIONALS OF THE OTHER COUNTRY FOR THE PILOTING OF CIVIL AIRCRAFT. WASHINGTON, JULY 28TH, 1938.

English official text communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place October 27th, 1938.

I.

DEPARTMENT OF STATE.

WASHINGTON, July 28th, 1938.

SIR,

I have the honor to refer to negotiations which have recently taken place between the Government of the United States of America and the Government of Canada for the conclusion of a reciprocal Arrangement for the issuance by each country of certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft.

It is my understanding that it has been agreed in the course of the negotiations, now terminated, that the Arrangement shall be as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA RELATING TO THE ISSUANCE OF CERTIFICATES OF COMPETENCY OR LICENSES FOR THE PILOTING OF CIVIL AIRCRAFT.

Article I.

(a) The present Arrangement between the United States of America and Canada relates to the issuance by the competent authorities of each country of pilot certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft.

(b) The term " civil aircraft " shall for the purpose of this Arrangement be understood to mean all aircraft other than military, naval, Customs and police aircraft.

¹ Came into force August 1st, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4465. — ÉCHANGE DE NOTES ² ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA COMPORTANT UN ARRANGEMENT RELATIF A LA DÉLIVRANCE PAR L'UN DES DEUX PAYS AUX RESSORTISSANTS DE L'AUTRE PAYS DE BREVETS D'APTITUDE OU DE LICENCES POUR LE PILOTAGE D'AÉRONEFS CIVILS. WASHINGTON, LE 28 JUILLET 1938.

Texte officiel anglais communiqué par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 27 octobre 1938.

I.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer aux négociations qui ont eu lieu récemment entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada, en vue de la conclusion d'un arrangement réciproque concernant la délivrance, par chacun des deux pays, aux ressortissants de l'autre, de brevets d'aptitude ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils.

Je considère qu'il a été convenu, au cours de ces négociations maintenant terminées, que l'arrangement en question serait ainsi conçu :

ARRANGEMENT

ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA RELATIF A LA DÉLIVRANCE DE BREVETS D'APTITUDE OU DE LICENCES POUR LE PILOTAGE D'AÉRONEFS CIVILS.

Article premier.

a) Le présent arrangement entre les États-Unis d'Amérique et le Canada a trait à la délivrance, par les autorités compétentes de chacun des deux pays aux ressortissants de l'autre pays, de brevets d'aptitude de pilote ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils.

b) Par « aéronefs civils » on entend, aux fins du présent arrangement, tous les aéronefs autres que ceux de l'armée, de la marine, des douanes et de la police.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Entré en vigueur le 1^{er} août 1938.

(c) Either country issuing certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft, as defined in the preceding paragraph, reserves, however, the right to limit such issuance to the operation of civil aircraft for non-commercial purposes.

Article II.

Pursuant to the provisions of Article I, the competent United States authorities will issue pilot certificates of competency or licenses to nationals of Canada, upon a showing that they are qualified under the regulations of the United States covering the issuance of such certificates or licenses.

Article III.

Pursuant to the provisions of Article I, the competent Canadian authorities will issue pilot certificates of competency or licenses to nationals of the United States, upon a showing that they are qualified under the regulations of Canada covering the issuance of such certificates or licenses.

Article IV.

Subject to the provisions of Articles I and II, pilot certificates of competency or licenses issued by the competent United States authorities to nationals of Canada shall entitle them to the same privileges in the matter of air pilotage as are granted by pilot certificates of competency or licenses issued to nationals of the United States.

Article V.

Subject to the provisions of Articles I and III, pilot certificates of competency or licenses issued by the competent Canadian authorities to nationals of the United States shall entitle them to the same privileges in the matter of air pilotage as are granted by pilot certificates of competency or licenses issued to nationals of Canada.

Article VI.

(a) The present Arrangement shall be subject to termination by either Government upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement¹ between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted in so far as it sets forth the conditions governing the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country.²

¹ Vol. XCVII, page 321, of this Series.

² The present Arrangement, signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, relating to certificates of competency or licenses for the piloting of civil aircraft and two other Arrangements* between the United States of America and Canada, both also signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, one relating to air navigation (Executive Agreement Series No. 129) and the other relating to certificates of airworthiness for export (Executive Agreement Series No. 131), supplant in its entirety the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance of pilots' licenses, and the acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes signed August 29th and October 22nd, 1929 (Executive Agreement Series No. 2).

* See pages 93 and 125 of this Volume.

c) Toutefois, chaque pays délivrant des brevets d'aptitude ou des licences à des ressortissants de l'autre pays pour le pilotage d'aéronefs civils, selon la définition de l'alinéa précédent, se réserve le droit de limiter cette délivrance au pilotage d'aéronefs civils ne servant pas à des usages commerciaux.

Article II.

En exécution des dispositions de l'article premier, les autorités compétentes des Etats-Unis délivreront des brevets d'aptitude de pilote ou des licences à des ressortissants du Canada lorsque ceux-ci auront démontré qu'ils remplissent les conditions prescrites par les règlements des Etats-Unis relatifs à la délivrance desdits brevets ou licences.

Article III.

En exécution des dispositions de l'article premier, les autorités compétentes canadiennes délivreront des brevets d'aptitude de pilote ou des licences à des ressortissants des Etats-Unis lorsque ceux-ci auront démontré qu'ils remplissent les conditions prescrites par les règlements canadiens relatifs à la délivrance desdits brevets ou licences.

Article IV.

Sous réserve des dispositions des articles I et II, les brevets d'aptitude de pilote ou les licences délivrés par les autorités compétentes des Etats-Unis à des ressortissants du Canada conféreront à ceux-ci des droits égaux, en matière de pilotage aérien, à ceux que donnent les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés aux ressortissants des Etats-Unis.

Article V.

Sous réserve des dispositions des articles I et III, les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés par les autorités canadiennes compétentes aux ressortissants des Etats-Unis conféreront à ceux-ci des droits égaux, en matière de pilotage aérien, à ceux que donnent les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés aux ressortissants du Canada.

Article VI.

a) Le présent accord pourra être dénoncé par chacun des deux gouvernements moyennant préavis de soixante jours donné par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date de l'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement¹ réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance par chacun des deux pays de brevets de pilote à des ressortissants de l'autre pays, et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité relatifs aux aéronefs importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes en date du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera abrogé dans la mesure où il fixe les conditions régissant la délivrance, par chacun des deux pays, de brevets de pilote aux ressortissants de l'autre pays².

¹ Vol. XCVII, page 321, de ce recueil.

² Le présent arrangement, signé le 28 juillet 1938 et mis en vigueur le 1^{er} août 1938, relatif aux brevets d'aptitude ou licences pour le pilotage d'aéronefs civils, ainsi que deux autres arrangements* entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, également signés l'un et l'autre le 28 juillet 1938 et mis en vigueur le 1^{er} août 1938, relatifs, l'un à la navigation aérienne (Executive Agreement Series N^o 129), et l'autre aux certificats de navigabilité pour l'exportation (Executive Agreement Series N^o 131) remplacent intégralement l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance des brevets de pilote et l'acceptation des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandises, intervenu par un échange de notes signées le 29 août et le 22 octobre 1929 (Executive Agreement Series N^o 2).

* Voir pages 93 et 125 de ce volume.

I shall be glad to have you inform me whether it is the understanding of your Government that the terms of the Arrangement agreed to in the negotiations are as above set forth. If so, it is suggested that the Arrangement become effective on August 1st, 1938. If your Government concurs in this suggestion the Government of the United States will regard it as becoming effective on that date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

Cordell HULL.

The Honorable
Sir Herbert Marler,
P.C., K.C.M.G.,
Minister of Canada.

II.

CANADIAN LEGATION.

No. 176.

WASHINGTON, *July 28th*, 1938.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of July 28th, 1938, in which you communicated to me the terms of a reciprocal Arrangement between Canada and the United States of America for the issuance by each country of certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft, as understood by you to have been agreed to in negotiations, now terminated, between the Government of Canada and the Government of the United States of America.

The terms of this Arrangement which you have communicated to me are as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA RELATING TO THE ISSUANCE OF CERTIFICATES OF COMPETENCY OR LICENSES FOR THE PILOTING OF CIVIL AIRCRAFT.

Article I.

(a) The present Arrangement between the United States of America and Canada relates to the issuance by the competent authorities of each country of pilot certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft.

(b) The term " civil aircraft " shall for the purpose of this Arrangement be understood to mean all aircraft other than military, naval, Customs and police aircraft.

(c) Either country issuing certificates of competency or licenses to nationals of the other country for the piloting of civil aircraft, as defined in the preceding paragraph, reserves, however, the right to limit such issuance to the operation of civil aircraft for non-commercial purposes.

Article II.

Pursuant to the provisions of Article I, the competent United States authorities will issue pilot certificates of competency or licenses to nationals of Canada, upon a showing that they are qualified under the regulations of the United States covering the issuance of such certificates or licenses.

Article III.

Pursuant to the provisions of Article I, the competent Canadian authorities will issue pilot certificates of competency or licenses to nationals of the United States, upon a showing that

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si votre gouvernement considère que l'arrangement convenu au cours des négociations correspond au texte ci-dessus. Dans l'affirmative, je propose que l'arrangement entre en vigueur le 1^{er} août 1938. Si votre gouvernement accepte cette suggestion, le Gouvernement des Etats-Unis considérera l'arrangement comme sortant ses effets à partir de cette date.

Veillez agréer, etc.

Cordell HULL.

L'honorable sir Herbert Marler,
P.C., K.C.M.G.,
Ministre du Canada.

II.

LÉGATION DU CANADA.

N^o 176.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ETAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 28 juillet 1938, par laquelle vous avez bien voulu me communiquer le texte d'un arrangement réciproque entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique, relatif à la délivrance, par chacun des deux pays aux ressortissants de l'autre pays, de brevets d'aptitude ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils, dans les termes que vous considérez avoir été convenus au cours des négociations maintenant terminées entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

Le texte de cet arrangement, que vous m'avez communiqué, est le suivant :

ARRANGEMENT

ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF A LA DÉLIVRANCE DE BREVETS D'APTITUDE OU DE LICENCES POUR LE PILOTAGE D'AÉRONEFS CIVILS.

Article premier.

a) Le présent arrangement entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada a trait à la délivrance, par les autorités compétentes de chacun des deux pays aux ressortissants de l'autre pays, de brevets d'aptitude de pilote ou de licences pour le pilotage d'aéronefs civils.

b) Par « aéronefs civils » on entend, aux fins du présent arrangement, tous les aéronefs autres que ceux de l'armée, de la marine, des douanes et de la police.

c) Toutefois, chaque pays délivrant des brevets d'aptitude ou des licences à des ressortissants de l'autre pays pour le pilotage d'aéronefs civils, selon la définition de l'alinéa précédent, se réserve le droit de limiter cette délivrance au pilotage d'aéronefs civils ne servant pas à des usages commerciaux.

Article II.

En exécution des dispositions de l'article premier, les autorités compétentes des Etats-Unis délivreront des brevets d'aptitude de pilote ou des licences à des ressortissants du Canada lorsque ceux-ci auront démontré qu'ils remplissent les conditions prescrites par les règlements des Etats-Unis relatifs à la délivrance desdits brevets ou licences.

Article III.

En exécution des dispositions de l'article premier, les autorités compétentes canadiennes délivreront des brevets d'aptitude de pilote ou des licences à des ressortissants des Etats-Unis

they are qualified under the regulations of Canada covering the issuance of such certificates or licenses.

Article IV.

Subject to the provisions of Articles I and II, pilot certificates of competency or licenses issued by the competent United States authorities to nationals of Canada shall entitle them to the same privileges in the matter of air pilotage as are granted by pilot certificates of competency or licenses issued to nationals of the United States.

Article V.

Subject to the provisions of Articles I and III, pilot certificates of competency or licenses issued by the competent Canadian authorities to nationals of the United States shall entitle them to the same privileges in the matter of air pilotage as are granted by pilot certificates of competency or licenses issued to nationals of Canada.

Article VI.

(a) The present Arrangement shall be subject to termination by either Government upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted in so far as it sets forth the conditions governing the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country.¹

I am instructed to state that the terms of the Arrangement as communicated to me are agreed to by my Government.

I am further instructed to inform you that my Government concurs in your suggestion that the Arrangement become effective on August 1st, 1938, and will accordingly regard it as becoming effective on that date.

I have the honour to be with the highest consideration Sir, Your most obedient humble servant,

Herbert M. MARLER.

The Honourable Cordell Hull,
Secretary of State of the United States,
Washington, D. C.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Arrangement in the sole language in which it was signed.

For the Secretary
of State of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ See footnote, p. 118.

lorsque ceux-ci auront démontré qu'ils remplissent les conditions prescrites par les règlements canadiens relatifs à la délivrance desdits brevets ou licences.

Article IV.

Sous réserve des dispositions des articles I et II, les brevets d'aptitude de pilote ou les licences délivrés par les autorités compétentes des Etats-Unis à des ressortissants du Canada conféreront à ceux-ci des droits égaux, en matière de pilotage aérien, à ceux que donnent les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés aux ressortissants des Etats-Unis.

Article V.

Sous réserve des dispositions des articles I et III, les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés par les autorités canadiennes compétentes aux ressortissants des Etats-Unis conféreront à ceux-ci des droits égaux, en matière de pilotage aérien, à ceux que donnent les brevets d'aptitude de pilote ou licences délivrés aux ressortissants du Canada.

Article VI.

a) Le présent accord pourra être dénoncé par chacun des deux gouvernements moyennant préavis de soixante jours donné par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date de l'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance par chacun des deux pays de brevets de pilote à des ressortissants de l'autre pays, et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité relatifs aux aéronefs importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes en date du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera abrogé dans la mesure où il fixe les conditions régissant la délivrance, par chacun des deux pays, de brevets de pilote aux ressortissants de l'autre pays ¹.

Je suis chargé de déclarer que les termes de l'arrangement que vous m'avez communiqué sont acceptés par mon gouvernement.

Je suis également chargé de porter à votre connaissance que mon gouvernement se rallie à votre suggestion portant que l'arrangement entrera en vigueur le 1^{er} août 1938 et qu'en conséquence il le considérera comme sortant ses effets à partir de cette date.

Veuillez agréer, etc.

Herbert M. MARLER.

L'honorable Cordell Hull,
Secrétaire d'Etat des Etats-Unis,
Washington, D. C.

¹ Voir note page 119.

N° 4466.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET CANADA**

Échange de notes comportant un
arrangement relatif aux certifi-
cats de navigabilité pour les
aéronefs destinés à l'exportation.
Washington, le 28 juillet 1938.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND CANADA**

Exchange of Notes constituting an
Arrangement relating to Certifi-
cates of Airworthiness for Export.
Washington, July 28th, 1938.

No. 4466. — EXCHANGE OF NOTES¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CANADA CONSTITUTING AN ARRANGEMENT RELATING TO CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS FOR EXPORT. WASHINGTON, JULY 28TH, 1938.

English official text communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place October 27th, 1938.

I.

DEPARTMENT OF STATE.

WASHINGTON, *July 28th, 1938.*

SIR,

I have the honor to refer to negotiations which have recently taken place between the Government of the United States of America and the Government of Canada for the conclusion of a reciprocal Arrangement for the acceptance of certificates of airworthiness for export.

It is my understanding that it has been agreed in the course of the negotiations, now terminated, that the Arrangement shall be as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND CANADA
RELATING TO CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS FOR EXPORT.

Article I.

(a) The present Arrangement applies to civil aircraft constructed in continental United States of America, including Alaska, and exported to Canada ; and to civil aircraft constructed in Canada and exported to continental United States of America, including Alaska.

(b) This Arrangement shall extend to civil aircraft of all categories, including those used for public transport and those used for private purposes as well as to components of such aircraft.

¹ Came into force August 1st, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4466. — ÉCHANGE DE NOTES ² ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA COMPORTANT UN ARRANGEMENT RELATIF AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ POUR LES AÉRONEFS DESTINÉS A L'EXPORTATION. WASHINGTON, LE 28 JUILLET 1938.

Texte officiel anglais communiqué par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 27 octobre 1938.

I.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer aux négociations qui ont eu lieu récemment entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada en vue de la conclusion d'un arrangement réciproque concernant l'acceptation des certificats de navigabilité pour l'exportation.

Je considère qu'il a été convenu, au cours de ces négociations maintenant terminées, que l'arrangement en question serait ainsi conçu :

ARRANGEMENT

ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE CANADA
RELATIF AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ POUR L'EXPORTATION.

Article premier.

a) Le présent arrangement a trait aux aéronefs civils construits sur le territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska, et exportés au Canada, ainsi qu'aux aéronefs civils construits au Canada et exportés à destination du territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska.

b) Le présent arrangement s'étend aux aéronefs civils de toutes catégories, y compris les appareils utilisés pour les transports publics, ceux qui sont destinés à un usage privé, ainsi que les pièces détachées de ces appareils.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Entré en vigueur le 1^{er} août 1938.

Article II.

The same validity shall be conferred by the competent United States authorities on certificates of airworthiness for export issued by the competent Canadian authorities for aircraft subsequently to be registered in the United States as if they had been issued under the regulations in force on the subject in the United States, provided that such aircraft have been constructed in Canada in accordance with the airworthiness requirements of Canada.

Article III.

The same validity shall be conferred by the competent Canadian authorities on certificates of airworthiness for export issued by the competent United States authorities for aircraft subsequently to be registered in Canada as if they had been issued under the regulations in force on the subject in Canada, provided that such aircraft have been constructed in continental United States or Alaska in accordance with the airworthiness requirements of the United States.

Article IV.

(a) The competent United States authorities shall arrange for the effective communication to the competent Canadian authorities of particulars of compulsory modifications prescribed in the United States, for the purpose of enabling the Canadian authorities to require these modifications to be made to aircraft of the types affected, whose certificates have been validated by them.

(b) The competent United States authorities shall, where necessary, afford the competent Canadian authorities facilities for dealing with noncompulsory modifications which are such as to affect the validity of certificates of airworthiness validated under the terms of this Arrangement, or any of the other original conditions of validation. They will similarly give facilities for dealing with cases of major repairs carried out otherwise than by the fitting of spare parts supplied by the original constructors.

Article V.

(a) The competent Canadian authorities shall arrange for the effective communication to the competent United States authorities of particulars of compulsory modifications prescribed in Canada, for the purpose of enabling the United States authorities to require these modifications to be made to aircraft of the types affected, whose certificates have been validated by them.

(b) The competent Canadian authorities shall, where necessary, afford the competent United States authorities facilities for dealing with noncompulsory modifications which are such as to affect the validity of certificates of airworthiness validated under the terms of this Arrangement, or any of the other original conditions of validation. They will similarly give facilities for dealing with cases of major repairs carried out otherwise than by the fitting of spare parts supplied by the original constructors.

Article VI.

(a) The competent authorities of each country shall have the right to make the validation of certificates of airworthiness for export dependent upon the fulfillment of any special conditions which are for the time being required by them for the issue of certificates of airworthiness in their own country. Information with regard to these special conditions in respect to either country will from time to time be communicated to the competent authorities of the other country.

Article II.

Les certificats de navigabilité pour l'exportation délivrés par les autorités canadiennes compétentes pour des aéronefs ultérieurement immatriculés aux Etats-Unis seront considérés par les autorités compétentes des Etats-Unis comme ayant la même validité que s'ils avaient été délivrés conformément aux prescriptions en vigueur à cet égard aux Etats-Unis, à condition que ces appareils aient été construits au Canada conformément aux règlements du Canada sur la navigabilité.

Article III.

Les certificats de navigabilité pour l'exportation délivrés par les autorités compétentes des Etats-Unis pour des aéronefs ultérieurement immatriculés au Canada seront considérés par les autorités compétentes du Canada comme ayant la même validité que s'ils avaient été délivrés conformément aux règlements en vigueur à cet égard au Canada, à condition que ces appareils aient été construits sur le territoire continental des Etats-Unis ou en Alaska conformément aux règlements des Etats-Unis sur la navigabilité.

Article IV.

a) Les autorités compétentes des Etats-Unis prendront leurs dispositions pour que soit dûment communiqué aux autorités compétentes du Canada le détail des modifications obligatoires qui seraient prescrites aux Etats-Unis, afin que les autorités du Canada puissent exiger que ces modifications soient apportées aux aéronefs des types visés dont elles auraient validé les certificats.

b) Les autorités compétentes des Etats-Unis accorderont, en cas de besoin, aux autorités compétentes du Canada, des facilités pour régler la question des modifications non obligatoires qui sont de nature à porter atteinte à la validité de certificats de navigabilité validés conformément aux dispositions du présent arrangement ou à toute autre condition primitivement exigée pour la validation. Elles accorderont également des facilités pour régler les cas de grosses réparations effectuées autrement que par le montage de pièces détachées fournies par le constructeur de l'appareil.

Article V.

a) Les autorités compétentes du Canada prendront leurs dispositions pour que soit dûment communiqué aux autorités compétentes des Etats-Unis le détail des modifications obligatoires qui seraient prescrites au Canada, afin que les autorités des Etats-Unis puissent exiger que ces modifications soient apportées aux aéronefs des types visés dont elles auraient validé les certificats.

b) Les autorités compétentes du Canada accorderont, en cas de besoin, aux autorités compétentes des Etats-Unis, des facilités pour régler la question des modifications non obligatoires qui sont de nature à porter atteinte à la validité de certificats de navigabilité validés conformément aux dispositions du présent arrangement ou à toute autre condition primitivement exigée pour la validation. Elles accorderont également des facilités pour régler les cas de grosses réparations effectuées autrement que par le montage de pièces détachées fournies par le constructeur de l'appareil.

Article VI.

a) Les autorités compétentes de chacun des deux pays auront le droit de subordonner la validation des certificats de navigabilité pour l'exportation à telles conditions spéciales qui seraient, à ce moment-là, prescrites pour la délivrance de certificats de navigabilité dans leur propre pays. Des renseignements relatifs à ces conditions spéciales en ce qui concerne chacun des deux pays seront de temps à autre communiqués aux autorités compétentes de l'autre pays.

(b) The competent authorities of each country shall keep the competent authorities of the other country fully and currently informed of all regulations in force in regard to the airworthiness of civil aircraft and any changes therein that may from time to time be effected.

Article VII.

The question of procedure to be followed in the application of the provisions of the present Arrangement shall be the subject of direct correspondence, whenever necessary, between the competent United States and Canadian authorities.

Article VIII.

(a) The present Arrangement shall be subject to termination by either Government upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement¹ between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted in so far as it sets forth the conditions governing the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise.²

I shall be glad to have you inform me whether it is the understanding of your Government that the terms of the Arrangement agreed to in the negotiations are as above set forth. If so, it is suggested that the Arrangement become effective on August 1st, 1938. If your Government concurs in this suggestion the Government of the United States will regard it as becoming effective on that date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

Cordell HULL.

The Honorable Sir Herbert Marler, P.C., K.C.M.G.,
Minister of Canada.

II.

CANADIAN LEGATION.

No. 177.

WASHINGTON, *July 28th, 1938.*

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of July 28th, 1938, in which you communicated to me the terms of a reciprocal Arrangement between Canada and the United States of America for the acceptance of certificates of airworthiness for export, as understood by you to have been agreed to in negotiations, now terminated, between the Government of Canada and the Government of the United States of America.

¹ Vol. XCVII, page 321, of this Series.

² The present Arrangement, signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, relating to certificates of airworthiness for export and two other Arrangements * between the United States of America and Canada, both also signed July 28th, 1938, and effective August 1st, 1938, one relating to air navigation (Executive Agreement Series No. 129) and the other relating to certificates of competency or licenses for the piloting of civil aircraft (Executive Agreement Series No. 130), supplant in its entirety the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance of pilots' licenses, and the acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes signed August 29th and October 22nd, 1929 (Executive Agreement Series No. 2).

* See pages 93 and 115 of this Volume.

b) Les autorités compétentes de chacun des deux pays tiendront les autorités compétentes de l'autre constamment et pleinement au courant de tous les règlements en vigueur en matière de navigabilité des aéronefs civils et de toutes les modifications qui pourraient, à un moment quelconque, y être apportées.

Article VII.

En ce qui concerne la procédure à suivre pour l'application des dispositions du présent arrangement, les autorités compétentes des Etats-Unis et du Canada correspondront directement en cas de besoin.

Article VIII.

a) Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux gouvernements moyennant préavis de soixante jours donné par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date de l'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement¹ réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance par chacun des deux pays de brevets de pilote à des ressortissants de l'autre pays et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité relatifs aux aéronefs importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes en date du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera abrogé dans la mesure où il fixe les conditions régissant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandise².

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si votre gouvernement considère que l'arrangement convenu au cours des négociations correspond au texte ci-dessus. Dans l'affirmative, je propose que l'arrangement entre en vigueur le 1^{er} août 1938. Si votre gouvernement accepte cette suggestion, le Gouvernement des Etats-Unis considérera l'arrangement comme sortant ses effets à partir de cette date.

Veuillez agréer, etc.

Cordell HULL.

L'honorable sir Herbert Marler, P.C., K.C.M.G.,
Ministre du Canada.

II.

LÉGATION DU CANADA.

N^o 177.

WASHINGTON, le 28 juillet 1938.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note, en date du 28 juillet 1938, par laquelle vous avez bien voulu me communiquer le texte d'un arrangement réciproque entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique, relatif à l'acceptation des certificats de navigabilité pour l'exportation, dans les termes que vous considérez avoir été convenus au cours des négociations, maintenant terminées, entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

¹ Vol. XCVII, page 321, de ce recueil.

² Le présent arrangement, signé le 28 juillet 1938 et mis en vigueur le 1^{er} août 1938, relatif aux certificats de navigabilité pour l'exportation, ainsi que deux autres arrangements* entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, également signés l'un et l'autre le 28 juillet 1938 et mis en vigueur le 1^{er} août 1938, relatifs, l'un à la navigation aérienne (Executive Agreement Series N^o 129), et l'autre aux brevets d'aptitude ou licences pour le pilotage d'aéronefs civils (Executive Agreement Series N^o 130) remplacent intégralement l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance des brevets de pilote et l'acceptation des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes signées le 29 août et le 22 octobre 1929 (Executive Agreement Series N^o 2).

* Voir pages 93 et 115 de ce volume.

The terms of this Arrangement which you have communicated to me are as follows :

ARRANGEMENT

BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA
RELATING TO CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS FOR EXPORT.

Article I.

(a) The present Arrangement applies to civil aircraft constructed in continental United States of America, including Alaska, and exported to Canada ; and to civil aircraft constructed in Canada and exported to continental United States of America, including Alaska.

(b) This Arrangement shall extend to civil aircraft of all categories, including those used for public transport and those used for private purposes as well as to components of such aircraft.

Article II.

The same validity shall be conferred by the competent United States authorities on certificates of airworthiness for export issued by the competent Canadian authorities for aircraft subsequently to be registered in the United States as if they had been issued under the regulations in force on the subject in the United States, provided that such aircraft have been constructed in Canada in accordance with the airworthiness requirements of Canada.

Article III.

The same validity shall be conferred by the competent Canadian authorities on certificates of airworthiness for export issued by the competent United States authorities for aircraft subsequently to be registered in Canada as if they had been issued under the regulations in force on the subject in Canada, provided that such aircraft have been constructed in continental United States or Alaska in accordance with the airworthiness requirements of the United States.

Article IV.

(a) The competent United States authorities shall arrange for the effective communication to the competent Canadian authorities of particulars of compulsory modifications prescribed in the United States, for the purpose of enabling the Canadian authorities to require these modifications to be made to aircraft of the types affected, whose certificates have been validated by them.

(b) The competent United States authorities shall, where necessary, afford the competent Canadian authorities facilities for dealing with noncompulsory modifications which are such as to affect the validity of certificates of airworthiness validated under the terms of this Arrangement, or any of the other original conditions of validation. They will similarly give facilities for dealing with cases of major repairs carried out otherwise than by the fitting of spare parts supplied by the original constructors.

Article V.

(a) The competent Canadian authorities shall arrange for the effective communication to the competent United States authorities of particulars of compulsory modifications prescribed in Canada, for the purpose of enabling the United States authorities to require these modifications to be made to aircraft of the types affected, whose certificates have been validated by them.

(b) The competent Canadian authorities shall, where necessary, afford the competent United States authorities facilities for dealing with noncompulsory modifications which are such as to affect the validity of certificates of airworthiness validated under the terms of this

Le texte de cet arrangement, que vous m'avez communiqué, est le suivant :

ARRANGEMENT

ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE
RELATIF AUX CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ POUR L'EXPORTATION.

Article premier.

a) Le présent arrangement a trait aux aéronefs civils construits sur le territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska, et exportés au Canada, ainsi qu'aux aéronefs civils construits au Canada et exportés à destination du territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska.

b) Le présent arrangement s'étend aux aéronefs civils de toutes catégories, y compris les appareils utilisés pour les transports publics, ceux qui sont destinés à un usage privé, ainsi que les pièces détachées de ces appareils.

Article II.

Les certificats de navigabilité pour l'exportation délivrés par les autorités canadiennes compétentes pour des aéronefs ultérieurement immatriculés aux Etats-Unis seront considérés par les autorités compétentes des Etats-Unis comme ayant la même validité que s'ils avaient été délivrés conformément aux prescriptions en vigueur à cet égard aux Etats-Unis, à condition que ces appareils aient été construits au Canada conformément aux règlements du Canada sur la navigabilité.

Article III.

Les certificats de navigabilité pour l'exportation délivrés par les autorités compétentes des Etats-Unis pour des aéronefs ultérieurement immatriculés au Canada seront considérés par les autorités compétentes du Canada comme ayant la même validité que s'ils avaient été délivrés conformément aux règlements en vigueur à cet égard au Canada, à condition que ces appareils aient été construits sur le territoire continental des Etats-Unis ou en Alaska conformément aux règlements des Etats-Unis sur la navigabilité.

Article IV.

a) Les autorités compétentes des Etats-Unis prendront leurs dispositions pour que soit dûment communiqué aux autorités compétentes du Canada le détail des modifications obligatoires qui seraient prescrites aux Etats-Unis, afin que les autorités du Canada puissent exiger que ces modifications soient apportées aux aéronefs des types visés dont elles auraient validé les certificats.

b) Les autorités compétentes des Etats-Unis accorderont, en cas de besoin, aux autorités compétentes du Canada, des facilités pour régler la question des modifications non obligatoires qui sont de nature à porter atteinte à la validité de certificats de navigabilité validés conformément aux dispositions du présent arrangement ou à toute autre condition primitivement exigée pour la validation. Elles accorderont également des facilités pour régler les cas de grosses réparations effectuées autrement que par le montage de pièces détachées fournies par le constructeur de l'appareil.

Article V.

a) Les autorités compétentes du Canada prendront leurs dispositions pour que soit dûment communiqué aux autorités compétentes des Etats-Unis le détail des modifications obligatoires qui seraient prescrites au Canada, afin que les autorités des Etats-Unis puissent exiger que ces modifications soient apportées aux aéronefs des types visés dont elles auraient validé les certificats.

b) Les autorités compétentes du Canada accorderont, en cas de besoin, aux autorités compétentes des Etats-Unis, des facilités pour régler la question des modifications non obligatoires qui sont de nature à porter atteinte à la validité de certificats de navigabilité validés conformément

Arrangement, or any of the other original conditions of validation. They will similarly give facilities for dealing with cases of major repairs carried out otherwise than by the fitting of spare parts supplied by the original constructors.

Article VI.

(a) The competent authorities of each country shall have the right to make the validation of certificates of airworthiness for export dependent upon the fulfillment of any special conditions which are for the time being required by them for the issue of certificates of airworthiness in their own country. Information with regard to these special conditions in respect to either country will from time to time be communicated to the competent authorities of the other country.

(b) The competent authorities of each country shall keep the competent authorities of the other country fully and currently informed of all regulations in force in regard to the airworthiness of civil aircraft and any changes therein that may from time to time be effected.

Article VII.

The question of procedure to be followed in the application of the provisions of the present Arrangement shall be the subject of direct correspondence, whenever necessary, between the competent United States and Canadian authorities.

Article VIII.

(a) The present Arrangement shall be subject to termination by either Government upon sixty days' notice given in writing to the other Government.

(b) On the date that the present Arrangement becomes effective, the reciprocal Arrangement between the United States of America and Canada for the admission of civil aircraft, the issuance by each country of pilots' licenses to nationals of the other country and the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise, entered into by an exchange of notes dated August 29th, 1929, and October 22nd, 1929, will be supplanted in so far as it sets forth the conditions governing the reciprocal acceptance of certificates of airworthiness for aircraft imported as merchandise.¹

I am instructed to state that the terms of the Arrangement as communicated to me are agreed to by my Government.

I am further instructed to inform you that my Government concurs in your suggestion that the Arrangement become effective on August 1st, 1938, and will accordingly regard it as becoming effective on that date.

I have the honour to be with the highest consideration Sir, Your most obedient humble servant,

The Honourable Cordell Hull,
Secretary of State of the United States,
Washington, D.C.

Herbert M. MARLER.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Arrangement in the sole language in which it was signed.

For the Secretary
of State of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ See footnote, p. 130.

aux dispositions du présent arrangement ou à toute autre condition primitivement exigée pour la validation. Elles accorderont également des facilités pour régler les cas de grosses réparations effectuées autrement que par le montage de pièces détachées fournies par le constructeur de l'appareil.

Article VI.

a) Les autorités compétentes de chacun des deux pays auront le droit de subordonner la validation des certificats de navigabilité pour l'exportation à telles conditions spéciales qui seraient à ce moment-là prescrites pour la délivrance de certificats de navigabilité dans leur propre pays. Des renseignements relatifs à ces conditions spéciales en ce qui concerne chacun des deux pays seront de temps à autre communiqués aux autorités compétentes de l'autre pays.

b) Les autorités compétentes de chacun des deux pays tiendront les autorités compétentes de l'autre constamment et pleinement au courant de tous les règlements en vigueur en matière de navigabilité des aéronefs civils et de toutes les modifications qui pourraient, à un moment quelconque, y être apportées.

Article VII.

En ce qui concerne la procédure à suivre pour l'application des dispositions du présent arrangement, les autorités compétentes des Etats-Unis et du Canada correspondront directement en cas de besoin.

Article VIII.

a) Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux gouvernements moyennant préavis de soixante jours donné par écrit à l'autre gouvernement.

b) A la date de l'entrée en vigueur du présent arrangement, l'Arrangement réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, la délivrance par chacun des deux pays de brevets de pilote à des ressortissants de l'autre pays et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité relatifs aux aéronefs importés comme marchandise, intervenu par un échange de notes en date du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera abrogé dans la mesure où il fixe les conditions régissant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandise ¹.

Je suis chargé de déclarer que les termes de l'arrangement que vous m'avez communiqué sont acceptés par mon gouvernement.

Je suis également chargé de porter à votre connaissance que mon gouvernement se rallie à votre suggestion portant que l'arrangement entrera en vigueur le 1^{er} août 1938 et qu'en conséquence il le considérera comme sortant ses effets à partir de cette date.

Veillez agréer, etc.

L'honorable Cordell Hull,
Secrétaire d'Etat des Etats-Unis,
Washington, D. C.

Herbert M. MARLER.

¹ Voir note page 131.

N° 4467.

DANEMARK ET PAYS-BAS

Convention tarifaire, signée à Copenhague, le 29 juin 1937, et échange de notes y relatif de la même date.

**DENMARK
AND THE NETHERLANDS**

Tariff Convention, signed at Copenhagen, June 29th, 1937, and Exchange of Notes relating thereto of the same Date.

N° 4467. — CONVENTION¹ TARIFAIRE ENTRE LE DANEMARK ET LES PAYS-BAS. SIGNÉE A COPENHAGUE, LE 29 JUIN 1937.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas et le délégué permanent du Danemark près la Société des Nations. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 27 octobre 1938.

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS et SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE, animés du désir d'intensifier dans la mesure du possible l'échange des marchandises entre les Pays-Bas et le Danemark, ont décidé de conclure une convention tarifaire et ont désigné à cet effet comme leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Jonkheer J. W. M. SNOUCK HURGRONJE, chargé d'Affaires *a. i.* à Copenhague ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE :

Monsieur le Docteur P. MUNCH, son ministre des Affaires étrangères ;

Lesquels dûment autorisés à cet effet sont convenus des dispositions suivantes :

I.

Le droit de douane sur la viande de bœuf danoise (N° du tarif néerlandais 146 VI B 1 a) sera ramené de 20 % à 12 ½ % *ad valorem*.

II.

L'importation au Danemark d'oignons à fleur (N° 322 a du tarif de douane danois) d'origine néerlandaise ne sera pas frappée d'un droit de douane supérieur à 50 oere le kilogramme.

III.

La présente convention sera ratifiée et entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

IV.

La présente convention sera valable jusqu'au 1^{er} juillet 1938. A moins de n'avoir été dénoncée trois mois avant son expiration, elle continuera ses effets jusqu'à ce qu'elle aura été dénoncée par l'une des deux Hautes Parties contractantes moyennant un préavis d'un mois.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés ont signé la présente convention.

Fait à Copenhague en double le 29 juin 1937.

(Signée) SNOUCK HURGRONJE.

(Signée) P. MUNCH.

Pour copie conforme :
Copenhague, le 31 octobre 1938.

Axel Heils,
Chef des Archives
au Ministère des Affaires étrangères.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à La Haye, le 27 septembre 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4467. — TARIFF CONVENTION² BETWEEN DENMARK AND THE NETHERLANDS. SIGNED AT COPENHAGEN, JUNE 29TH, 1937.

French official text communicated by the Netherlands Minister for Foreign Affairs and by the Permanent Delegate of Denmark to the League of Nations. The registration of this Convention took place October 27th, 1938.

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS and HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND, being desirous of increasing as far as possible the exchange of goods between the Netherlands and Denmark, have decided to conclude a Tariff Convention, and have to that end appointed as their Plenipotentiaries :

HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :

Jonkheer J. W. M. SNOUCK HURGRONJE, Acting Chargé d'Affaires at Copenhagen ;

HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND :

Doctor P. MUNCH, His Minister for Foreign Affairs ;

Who, being duly authorised for that purpose, have agreed on the following provisions :

I.

The Customs duty on Danish beef (No. 146 VI B 1 a in the Netherlands Tariff) shall be reduced from 20 % to 12 ½ % *ad valorem*.

II.

Flower bulbs (No. 322 a in the Danish Customs Tariff) of Netherlands origin shall not, when imported into Denmark, be liable to a Customs duty of more than 50 oere per kilogram.

III.

The present Convention shall be ratified and shall come into force on the day of exchange of the instruments of ratification.

IV.

The present Convention shall remain in force until July 1st, 1938. Unless it has been denounced three months before its expiry, it shall continue in force until it has been denounced by one of the two High Contracting Parties at one month's notice.

In faith whereof the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Copenhagen in duplicate, this 29th day of June, 1937.

(Signed) SNOUCK HURGRONJE.

(Signed) P. MUNCH.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² The exchange of ratifications took place at The Hague, September 27th, 1938.

ÉCHANGE DE NOTES

Enregistré le 27 octobre 1938 à la demande du Ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas.

I.

COPENHAGUE, le 29 juin 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'en attendant l'entrée en vigueur de la convention tarifaire signée en date de ce jour, le Gouvernement néerlandais a l'intention de porter provisoirement à partir du 28 de ce mois, le droit de douane sur la viande de bœuf d'origine danoise à 12 ½ % *ad valorem*.

Le Gouvernement néerlandais se réserve la faculté de restituer, dans le cas où les mesures administratives ne pourraient être prises dans un assez bref délai, aux importateurs de viande danoise qui en font la demande, la différence entre 20 % et 12 ½ % qui aurait été payée dans l'intervalle.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma plus haute considération.

SNOUCK HURGRONJE.

Son Excellence Monsieur le Docteur P. Munch,
Ministre des Affaires étrangères,
Copenhague.

II.

COPENHAGUE, le 29 juin 1937.

MONSIEUR LE CHARGÉ D'AFFAIRES,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la note que vous avez bien voulu m'adresser en date de ce jour, à savoir :

« J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'en attendant l'entrée en vigueur de la convention tarifaire signée en date de ce jour, le Gouvernement néerlandais a l'intention de porter provisoirement, à partir du 28 de ce mois, le droit de douane sur la viande de bœuf d'origine danoise à 12 ½ % *ad valorem*.

Le Gouvernement néerlandais se réserve la faculté de restituer, dans le cas où les mesures administratives ne pourraient être prises dans un assez bref délai, aux importateurs de viande danoise qui en font la demande, la différence entre 20 % et 12 ½ % qui aurait été payée dans l'intervalle. »

Veillez agréer, Monsieur le Chargé d'Affaires, les assurances de ma considération très distinguée.

P. MUNCH.

Monsieur Jonkheer J. W. M. Snouck Hurgronje,
Chargé d'Affaires des Pays-Bas.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

EXCHANGE OF NOTES.

Registered on October 27th, 1938, at the request of the Netherlands Minister for Foreign Affairs.

I.

COPENHAGEN, June 29th, 1937.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to inform Your Excellency that, pending the coming into force of the Tariff Convention signed this day, the Government of the Netherlands intends provisionally as from the 28th of this month to levy the Customs duty on beef of Danish origin at the rate of 12 ½ % *ad valorem*.

The Government of the Netherlands reserves the right, should it be impossible to take administrative measures sufficiently promptly, to refund to any importers of Danish meat who apply therefor the difference between the 20 % and 12 ½ % rates paid in the meantime.

I have the honour to be, etc.

SNOUCK HURGRONJE.

His Excellency Dr. P. Munch,
Minister for Foreign Affairs,
Copenhagen.

II.

COPENHAGEN, June 29th, 1937.

SIR,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of to-day's date reading as follows :

“ I have the honour to inform Your Excellency that, pending the coming into force of the Tariff Convention signed this day, the Government of the Netherlands intends provisionally as from the 28th of this month to levy the Customs duty on beef of Danish origin at the rate of 12 ½ % *ad valorem*.

“ The Government of the Netherlands reserves the right, should it be impossible to take administrative measures sufficiently promptly, to refund to importers of Danish meat who apply therefor the difference between the 20 % and 12 ½ % rates paid in the meantime.”

I have the honour to be, etc.

P. MUNCH.

Monsieur Jonkheer J. W. M. Snouck Hurgronje,
Chargé d'Affaires of the Netherlands.

N° 4468.

ALLEMAGNE ET PAYS-BAS

Arrangement tendant à faire entrer le trafic économique entre les Pays-Bas et l'Autriche dans le système des traités de commerce entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Signé à Berlin, le 25 mai 1938.

**GERMANY
AND THE NETHERLANDS**

Arrangement with a View to Inclusion in the System of Commercial Treaties between Germany and the Netherlands of Commercial Exchanges between the Netherlands and Austria. Signed at Berlin, May 25th, 1938.

TEXTE NÉERLANDAIS. — DUTCH TEXT.

N^o 4468. — REGELING ¹ TUSSCHEN DUITSCHLAND EN NEDERLAND OVER DE INSCHAKELING VAN HET NEDERLANDSCH-OOSTENRIJKSCHE ECONOMISCH VERKEER IN HET NEDERLANDSCH-DUITSCH E HANDELSVERDRAGSSYSTEEM. GETEEKEND, TE BERLIJN, DEN 25 MEI 1938.

Textes officiels allemand et néerlandais communiqués par le ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas. L'enregistrement de cet arrangement a eu lieu le 7 novembre 1938.

DE KONINKLIJK NEDERLANDSCHE REGEERING en DE DUITSCHE REGEERING zijn, teneinde de uit de hereeniging van Oostenrijk met het Duitse Rijk voor het wederzijdsch economisch verkeer voortspruitende vraagstukken te regelen, het volgende overeengekomen.

Artikel 1.

De Duitse Regeering zal aan de Koninklijk Nederlandsche Regeering met inachtneming van een termijn van ten minste 14 dagen mededeelen, op welk tijdstip de douanegrens tusschen den vroegeren Bondsstaat Oostenrijk en het overige Duitse Rijk wordt opgeheven en daardoor aan de voorloopig nog gehandhaafde bijzondere economische positie van Oostenrijk op handelspolitiek gebied een einde komt. Er bestaat overeenstemming over, dat van dit tijdstip af de tusschen het Koninkrijk der Nederlanden en Duitschland tot regeling van de economische betrekkingen gesloten verdragen ook voor het gebied van den voormaligen Bondsstaat Oostenrijk gelden, voorzover hieronder niet anders is overeengekomen.

Artikel 2.

Er bestaat overeenstemming over, dat het verdrag² over het Nederlandsch-Duitsche betalingsverkeer van 18 December 1937 met de daarbij behorende overeenkomsten van 1 Juni 1938 af op het gebied van den voormaligen Bondsstaat Oostenrijk wordt toegepast met dien verstande, dat de van 1 Juni 1938 af vervallen verplichtingen van den in Artikel 2 van dit verdrag genoemden aard overeenkomstig de bepalingen van het verdrag moeten worden voldaan.

Voorzover nog in Schilling luidende verplichtingen moeten worden voldaan op grond van contracten, welke in den tijd vóór den 18den Maart 1938 werden afgesloten, geldt voor Nederlandsche schuldenaren als omrekeningskoers guldens 34 = 100 Schilling, voor Oostenrijksche schuldenaren als omrekeningskoers 294 Schilling = guldens 100.—.

Het vraagstuk van de overmaking van schulden, welke niet onder artikel 2 van het verdrag over het Nederlandsch-Duitsche betalingsverkeer vallen, zal bij een nadere overeenkomst geregeld worden.

¹ Entré en vigueur le 25 mai 1938.

En ce qui concerne les Pays-Bas, cet arrangement s'applique également aux Indes néerlandaises, au Surinam et à Curaçao.

² Vol. CXC, page 29, de ce recueil.

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

N^o 4468. — VEREINBARUNG¹ ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND DEN NIEDERLANDEN ÜBER DIE EINBEZIEHUNG DES ÖSTERREICHISCH-NIEDERLÄNDISCHEN WIRTSCHAFTSVERKEHRS IN DIE DEUTSCH-NIEDERLÄNDISCHEN WIRTSCHAFTSVERTRÄGE. GEZEICHNET IN BERLIN, AM 25. MAI 1938.

*German and Dutch official texts communicated by the Netherlands Minister for Foreign Affairs.
The registration of this Arrangement took place November 7th, 1938.*

DIE DEUTSCHE REGIERUNG UND DIE KÖNIGLICH NIEDERLÄNDISCHE REGIERUNG haben zur Regelung der sich aus der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich für den gegenseitigen Wirtschaftsverkehr ergebenden Fragen folgendes vereinbart.

Artikel 1.

Die Deutsche Regierung wird der Königlich Niederländischen Regierung unter Einhaltung einer Frist von mindestens 14 Tagen mitteilen, in welchem Zeitpunkt die Zollgrenze zwischen dem früheren Bundesstaat Österreich und dem übrigen Deutschen Reiche aufgehoben wird und damit die vorübergehend noch aufrechterhaltene wirtschaftliche Sonderstellung Österreichs auf handelspolitischem Gebiete ihr Ende findet. Es besteht Übereinstimmung, dass von diesem Zeitpunkt ab die zwischen Deutschland und dem Königreich der Niederlande zur Regelung der Wirtschaftsbeziehungen geschlossenen Verträge auch für das Gebiet des früheren Bundesstaates Österreich gelten, soweit nachstehend nicht anderes vereinbart ist.

Artikel 2.

Es besteht Übereinstimmung, dass der Vertrag² über den deutsch-niederländischen Verrechnungsverkehr vom 18. Dezember 1937 nebst den dazu gehörigen Vereinbarungen auf das Gebiet des früheren Bundesstaates Österreich vom 1. Juni 1938 ab mit der Massgabe angewandt wird, dass die ab 1. Juni 1938 fällig werdenden Verpflichtungen der in Artikel 2 dieses Vertrages genannten Art nach den Bestimmungen des Vertrages zu erfüllen sind.

Soweit noch auf Schilling lautende Verpflichtungen aus Geschäftsabschlüssen zu erfüllen sind, die in der Zeit vor dem 18. März 1938 getätigt wurden, gilt für niederländische Schuldner als Umrechnungskurs 34 hfl = 100 S, für österreichische Schuldner als Umrechnungskurs 294 S = 100 hfl.

Die Frage der Transferierung von Schuldbeträgen, die nicht unter Artikel 2 des deutsch-niederländischen Verrechnungsabkommens fallen, bleibt einer späteren Vereinbarung vorbehalten.

¹ Came into force May 25th, 1938.

As regards the Netherlands, this Arrangement applies also to the Netherlands Indies, Surinam and Curaçao.

² Vol. CXC, page 29, of this Series.

Artikel 3.

De voor de instandhouding van het goederenverkeer vereischte aanpassingen en veranderingen met betrekking tot contingenten, betalingscontingenten en dergelijke worden door de op grond van de Nederlandsch-Duitsche economische verdragen ingestelde Regeeringscommissies vastgesteld.

Geschied in tweevoud in de Nederlandsche en de Duitse taal te Berlijn, den 25 Mei 1938.

Voor de Koninklijk Nederlandsche Regeering :

H. M. HIRSCHFELD.

Voor de Duitse Regeering :

WIEHL.

D^r WALTER.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

Artikel 3.

Die zur Aufrechterhaltung des Warenverkehrs erforderlichen Angleichungen und Veränderungen in Bezug auf Kontingente, Wertgrenzen und dergleichen werden von den gemäss den deutsch-niederländischen Wirtschaftsverträgen eingesetzten Regierungsausschüssen festgelegt.

Geschehen in doppelter Ausfertigung in deutscher und niederländischer Sprache zu Berlin am 25. Mai 1938.

Für die Deutsche Regierung :

E. WIEHL.

D^r WALTER.

Für die Königlich Niederländische Regierung :

H. M. HIRSCHFELD.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

¹ TRADUCTION.

N^o 4468. — ARRANGEMENT ENTRE L'ALLEMAGNE ET LES PAYS-BAS TENDANT A FAIRE ENTRER LE TRAFIC ÉCONOMIQUE ENTRE LES PAYS-BAS ET L'AUTRICHE DANS LE SYSTÈME DES TRAITÉS DE COMMERCE ENTRE L'ALLEMAGNE ET LES PAYS-BAS. SIGNÉ A BERLIN, LE 25 MAI 1938.

LE GOUVERNEMENT ALLEMAND et LE GOUVERNEMENT ROYAL NÉERLANDAIS, afin de régler les questions soulevées, en ce qui concerne les échanges commerciaux réciproques, par le retour de l'Autriche au Reich allemand, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Le Gouvernement allemand fera connaître au Gouvernement royal néerlandais, avec un préavis de quatorze jours au moins, la date à laquelle la frontière douanière entre l'ancien Etat fédéral d'Autriche et les autres parties du Reich allemand sera supprimée et à laquelle le régime économique particulier de l'Autriche, maintenu provisoirement, prendra par conséquent fin dans le domaine de la politique commerciale. Il est convenu qu'à partir de cette date, les traités conclus entre l'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas pour régler les relations économiques s'appliqueront également au territoire de l'ancien Etat fédéral d'Autriche, sauf dispositions contraires ci-après.

Article 2.

Il est convenu que le Traité germano-néerlandais du 18 décembre 1937 sur le régime des paiements, avec les accords connexes, sera appliqué au territoire de l'ancien Etat fédéral d'Autriche à partir du 1^{er} juin 1938, étant entendu que les engagements visés à l'article 2 de ce traité et venant à échéance à partir du 1^{er} juin 1938 devront être exécutés suivant les modalités prévues par les dispositions de ce traité.

Pour autant qu'il restera à exécuter des engagements libellés en schillings et découlant de transactions commerciales conclues avant le 18 mars 1938, la conversion s'effectuera, pour le débiteur néerlandais, au cours de 34 florins hollandais = 100 schillings, et pour le débiteur autrichien, au cours de 294 schillings = 100 florins hollandais.

La question du transfert de dettes ne tombant pas sous le coup de l'article 2 du Traité germano-néerlandais sur le régime des paiements fera l'objet d'un accord ultérieur.

Article 3.

Les adaptations et modifications qu'il sera nécessaire d'apporter aux contingents, aux limites de paiements, etc., en vue de maintenir les échanges de marchandises, seront fixées par les comités gouvernementaux institués en vertu des traités économiques germano-néerlandais.

Fait en double expédition, en langue allemande et en langue néerlandaise, à Berlin, le 25 mai 1938.

Pour le Gouvernement allemand :

E. WIEHL.

D^r WALTER.

Pour le Gouvernement royal néerlandais :

H. M. HIRSCHFELD.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ TRANSLATION.

No. 4468. — ARRANGEMENT BETWEEN GERMANY AND THE NETHERLANDS WITH A VIEW TO INCLUSION IN THE SYSTEM OF COMMERCIAL TREATIES BETWEEN GERMANY AND THE NETHERLANDS OF COMMERCIAL EXCHANGES BETWEEN THE NETHERLANDS AND AUSTRIA. SIGNED AT BERLIN, MAY 25TH, 1938.

THE GERMAN GOVERNMENT and THE ROYAL NETHERLANDS GOVERNMENT are agreed as follows in regard to the regulation of questions in connection with mutual commercial exchanges arising out of the reunion of Austria with the German Reich :

Article 1.

The German Government shall notify the Royal Netherlands Government at least fourteen days beforehand of the date on which the Customs frontier between the former Federal State of Austria and the other parts of the German Reich ceases to exist, and the present provisional status of Austria as a separate economic entity is terminated accordingly. It is agreed that from the said date onwards the treaties concluded between Germany and the Kingdom of the Netherlands for the regulation of economic relations shall apply equally to the territory of the former Federal State of Austria save in so far as hereinafter otherwise agreed.

Article 2.

It is agreed that the Treaty of December 18th, 1937, concerning Clearing Transactions between Germany and the Netherlands and the agreements relating thereto shall be applied to the territory of the former Federal State of Austria as from June 1st, 1938, provided always that liabilities of the kind specified in Article 2 of the said Treaty which fall due on or after June 1st, 1938, must be discharged in the manner therein provided.

The rate of exchange for outstanding liabilities in schillings under contracts concluded before March 18th, 1938, shall be 34 guilders = 100 schillings in the case of Netherlands debtors, and 204 schillings = 100 guilders in the case of Austrian debtors.

The question of the transfer of debt payments which do not come under Article 2 of the Treaty concerning Clearing Transactions between Germany and the Netherlands shall be settled by subsequent agreement.

Article 3.

The adjustments and modifications necessary in respect of quotas, whether in quantities or values and the like for the maintenance of goods transactions, shall be determined by the Government Committees appointed under the economic treaties concluded between Germany and the Netherlands.

Done in duplicate, in German and Dutch, in Berlin, this 25th day of May, 1938.

For the German Government :

E. WIEHL.

Dr. WALTER.

For the Royal Netherlands Government :

H. M. HIRSCHFELD.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

N° 4469.

FRANCE ET PAYS-BAS

Echange de notes comportant un accord sur l'exploitation de la ligne aérienne Saïgon-Batavia. Paris, le 15 juillet 1938.

**FRANCE
AND THE NETHERLANDS**

Exchange of Notes constituting an Agreement regarding the Operation of the Air Line Saïgon-Batavia. Paris, July 15th, 1938.

N^o 4469. — ÉCHANGE DE NOTES¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET NÉERLANDAIS COMPORTANT UN ACCORD SUR L'EXPLOITATION DE LA LIGNE AÉRIENNE SAÏGON-BATAVIA. PARIS, LE 15 JUILLET 1938.

*Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas.
L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 7 novembre 1938.*

LÉGATION DES PAYS-BAS.

I.

N^o 2974/V. 49.

PARIS, le 15 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Compagnie française « Air-France » et la Compagnie néerlandaise « Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij » ayant conclu un accord sur l'exploitation de la ligne aérienne de Saïgon à Batavia, je suis chargé et j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le projet d'accord ci-dessous :

1^o A partir du 15 juillet 1938 le Gouvernement de la République accorde à la Compagnie néerlandaise « Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij » l'autorisation de prolonger son service aérien de Batavia à Singapour jusqu'à Saïgon, de survoler le territoire cochinchinois, d'atterrir à Saïgon et de faire en cette ville une escale commerciale.

2^o Le Gouvernement néerlandais accorde, en contre-partie, à la Compagnie « Air-France » l'autorisation de créer un service aérien de Saïgon à Batavia, par Singapour, de survoler le territoire des Indes néerlandaises sur le parcours Singapour-Java, d'atterrir à Batavia et de faire, en cette ville, une escale commerciale.

3^o La validité du présent accord est subordonnée à la validité de l'agrément intervenu entre les Compagnies K.N.I.L.M. et Air-France ; l'accord est renouvelable dans les mêmes conditions que ledit agrément.

Au cas où le texte ci-dessus rencontrerait l'agrément du Gouvernement français, il suffirait qu'il soit répété intégralement dans la note d'acceptation de Votre Excellence pour que l'accord entre en vigueur.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma plus haute considération.

Pour le Ministre,
F. DE PALLANDT.

Son Excellence
Monsieur Georges Bonnet,
Ministre des Affaires étrangères,
Paris.

¹ Entré en vigueur le 15 juillet 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4469. — EXCHANGE OF NOTES ² BETWEEN THE FRENCH AND NETHERLANDS GOVERNMENTS CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING THE OPERATION OF THE AIR LINE SAIGON-BATAVIA. PARIS, JULY 15TH, 1938.

French official text communicated by the Netherlands Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place November 7th, 1938.

NETHERLANDS LEGATION.

I.

No. 2974/V. 49.

PARIS, July 15th, 1938.

YOUR EXCELLENCY,

The French Company " Air-France " and the Netherlands Company " Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij " having concluded an Arrangement regarding the operation of the air line Saigon-Batavia, I have the honour, under instructions received, to transmit to Your Excellency the following draft Agreement :

(1) The Government of the Republic shall grant to the Netherlands Company " Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij " authorisation, as from July 15th, 1938, to extend its Batavia-Singapore air service as far as Saigon, to fly over the territory of Cochin-China, to land at Saigon and to make commercial calls at that town.

(2) The Netherlands Government shall in return grant to the " Air-France " Company authorisation to establish an air service from Saigon to Batavia *via* Singapore, to fly over the territory of the Netherlands Indies on the Singapore-Java section of the route, to land at Batavia and to make commercial calls at that town.

(3) The present Agreement shall remain in force subject to the continuance in force of the Arrangement concluded between the K.N.I.L.M. Company and the Air-France Company. The Agreement may be renewed on the same conditions as the said Arrangement.

Should the above text meet with the approval of the French Government, its repetition in full in Your Excellency's note of acceptance would suffice to bring the Agreement into force.

I have the honour to be, etc.

For the Minister:

F. DE PALLANDT.

His Excellency
Monsieur Georges Bonnet,
Minister for Foreign Affairs,
Paris.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Came into force July 15th, 1938.

II.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.
SOUS-DIRECTION DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES
ET DES UNIONS INTERNATIONALES.

Dossier E 34.

PARIS, le 15 juillet 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date de ce jour et de vous faire savoir que le Gouvernement de la République accepte que les dispositions suivantes constituent un accord sur la base de la réciprocité avec le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas.

1° En se référant à l'Arrangement conclu en date du 23 juin 1938, entre la Compagnie Air-France et la K.N.I.L.M., pour l'exploitation de la ligne Batavia-Saïgon, le Gouvernement de la République accorde à la Compagnie néerlandaise « Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij » l'autorisation de prolonger à partir du 15 juillet 1938 son service aérien de Batavia à Singapour jusqu'à Saïgon, de survoler le territoire cochinchinois, d'atterrir à Saïgon et de faire en cette ville une escale commerciale.

2° Le Gouvernement néerlandais accorde, en contre-partie, à la Compagnie Air-France l'autorisation de créer un service aérien de Saïgon à Batavia, par Singapour, de survoler le territoire des Indes néerlandaises sur le parcours Singapour-Java, d'atterrir à Batavia et de faire en cette ville une escale commerciale.

3° La validité du présent accord est subordonnée à la validité de l'arrangement intervenu entre la Compagnie K.N.I.L.M. et Air-France ; l'accord est renouvelable dans les mêmes conditions que ledit arrangement.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

Pr. le Ministre des Affaires étrangères
et par délégation,

l'Ambassadeur de France,
Secrétaire général,
Alexis LÉGER.

Monsieur le Jonkheer J. Loudon,
Ministre des Pays-Bas
à Paris.

Certifié pour copie conforme :

Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,

A. M. Snouck Hurgronje.

II.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS.
SUB-DEPARTMENT OF ADMINISTRATIVE AFFAIRS
AND INTERNATIONAL UNIONS.
Dossier E 34.

PARIS, July 15th, 1938.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of to-day's date and to inform you that the Government of the Republic agrees that the following provisions shall constitute an Agreement on a basis of reciprocity with the Government of the Kingdom of the Netherlands.

(1) With reference to the Arrangement concluded on June 23rd, 1938, between the Air-France Company and the K.N.I.L.M. Company regarding the operation of the Batavia-Saigon line, the Government of the Republic shall grant to the Netherlands Company " Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij " authorisation, as from July 15th, 1938, to extend its Batavia-Singapore air service as far as Saigon, to fly over the territory of Cochin-China, to land at Saigon and to make commercial calls at that town.

(2) The Netherlands Government shall in return grant to the Air-France Company authorisation to establish an air service from Saigon to Batavia *via* Singapore, to fly over the territory of the Netherlands Indies on the Singapore-Java section of the route, to land at Batavia and to make commercial calls at that town.

(3) The present Agreement shall remain in force subject to the continuance in force of the Arrangement concluded between the K.N.I.L.M. Company and the Air-France Company. The Agreement may be renewed on the same conditions as the said Arrangement.

I have the honour to be, etc.

For the Minister for Foreign Affairs
and by authorisation :

Alexis LÉGER,
Ambassador of France,
Secretary-General.

Jonkheer J. Loudon,
Netherlands Minister,
Paris.

N° 4470.

**ÉGYPTE ET COLONIE
ET PROTECTORAT DU KÉNIA,
PROTECTORAT DE L'OUGANDA,
ET TERRITOIRE
SOUS MANDAT DU TANGANYIKA**

**Accord relatif à l'échange des colis postaux,
et règlement d'exécution y annexé. Signés
au Caire, le 5 mai 1938, et à Nairobi, le
2 juin 1938.**

**EGYPT AND KENYA
COLONY AND PROTECTORATE,
UGANDA PROTECTORATE AND
MANDATED
TERRITORY OF TANGANYIKA**

**Agreement for the Exchange of Parcels by
Parcel Post, and Detailed Regulations
annexed thereto. Signed at Cairo, May
5th, 1938, and at Nairobi, June 2nd, 1938.**

No. 4470. — AGREEMENT¹ BETWEEN THE POST OFFICE OF EGYPT AND THE POST OFFICE OF KENYA COLONY AND PROTECTORATE, THE UGANDA PROTECTORATE AND THE MANDATED TERRITORY OF TANGANYIKA FOR THE EXCHANGE OF PARCELS BY PARCEL POST. SIGNED AT CAIRO, MAY 5TH, 1938, AND AT NAIROBI, JUNE 2ND, 1938.

English official text communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Agreement took place November 9th, 1938.

THE POST OFFICES OF KENYA COLONY AND PROTECTORATE, UGANDA PROTECTORATE AND THE MANDATED TERRITORY OF TANGANYIKA and THE POST OFFICE OF EGYPT agree to effect a regular direct exchange of parcels between Kenya Colony and Protectorate, Uganda Protectorate and the Mandated Territory of Tanganyika and Egypt.

AGREEMENT.

Article 1.

LIMITS OF WEIGHT AND SIZE.

1. A parcel for Egypt posted in Kenya, Uganda and Tanganyika shall not exceed 22 pounds in weight, 3 feet 6 inches in length and 6 feet in length and girth combined ; and a parcel for Kenya, Uganda and Tanganyika posted in Egypt shall not exceed 10 kilogrammes in weight, 1.05 metres in length and 1.80 metres in length and girth combined.

2. As regards the exact calculation of the weight and dimensions of a parcel, the view of the despatching office shall be accepted except in a case of obvious error.

Article 2.

TRANSIT OF PARCELS.

The two Postal Administrations guarantee the right of transit for parcels over their territory to or from any country with which they respectively have parcel post communication. Transit parcels shall be subject to the provisions of this Agreement and to the Detailed Regulations so far as these are applicable.

¹ Came into force July 1st, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4470. — ACCORD ² ENTRE L'ADMINISTRATION DES POSTES DE L'ÉGYPTE ET L'ADMINISTRATION DES POSTES DE LA COLONIE ET DU PROTECTORAT DU KÉNIA, DU PROTECTORAT DE L'OUGANDA ET DU TERRITOIRE SOUS MANDAT DU TANGANYIKA, RELATIF A L'ÉCHANGE DES COLIS POSTAUX. SIGNÉ AU CAIRE, LE 5 MAI 1938, ET A NAIROBI, LE 2 JUIN 1938.

Texte officiel anglais communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 9 novembre 1938.

LES ADMINISTRATIONS DES POSTES DE LA COLONIE ET DU PROTECTORAT DU KÉNIA, DU PROTECTORAT DE L'OUGANDA ET DU TERRITOIRE SOUS MANDAT DU TANGANYIKA et L'ADMINISTRATION DES POSTES DE L'ÉGYPTE conviennent d'effectuer un échange régulier et direct de colis postaux entre la Colonie et le Protectorat du Kénia, le Protectorat de l'Ouganda et le Territoire sous mandat du Tanganyika et l'Égypte.

ACCORD

Article premier.

LIMITES DE POIDS ET DE DIMENSIONS.

1. Aucun colis expédié dans le Kénia, l'Ouganda et le Tanganyika, à destination de l'Égypte, ne devra peser plus de 22 livres, ni mesurer plus de 3 pieds 6 pouces de longueur, ou plus de 6 pieds, longueur et pourtour réunis ; aucun colis expédié en Égypte, à destination du Kénia, de l'Ouganda et du Tanganyika, ne devra peser plus de 10 kilos, ni mesurer plus de 1 m. 05 de longueur ou plus de 1 m. 80, longueur et pourtour réunis.

2. En ce qui concerne le calcul exact du poids et des dimensions des colis, la manière de voir du bureau expéditeur sera considérée comme prévalant, sauf erreur évidente.

Article 2.

COLIS EN TRANSIT.

Les deux administrations postales garantissent le transit sur leur territoire aux colis à destination ou en provenance de tout pays avec lequel elles échangent respectivement des colis postaux. Les colis en transit seront soumis aux dispositions du présent accord et de son règlement d'exécution dans la mesure où elles seront applicables.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Entré en vigueur le 1^{er} juillet 1938.

Article 3.

PREPAYMENT OF POSTAGE RATES.

1. The prepayment of the postage on parcels shall be compulsory, except in the case of redirected or returned parcels.
2. The postage shall be made up of the sums accruing to each Postal Administration taking part in the conveyance by land or sea.

Article 4.

TERRITORIAL RATE.

1. For parcels despatched from one of the two countries for delivery in the other, the territorial rates of Kenya, Uganda and Tanganyika shall be Sh. 1/-, Shs. 1/75, Shs. 2/25 and Shs. 3/25 for parcels not exceeding 3 lbs., 7 lbs., 11 lbs., and 22 lbs., respectively, and the territorial rate for Egypt shall be Sh. 1/-, Shs. 1/9, Shs. 2/3 and Shs. 3/3 for parcels not exceeding 1 kilo, 3 kilos, 5 kilos and 10 kilos respectively.

SEA RATE.

2. Each of the two Administrations shall be entitled to fix the rate for any sea service which it provides.
3. The Postal Administration of Egypt reserves the right to vary its charges in accordance with any modifications which may be introduced in the matter of charges by international conventions subsequent to the Cairo Agreement of 1934.
4. The Postal Administration of Kenya, Uganda and Tanganyika reserves the right to vary its territorial rates in accordance with any alterations of these charges which may be decided upon in connexion with its parcel post relations with other countries generally.

Article 5.

FEE FOR DELIVERY AND FOR CLEARANCE THROUGH THE CUSTOMS.

The Postal Administration of Egypt may collect, in respect of delivery and clearance through the Customs, a fee not exceeding Frcs. 1.00 per parcel or such other charge as international conventions subsequent to the Cairo Agreement of 1934 shall fix. The Postal Administration of Kenya, Uganda and Tanganyika may collect such fee as it may from time to time fix for similar services in its parcel post relations with other countries generally.

Article 6.

CUSTOMS AND OTHER NON-POSTAL CHARGES.

Customs charges and all other non-postal charges shall be paid by the addressees of parcels, except as provided otherwise in this Agreement.

Article 7.

WAREHOUSING CHARGE.

Each of the two Postal Administrations may collect any warehousing charge fixed by its legislation for a parcel which is addressed " *Poste Restante* " or which is not claimed within the prescribed period.

This charge shall in no case exceed 5 Francs.

Article 3.

AFFRANCHISSEMENT. TAXES.

1. L'affranchissement des colis postaux est obligatoire, sauf dans le cas de colis réexpédiés ou renvoyés.
2. La taxe se compose des droits revenant à chaque administration qui participe au transport par terre ou par mer.

Article 4.

TAXES TERRITORIALES.

1. Pour les colis expédiés de l'un des deux pays à destination de l'autre, les taxes territoriales, dans le Kénia, l'Ouganda et le Tanganyika, seront les suivantes : Sh. : 1/, 1/75, 2/25 et 3/25 pour les colis jusqu'à 3 lb., 7 lb., 11 lb. et 22 lb. respectivement, et les taxes territoriales en Egypte seront les suivantes : Sh. : 1/, 1/9, 2/3 et 3/3 pour les colis jusqu'à 1 kilo, 3 kilos, 5 kilos et 10 kilos respectivement.

TAXE MARITIME.

2. Chacune des deux administrations postales pourra fixer la taxe afférente aux services maritimes assurés par elle.
3. L'administration postale de l'Egypte se réserve le droit de modifier ses taxes conformément à toutes modifications qui pourraient être apportées en matière de taxes par des conventions internationales ultérieures à l'Accord du Caire de 1934.
4. L'administration postale du Kénia, de l'Ouganda et du Tanganyika se réserve le droit de modifier ses taxes territoriales conformément à toutes modifications de ces mêmes taxes qui pourraient être décidées à propos de ses échanges de colis postaux avec d'autres pays en général.

Article 5.

DROITS DE REMISE A LA DOUANE ET DE DÉDOUANEMENT.

L'administration postale de l'Egypte peut percevoir pour la remise à la douane et le dédouanement un droit s'élevant à 1 franc au maximum par colis ainsi que toutes autres taxes qui pourraient être fixées par des conventions internationales ultérieures à l'Accord du Caire de 1934. L'administration postale du Kénia, de l'Ouganda et du Tanganyika pourra percevoir les droits qu'elle fixera de temps à autre pour des services analogues à l'occasion de ses échanges de colis postaux avec d'autres pays en général.

Article 6.

DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS NON POSTAUX.

Les droits de douane et autres droits non postaux seront à la charge des destinataires des colis, sauf dispositions contraires du présent accord.

Article 7.

DROIT DE MAGASINAGE.

Chacune des deux administrations postales pourra percevoir le droit de magasinage fixé par sa législation pour les colis adressés « Poste restante » ou non retirés dans le délai prescrit.

Ce droit ne peut en aucun cas excéder 5 francs.

Article 8.

PROHIBITIONS.

1. Postal parcels must not contain any letter, note or document having the character of an actual and personal correspondence nor packets of any kind bearing an address other than that of the addressee of the parcel or of persons dwelling with him.

It is, however, permissible to enclose in a parcel an open invoice confined to the particulars which constitute an invoice.

2. It is also forbidden to enclose in a parcel :

(a) Articles which from their nature or packing may be a source of danger to the officers of the Post Office or may soil or damage other parcels ;

(b) Explosive, inflammable, or dangerous substances (including loaded metal caps, live cartridges and matches) ;

(c) Live animals (except bees, which must be enclosed in boxes so constructed as to avoid all danger to postal officers and to allow the contents to be ascertained) ;

(d) Articles the admission of which is forbidden by law or by the Customs or other regulations ;

(e) Articles of an obscene or immoral nature.

It is, moreover, forbidden to send coin, platinum, gold or silver, whether manufactured or unmanufactured, precious stones, jewels, or other precious articles in uninsured parcels addressed to countries which admit insurance.

3. A parcel which has been wrongly admitted to the post shall be returned to the country of origin, unless the Postal Administration of the country of destination is authorised by its legislation to dispose of it otherwise.

Nevertheless, the fact that a parcel contains a letter or communications which constitute an actual or personal correspondence shall not, in any case, entail its return to the country of origin.

4. Explosive, inflammable or dangerous substances and articles of an obscene or immoral nature shall not be returned to the country of origin : they shall be disposed of by the Administration which has found them in the mails in accordance with its own internal regulations.

5. If a parcel wrongly admitted to the post is neither returned to origin nor delivered to the addressee, the Administration of the country of origin shall be informed in a precise manner of the treatment accorded to the parcel in order that it may take such steps as are necessary.

Article 9.

ADVICE OF DELIVERY.

The sender may obtain an advice of delivery for an insured parcel under the conditions prescribed for postal packets by the Convention of the Postal Union. An advice of delivery cannot be obtained for an uninsured parcel.

Article 10.

REDIRECTION.

1. A parcel may be redirected in consequence of the addressee's change of address in the country of destination. The Postal Administration of the country of destination may collect the redirection charge prescribed by its internal regulations. Similarly, a parcel may be redirected from one of the two countries which are Parties to this Agreement to another country provided that the parcel complies with the conditions required for its further conveyance and provided as

Article 8.

INTERDICTIONS.

1. Les colis postaux ne doivent pas contenir de lettres, notes ou documents ayant le caractère de correspondance actuelle ou personnelle, ni de paquets de quelque nature que ce soit portant une autre adresse que celle du destinataire ou de personnes demeurant avec lui.

Il est permis, cependant, d'insérer dans l'envoi une facture ouverte réduite à ses énonciations constitutives.

2. Il est, en outre, interdit d'expédier dans les colis postaux :

- a) Des objets qui, par leur nature ou leur emballage, peuvent présenter du danger pour les agents de l'administration des postes, ou salir ou détériorer les autres envois ;
- b) Des matières explosives, inflammables ou dangereuses (y compris les capsules métalliques chargées, les cartouches chargées et les allumettes) ;
- c) Des animaux vivants, à l'exception des abeilles, qui devront être enfermées dans des boîtes construites de manière à prévenir tout danger pour les agents des postes, ainsi qu'à permettre d'en vérifier le contenu ;
- d) Des objets dont l'admission est interdite par les lois ou par les règlements de douane ou autres ;
- e) Des objets obscènes ou immoraux.

Il est, en outre, interdit d'expédier des pièces de monnaie, du platine, de l'or ou de l'argent, manufacturés ou non, des pierreries, des bijoux et autres objets précieux dans des colis sans valeur déclarée à destination des pays qui admettent la déclaration de valeur.

3. Tout colis qui aura été admis à tort à l'expédition sera renvoyé au pays d'origine, à moins que l'administration postale du pays de destination ne soit autorisée par sa législation à lui appliquer un autre traitement.

Néanmoins, le fait qu'un colis contient une lettre ou des communications ayant le caractère d'une correspondance actuelle ou personnelle ne peut en aucun cas entraîner le renvoi au pays d'origine.

4. Les matières explosives, inflammables ou dangereuses ainsi que les objets obscènes ou immoraux ne seront pas renvoyés au pays d'origine ; ils seront traités par l'administration qui les aura trouvés dans les envois conformément à son propre règlement intérieur.

5. Si un colis admis à tort à l'expédition n'est ni renvoyé à l'origine ni remis au destinataire, l'administration du pays d'origine doit être informée d'une manière précise du traitement appliqué à ce colis, pour qu'elle puisse prendre éventuellement les mesures qui s'imposent.

Article 9.

AVIS DE RÉCEPTION.

L'expéditeur peut obtenir un avis de réception pour un colis avec valeur déclarée dans les conditions fixées pour les colis postaux par la Convention de l'Union postale. Un colis sans valeur déclarée ne peut faire l'objet d'un avis de réception.

Article 10.

RÉEXPÉDITION.

1. La réexpédition d'un colis peut être effectuée par suite d'un changement d'adresse du destinataire dans le pays de destination. L'administration postale du pays de destination peut percevoir la taxe de réexpédition fixée par ses règlements intérieurs. De même, un colis postal pourra être réexpédié de l'un des deux pays parties au présent accord vers un autre pays, pourvu que le colis réponde aux conditions requises pour le nouveau transport et qu'en règle générale,

a rule that the extra postage is prepaid at the time of redirection or documentary evidence is produced that the addressee will pay it.

2. Additional charges levied in respect of redirection and not paid by the addressee or his representative shall not be cancelled in case of further redirection or of return to origin, but shall be collected from the addressee or from the sender as the case may be, without prejudice to the payment of any special charges incurred which the Administration of the country of destination does not agree to cancel.

Article 11.

MISSENT PARCELS.

Parcels received out of course, or wrongly allowed to be despatched, shall be retransmitted or returned in accordance with the provisions of Article 16, Sections 1 and 2, of the Detailed Regulations.

Article 12.

NON-DELIVERY.

1. The sender may request at the time of posting that, if the parcel cannot be delivered as addressed, it may be either (a) treated as abandoned, or (b) tendered for delivery at a second address in the country of destination. No other alternative is admissible. If the sender avails himself of this facility his request must appear on the Despatch Note and must be in conformity with, or analogous to, one of the following forms :

“ If not deliverable as addressed, abandon. ”

“ If not deliverable as addressed, deliver to ”

The same request must also be written on the cover of the parcel.

2. In the absence of a request by the sender to the contrary, a parcel which cannot be delivered shall be returned to the sender without previous notification and at his expense after retention for the period prescribed by the regulations of the Postal Administration of the country of destination.

Nevertheless, a parcel which is definitely refused by the addressee shall be returned immediately.

3. The charges due on returned undeliverable parcels shall be recovered in accordance with the provisions of Article 27.

Article 13.

CANCELLATION OF CUSTOMS CHARGES.

Both Parties to this Agreement undertake to urge their respective Customs Administrations to cancel Customs charges on parcels which are returned to the country of origin, abandoned by the senders, destroyed or redirected to a third country.

Article 14.

SALE. DESTRUCTION.

Articles of which the early deterioration or corruption is to be expected, and these only, may be sold immediately, even when in transit on the outward or return journey, without previous notice or judicial formality. If for any reason a sale is impossible, the spoilt or putrid articles shall be destroyed.

la taxe supplémentaire soit payée au moment de la réexpédition ou que la preuve soit fournie que cette taxe sera versée par le destinataire.

2. Les taxes supplémentaires perçues pour la réexpédition d'un colis et non payées par le destinataire ou son représentant ne seront pas annulées en cas de nouvelle réexpédition ultérieure ou de renvoi du colis à l'origine, mais elles seront perçues sur le destinataire ou sur l'expéditeur, selon le cas, sans préjudice du paiement de tous frais spéciaux dont l'administration du pays de destination n'accorde pas l'annulation.

Article 11.

COLIS ENVOYÉS DANS UNE FAUSSE DIRECTION.

Les colis parvenus en fausse direction ou admis à tort à l'expédition seront retransmis ou renvoyés suivant les prescriptions de l'article 16, paragraphes 1 et 2, du règlement d'exécution.

Article 12.

NON-REMISE.

1. L'expéditeur aura la faculté de demander au moment du dépôt que si le colis ne peut être remis à l'adresse indiquée il soit, ou bien *a*) traité comme colis tombé au rebut, ou bien *b*) présenté à une seconde adresse dans le pays de destination. Aucune autre possibilité ne sera admise. Si l'expéditeur fait usage de cette faculté, sa demande devra figurer sur le bulletin d'expédition et devra être conforme ou analogue à l'une des formules suivantes :

« En cas de non-livraison à l'adresse indiquée, à mettre au rebut » ;

« En cas de non-livraison à l'adresse indiquée, à remettre à l'adresse ci-dessous... »

La même demande doit également figurer sur l'enveloppe extérieure du colis.

2. Sauf demande contraire de la part de l'expéditeur, tout colis qui n'aura pu être remis sera renvoyé à l'expéditeur sans préavis et à ses frais après avoir été conservé pendant les délais prescrits par le règlement de l'administration postale du pays de destination.

Néanmoins, tout colis qui aura été formellement refusé par le destinataire sera renvoyé immédiatement.

3. Les droits sur les colis non remis aux destinataires et renvoyés seront perçus suivant les dispositions de l'article 27.

Article 13.

ANNULATION DES DROITS DE DOUANE.

Les deux Parties au présent accord s'engagent à intervenir auprès de leurs administrations des douanes respectives pour que les droits de douane soient annulés sur les colis renvoyés au pays d'origine, abandonnés par les expéditeurs, détruits ou réexpédiés sur un tiers pays.

Article 14.

VENTE. DESTRUCTION.

Les objets sujets à détérioration ou corruption peuvent seuls être vendus immédiatement, même en route, à l'aller ou au retour, sans avis préalable et sans formalités judiciaires. Si, pour une raison quelconque, il est impossible de procéder à la vente, les objets détériorés ou corrompus seront détruits.

Article 15.

ABANDONED PARCELS.

Parcels which cannot be delivered to the addressees and which the senders have abandoned shall not be returned by the Postal Administration of the country of destination but shall be treated in accordance with its legislation. No claim shall be made by the Administration of the country of destination against the Administration of the country of origin in respect of such parcels.

Article 16.

ENQUIRIES.

1. A fee not exceeding Frcs. 1.00 may be charged for every enquiry concerning a parcel. No fee shall be charged if the sender has already paid the special fee for an advice of delivery.
2. Enquiries shall be admitted only within the period of one year from the day following the date of posting of the parcel.
3. When an enquiry is the outcome of an irregularity in the postal service, the enquiry fee shall be refunded.

Article 17.

INSURED PARCELS. RATES AND CONDITIONS.

1. Parcels may be insured up to a limit of one thousand eight hundred francs.
2. An insurance fee, to be fixed by the Administration of origin, shall be charged for each 300 francs or part thereof of the insured value.
3. The Administration of origin shall be entitled also to collect from the sender of an insured parcel a despatch fee not exceeding 50 centimes.
4. A receipt must be given free of charge at the time of posting to the sender of an insured parcel.

Article 18.

FRAUDULENT INSURANCE.

The insured value may not exceed the actual value of the contents of the parcel and the packing, but it is permitted to insure only part of this value.

The fraudulent insurance of a parcel for a sum exceeding the actual value shall be subject to any legal proceedings which may be admitted by the laws of the country of origin.

A parcel of which the contents have no pecuniary value may, however, be insured for a nominal sum in order to obtain the safeguards of the insurance system.

Article 19.

RESPONSIBILITY FOR LOSS, DAMAGE OR ABSTRACTION.

1. Except in the cases mentioned in the following Article, the two Postal Administrations shall be responsible for the loss of parcels and for the loss, damage or abstraction of their contents or of a part thereof.

The sender is entitled under this head to compensation corresponding to the actual amount of the loss, damage or abstraction but in no case shall the amount of compensation exceed twenty shillings for a parcel not exceeding 5 kilos (11 lbs.) and thirty-two shillings for a parcel exceeding 5 kilos (11 lbs.) in weight. For an insured parcel the amount of compensation shall not exceed the amount for which it is insured.

Article 15.

COLIS ABANDONNÉS.

Les colis qui n'ont pu être remis aux destinataires et dont les expéditeurs ont fait abandon ne seront pas renvoyés par l'administration postale du pays de destination, qui les traitera d'après sa législation. Aucune réclamation ne pourra être adressée par l'administration postale du pays de destination à l'administration postale du pays d'origine au sujet de ces colis.

Article 16.

RÉCLAMATIONS.

1. Toute réclamation concernant un colis pourra donner lieu à la perception d'un droit de 1 franc au maximum. Il ne sera perçu aucun droit si l'expéditeur a déjà acquitté le droit spécial pour avis de réception.

2. Les réclamations ne seront admises que dans le délai d'une année à compter du lendemain du dépôt du colis.

3. Lorsqu'une réclamation sera motivée par une faute de service, le montant du droit de réclamation sera restitué.

Article 17.

COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE. TAXES ET CONDITIONS.

1. Les colis peuvent être envoyés avec valeur déclarée jusqu'à concurrence de 1.800 francs.

2. Il sera perçu un droit d'assurance, qui sera fixé par l'administration d'origine, par 300 francs de la valeur déclarée ou fraction de cette somme.

3. L'administration d'origine pourra également percevoir sur l'expéditeur d'un colis avec valeur déclarée une taxe d'expédition qui ne dépassera pas 50 centimes.

4. L'expéditeur d'un colis avec valeur déclarée recevra sans frais, au moment du dépôt, un récépissé de son envoi.

Article 18.

DÉCLARATION FRAUDULEUSE DE VALEUR.

La valeur déclarée ne peut pas dépasser la valeur réelle du contenu de l'envoi et de l'emballage, mais il est permis de ne déclarer qu'une partie de cette valeur.

Toute déclaration frauduleuse de valeur supérieure à la valeur réelle de l'envoi est passible des poursuites judiciaires que peut comporter la législation du pays d'origine.

Toutefois, un colis dont le contenu ne représente aucune valeur pécuniaire peut être assuré pour une valeur nominale afin de bénéficier de la garantie du système de la déclaration de valeur.

Article 19.

RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE, DE SPOLIATION OU D'AVARIE.

1. Sauf dans les cas mentionnés à l'article suivant, les deux administrations postales répondent de la perte des colis postaux, ainsi que de la perte, de la spoliation ou de l'avarie de la totalité ou d'une partie de leur contenu.

L'expéditeur a droit de ce chef à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, mais le montant de cette indemnité ne pourra, en aucun cas, dépasser vingt shillings pour un colis jusqu'à 5 kilos (11 lb.) et trente-deux shillings pour un colis de plus de 5 kilos (11 lb.). Pour les colis avec valeur déclarée, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser le montant de la valeur déclarée.

In cases where the loss, damage or abstraction occurs in the service of the country of destination, the Administration of the country of destination may pay compensation to the addressee at its own expense and without consulting the Administration of the country of origin, provided that the addressee can prove that the sender has waived his rights in the addressee's favour.

2. In calculating the amount of compensation indirect loss or loss of profits shall not be taken into consideration.

3. Compensation shall be calculated on the current price of goods of the same nature at the place and time at which the goods were accepted for transmission.

4. Where compensation is due for the loss, destruction or complete damage of a parcel or for the abstraction of the whole of the contents, the sender is entitled to the return of the postage also.

5. In all cases insurance fees and, if the case arises, the despatch fee shall be retained by the Administrations concerned.

Article 20.

EXCEPTIONS TO THE PRINCIPLE OF RESPONSIBILITY.

The two Postal Administrations shall be relieved of all responsibility :

(a) In cases beyond control (*force majeure*) ;

(b) When their responsibility not having been proved otherwise they are unable to account for parcels in consequence of the destruction of official documents through a cause beyond control (*force majeure*) ;

(c) When the damage has been caused by the fault or negligence of the sender, or when it arises from the nature of the article ;

(d) For parcels of which the contents fall under the ban of one of the prohibitions mentioned in Article 8 ;

(e) For parcels which have been fraudulently insured for a sum exceeding the actual value of the contents and packing ;

(f) In respect of parcels regarding which the sender has not made enquiry within the period prescribed by Article 16 ;

(g) In respect of any parcels containing precious stones, jewellery or any article of gold, silver or platinum exceeding 2,500 francs in value, not packed in a box of the size prescribed by Article 6, Section 3, of the Detailed Regulations.

Article 21.

TERMINATION OF RESPONSIBILITY.

The two Postal Administrations shall cease to be responsible for parcels which have been delivered in accordance with their internal regulations and of which the owners or their agents have accepted delivery without reservation.

Article 22.

PAYMENT OF COMPENSATION.

The payment of compensation shall be undertaken by the Postal Administration of the country of origin except in the cases indicated in Article 19, Section 1, where payment is made by the Postal Administration of the country of destination. The Administration of the country of origin may, however, after obtaining the sender's consent, authorise the Administration of the country of destination to settle with the addressee. The paying Administration retains the right to make a claim against the Administration responsible.

Dans le cas où la perte, l'avarie ou la spoliation se produisent dans le service du pays de destination, l'administration postale de ce pays pourra verser au destinataire une indemnité à ses frais et sans consulter l'administration postale du pays d'origine, à condition que le destinataire puisse établir que l'expéditeur a renoncé à ses droits en sa faveur.

2. Dans le calcul du montant de l'indemnité, il n'est pas tenu compte des dommages indirects ou des bénéfices non réalisés.

3. L'indemnité est calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

4. Dans le cas où une indemnité est due pour la perte, la destruction ou l'avarie totale d'un colis ou pour la spoliation de la totalité de son contenu, l'expéditeur a droit en outre à la restitution de la taxe d'affranchissement.

5. Dans tous les cas, le montant des droits d'assurance et, le cas échéant, le montant de la taxe d'expédition restent acquis aux administrations intéressées.

Article 20.

EXCEPTIONS AU PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ.

Les deux administrations sont dégagées de toute responsabilité :

- a) En cas de force majeure ;
- b) Lorsque, leur responsabilité n'ayant pas été établie d'une autre manière, elles ne peuvent rendre compte d'un colis par suite de la destruction des documents de service résultant d'un cas de force majeure ;
- c) Lorsque le dommage a été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur ou lorsqu'il provient de la nature de l'objet ;
- d) Pour les colis dont le contenu tombe sous le coup de l'une des interdictions prévues à l'article 8 ;
- e) Pour les colis qui ont fait l'objet d'une déclaration frauduleuse de valeur supérieure à la valeur réelle du contenu et de l'emballage ;
- f) Pour les colis au sujet desquels l'expéditeur n'a pas déposé de réclamation dans le délai prévu à l'article 16 ;
- g) Pour les colis contenant des pierres précieuses, des bijoux ou des objets en or, en argent ou en platine dont la valeur dépasse 2.500 francs, et qui n'auraient pas été emballés dans une boîte ayant les dimensions prescrites par l'article 6, paragraphe 3, du règlement d'exécution.

Article 21.

CESSATION DE LA RESPONSABILITÉ.

Les deux administrations postales cessent d'être responsables des colis dont elles ont effectué la remise dans les conditions prescrites par leur règlement intérieur et dont les propriétaires ou leurs représentants ont accepté la livraison sans réserve.

Article 22.

PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ.

Le paiement de l'indemnité incombe à l'administration du pays d'origine, sauf dans les cas mentionnés au paragraphe 1 de l'article 19, où le paiement est effectué par l'administration du pays de destination. Toutefois, l'administration du pays d'origine pourra, après avoir obtenu le consentement de l'expéditeur, autoriser l'administration du pays de destination à désintéresser le destinataire. L'administration payante conserve un droit de recours contre l'administration responsable.

Article 23.

PERIOD FOR PAYMENT OF COMPENSATION.

1. Compensation shall be paid as soon as possible and, at the latest, within one year from the day following the date of the enquiry.
2. The Postal Administration of the country of origin is authorized to settle with the sender on behalf of the other Administration if the latter, after being duly informed of the application, has let nine months pass without giving a decision in the matter.
3. The Administration responsible for making payment may, exceptionally, postpone it beyond the period of one year when a decision has not yet been reached upon the question whether the loss, damage or abstraction is due to a cause beyond control.

Article 24.

INCIDENCE OF COST OF COMPENSATION.

1. Until the contrary is proved, responsibility shall rest with the Postal Administration which, having received the parcel from the other Administration without making any reservation and having been furnished with all the particulars for investigation prescribed by the regulations, cannot establish either proper delivery to the addressee or his agent, or regular transfer to the following Postal Administration as the case may be.
2. If in the case of a parcel despatched from one of the two countries for delivery in the other, the loss, damage or abstraction has occurred in course of conveyance without it being possible to prove in the service of which country the irregularity took place the two Administrations shall bear in equal shares the amount of compensation.
3. The same principle shall, as far as possible, be applied when other Administrations are concerned in the conveyance of a parcel. Nevertheless, in the case of parcels sent in transit from one of the two countries through the other neither of the two Administrations shall be held responsible when the loss, damage or abstraction has taken place in a service in which responsibility is not accepted.
4. Customs and other charges which it has not been possible to cancel shall be borne by the Administration responsible for the loss, damage or abstraction.
5. By paying compensation the Administration concerned takes over, to the extent of the amount paid, the rights of the person who has received compensation in any action which may be taken against the addressee, the sender or a third party.
If a parcel which has been regarded as lost is subsequently found, in whole or in part, the person to whom compensation has been paid shall be informed that he is at liberty to take possession of the parcel against repayment of the amount paid as compensation.

Article 25.

REPAYMENT OF THE COMPENSATION TO THE POSTAL ADMINISTRATION OF THE COUNTRY OF ORIGIN.

The Administration responsible or on whose account the payment is made in accordance with Article 22 is bound to repay the amount of the compensation within a period of 3 months after notification of payment. The amount shall be recovered from the Administration responsible through the Accounts provided for in Article 22 of the Detailed Regulations.

The Administration of which the responsibility is duly proved and which has originally declined to pay compensation is bound to bear all the additional charges resulting from the unwarranted delay in payment.

Article 23.

DÉLAI DE PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ.

1. Le paiement de l'indemnité doit avoir lieu le plus tôt possible et, au plus tard, dans le délai d'un an à compter du lendemain du jour de la réclamation.
2. L'administration du pays d'origine est autorisée à désintéresser l'expéditeur pour le compte de l'autre administration si celle-ci, régulièrement saisie, a laissé s'écouler neuf mois sans donner de solution à l'affaire.
3. L'administration à laquelle incombe le paiement peut le différer, exceptionnellement, au delà de ce délai d'une année lorsqu'il n'a pas encore été pris de décision sur la question de savoir si la perte, l'avarie ou la spoliation est due à un cas de force majeure.

Article 24.

DÉTERMINATION DE LA RESPONSABILITÉ.

1. Jusqu'à preuve du contraire, la responsabilité incombe à l'administration qui, ayant reçu le colis de l'autre administration sans faire d'observations et étant mise en possession de tous les moyens réglementaires d'investigation, ne peut établir ni la délivrance régulière au destinataire ou à son représentant ni la transmission régulière à l'administration suivante, selon le cas.

2. Si, dans le cas d'un colis expédié d'un des deux pays à destination de l'autre, la perte, la spoliation ou l'avarie s'est produite au cours du transport sans qu'il soit possible d'établir dans le service de quel pays l'irrégularité s'est produite, les deux administrations supportent le dommage par moitié.

3. Les mêmes principes seront appliqués dans la mesure du possible lorsque d'autres administrations postales seront intervenues dans le transport d'un colis. Néanmoins, dans le cas de colis envoyés en transit de l'un des deux pays par le territoire de l'autre pays, ni l'une ni l'autre des deux administrations ne sera responsable lorsque la perte, la spoliation ou l'avarie se sera produite dans un service qui n'accepte pas de responsabilité.

4. Les droits de douane et autres dont l'annulation n'aura pu être obtenue sont à la charge de l'administration responsable de la perte, de l'avarie ou de la spoliation.

5. Par le fait du paiement de l'indemnité, l'administration intéressée est subrogée, jusqu'à concurrence du montant de cette indemnité, dans les droits de la personne qui l'a reçue, pour tout recours éventuel, soit contre le destinataire, soit contre l'expéditeur, soit contre des tiers.

En cas de découverte ultérieure, en totalité ou en partie, d'un colis considéré comme perdu, la personne à qui l'indemnité a été payée doit être avisée qu'elle peut prendre possession du colis contre restitution du montant de l'indemnité versée.

Article 25.

REMBOURSEMENT DE L'INDEMNITÉ A L'ADMINISTRATION POSTALE DU PAYS D'ORIGINE.

L'administration postale responsable ou pour le compte de laquelle le paiement est effectué conformément à l'article 22 est tenue de rembourser dans un délai de trois mois après notification du paiement le montant de l'indemnité. Ce montant sera recouvré sur l'administration postale responsable par la voie des décomptes prévus à l'article 22 du règlement d'exécution.

L'administration postale dont la responsabilité est dûment établie et qui a tout d'abord décliné le paiement de l'indemnité doit prendre à sa charge tous les frais accessoires résultant du retard non justifié apporté au paiement.

Article 26.

CREDITS FOR CONVEYANCE.

For each parcel despatched from one of the two countries for delivery in the other the despatching office shall allow to the office of destination the rates which accrue to it by virtue of the provisions of Article 4.

For each parcel despatched from one of the two countries in transit through the other the despatching office shall allow to the other office the rates due for the conveyance and insurance of the parcel.

Article 27.

CLAIMS IN CASE OF REDIRECTION OR RETURN.

In case of the redirection or of the return of a parcel from one country to the other, the retransmitting Administration shall claim from the other Administration the charges due to it and to any other Administration taking part in the redirection or return. The claim shall be made on the Parcel Bill relating to the mail in which the parcel is forwarded.

Article 28.

CHARGE FOR REDIRECTION IN THE COUNTRY OF DESTINATION.

In case of further redirection or of return to the country of origin, the redirection charge prescribed by Article 10, Section 2, shall accrue to the country which redirected the parcel within its own territory.

Article 29.

MISCELLANEOUS FEES.

1. The following fees shall be retained in full by the Administration which has collected them :
 - (a) The fee for advice of delivery, referred to in Article 9.
 - (b) The enquiry fee referred to in Article 16, Section 1.
 - (c) The despatch fee for an insured parcel referred to in Article 17, Section 3.
2. The fee for Customs clearance referred to in Article 5 shall be retained by the Administration of destination.

Article 30.

INSURANCE FEE.

In respect of insured parcels the Administration of origin shall allow to the Administration of destination for territorial service a rate of 5 centimes for each 300 francs of insured value or fraction thereof. If the office of destination provides the sea service the despatching office shall allow an additional rate of 10 centimes for each 300 francs of insured value or fraction thereof.

Article 31.

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

1. The shillings and cents mentioned in this Agreement are East African shillings and cents of an exchange value of twenty East African shillings to the pound sterling. The francs and centimes mentioned in this Agreement are gold francs and centimes as defined in the Postal Union Convention.

Article 26.

BONIFICATIONS DE TRANSPORT.

Pour chaque colis expédié d'un des deux pays à destination de l'autre, le bureau expéditeur bonifie au bureau destinataire les droits qui lui reviennent en vertu des dispositions de l'article 4.

Pour chaque colis expédié de l'un des deux pays en transit par le territoire de l'autre, le bureau expéditeur bonifie à l'autre bureau les droits qui lui reviennent pour le transport et l'assurance du colis.

Article 27.

REPRISE EN CAS DE RÉEXPÉDITION OU DE RENVOI.

En cas de réexpédition ou de renvoi d'un colis d'un pays à l'autre, l'administration réexpéditrice reprendra sur l'autre les droits qui lui reviennent, ainsi qu'à toute autre administration participant à la réexpédition ou au renvoi. La reprise sera notifiée sur la feuille de route afférente au courrier avec lequel le colis est renvoyé.

Article 28.

TAXE POUR LA RÉEXPÉDITION DANS LE PAYS DE DESTINATION.

En cas de réexpédition ultérieure ou de renvoi à l'origine, la taxe de réexpédition prévue au paragraphe 2 de l'article 10 est acquise au pays qui aura effectué la réexpédition dans les limites de son territoire.

Article 29.

DROITS DIVERS.

1. Sont acquis entièrement à l'administration qui les aura perçus :
 - a) Le droit pour avis de réception prévu à l'article 9.
 - b) Le droit appliqué aux réclamations (article 16, paragraphe 1) ;
 - c) Le droit d'expédition sur les colis avec valeur déclarée mentionné au paragraphe 3 de l'article 17.
2. Le droit de dédouanement prévu à l'article 5 est acquis à l'administration postale du pays de destination.

Article 30.

DROIT D'ASSURANCE.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'administration postale du pays d'origine sera redevable à l'administration du pays de destination dont les services participent au transport par terre d'un montant de 5 centimes par 300 francs de la valeur déclarée ou fraction de cette somme. Si le bureau destinataire assure le transport par mer, le bureau expéditeur lui versera un montant supplémentaire de 10 centimes par 300 francs de la valeur déclarée ou par fraction de cette somme.

Article 31.

DISPOSITIONS DIVERSES.

1. Les shillings et cents mentionnés dans le présent accord sont des shillings et cents de l'Est africain calculés à raison de 20 shillings de l'Est africain pour 1 livre sterling. Les francs et centimes mentionnés dans le présent accord sont des francs et centimes-or tels qu'ils sont définis dans la Convention de l'Union postale.

2. Parcels shall not be subjected to any postal charges other than those contemplated in this Agreement except by mutual consent of the two Postal Administrations.

3. In extraordinary circumstances either Administration may temporarily suspend the parcel post, either entirely or partially, on condition of giving immediate notice, if necessary by telegraph, to the other Administration.

4. The two Administrations have drawn up the following Detailed Regulations for ensuring the execution of the present Agreement. Further matters of detail, not inconsistent with the general provisions of this Agreement and not provided for in the Detailed Regulations may be arranged from time to time by mutual consent.

5. The internal legislation of Kenya, Uganda and Tanganyika and of Egypt shall remain applicable as regards everything not provided for by the stipulations contained in the present Agreement and in the Detailed Regulations for its execution.

Article 32.

ENTRY INTO FORCE AND DURATION OF THE AGREEMENT.

This Agreement shall come into force on the first day of July 1938 and shall remain in operation until the expiration of one year from the date on which it may have been denounced by either of the two Administrations.

In witness whereof the undersigned, duly authorised for that purpose, have signed the present Agreement and have affixed their seals thereto.

Done in duplicate at Nairobi the second day of the month of June, 1938.

(Sgd) G. B. HEBDEN,
*Postmaster General,
Colony and Protectorate of Kenya,
Uganda Protectorate
and the Mandated Territory of Tanganyika.*

and at Cairo the 5th day of the month of May, 1938.

(Sd) FOUAD HASSIB,
Postmaster General, Egypt.

DETAILED REGULATIONS

FOR CARRYING OUT THE PARCEL POST AGREEMENT BETWEEN THE POST OFFICE OF KENYA COLONY AND PROTECTORATE, THE UGANDA PROTECTORATE AND THE MANDATED TERRITORY OF TANGANYIKA AND THE POST OFFICE OF EGYPT.

Article I.

CIRCULATION.

1. Each Postal Administration shall forward by the routes and means which it uses for its own parcels, parcels delivered to it by the other Administration for conveyance in transit through its territory.

2. Missent parcels shall be retransmitted to their proper destination, by the most direct route at the disposal of the office retransmitting them.

2. Les colis ne pourront être soumis à d'autres taxes que celles qui sont prévues dans le présent accord, sauf avec le consentement mutuel des deux administrations.

3. Dans des circonstances extraordinaires, l'une ou l'autre des deux administrations pourra suspendre temporairement le service des colis postaux, soit entièrement, soit partiellement, à condition d'en aviser immédiatement l'autre administration, par télégraphe en cas de nécessité.

4. Les deux administrations postales ont établi le règlement détaillé ci-après pour assurer l'exécution du présent accord. Les autres questions de détail, si elles ne sont pas incompatibles avec les dispositions générales du présent accord et si elles ne sont pas prévues dans le règlement d'exécution, pourront être réglées de temps à autre par consentement mutuel.

5. La législation intérieure du Kénia, de l'Ouganda et du Tanganyika et celle de l'Egypte resteront applicables pour toutes les questions non prévues par les stipulations du présent accord et de son règlement d'exécution.

Article 32.

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE L'ACCORD.

Le présent accord entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1938 et restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une année à dater du jour où il aura pu être dénoncé par l'une ou l'autre des deux administrations.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double expédition, à Nairobi, le 2 juin 1938,

(Signé) J. B. HEBDEN,
Directeur général des Postes,
Colonie et Protectorat du Kénia,
Protectorat de l'Ouganda
et Territoire sous mandat du Tanganyika.

et au Caire, le 5 mai 1938.

(Signé) FOUAD HASSIB
Directeur général des Postes, Egypte.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION

DE L'ACCORD RELATIF AUX COLIS POSTAUX ENTRE L'ADMINISTRATION DES POSTES DE LA COLONIE ET DU PROTECTORAT DU KÉNIA, DU PROTECTORAT DE L'OUGANDA ET DU TERRITOIRE SOUS MANDAT DU TANGANYIKA ET L'ADMINISTRATION DES POSTES DE L'EGYPTE.

Article premier.

ACHEMINEMENT.

1. Chaque administration postale acheminera, par les voies et moyens qu'elle emploie pour ses propres colis, les colis postaux qui lui seront remis par l'autre administration, pour être expédiés en transit par son territoire.

2. Les colis envoyés en fausse direction seront réexpédiés sur leur véritable destination par la voie la plus directe dont peut disposer le bureau réexpéditeur.

3. Each Administration shall, from time to time, notify to the other the offices of exchange in its territory authorised to receive and to despatch parcel mails.

Article 2.

METHOD OF TRANSMISSION. PROVISION OF BAGS.

1. The exchange of parcels between the two countries shall be effected by the offices appointed by agreement between the two Postal Administrations.

2. Parcels shall be exchanged between the two countries in bags duly fastened and sealed.

In the absence of any arrangement to the contrary, the transmission of parcels despatched by one of the two contracting countries in transit through the other shall be effected "à découvert".

3. A label showing the office of exchange of origin and the office of exchange of destination shall be attached to the neck of each bag, the number of parcels contained in the bag being indicated on the back of the label.

4. The parcel bill and other documents shall be forwarded to the office of exchange under a separate registered cover by the same steamer conveying the parcel mail.

5. When they are sufficiently numerous, insured parcels shall be forwarded in separate bags. The neck label attached to any bag containing one or more insured parcels shall be marked with any distinctive symbol that may from time to time be agreed upon by the two Administrations.

6. The weight of any bag of parcels shall not exceed 36 kilogrammes (80 pounds avoirdupois).

7. Each Administration shall provide the bags necessary for the despatch of its parcels. The bags shall be returned empty to the country of origin by the next mail. Empty bags shall be made up in bundles of ten (nine bags enclosed in one) and the total number of such bags shall be advised on the parcel bill.

Responsibility for the loss of empty bags shall be determined on the principles prescribed for the loss of parcels in Article 24 of the Agreement.

Article 3.

INFORMATION TO BE FURNISHED.

1. Each Postal Administration shall communicate to the other by means of a table :

(a) The names of the countries to which it can forward parcels handed over to it ;

(b) The routes available for the transmission of the said parcels from the point of entry into its territory or into its service ;

(c) The total amount to be credited to it by the other Administration for each destination ;

(d) The number of Customs declarations which must accompany each parcel ;

(e) Any other necessary information.

2. Each Administration shall make known to the other the names of the countries to which it intends to send parcels in transit through the other, unless in any particular case the number of parcels concerned is insignificant.

Article 4.

FIXING OF EQUIVALENTS.

In fixing the charges for parcels, either Postal Administration shall be at liberty to adopt such approximate equivalents as may be convenient in its own currency.

3. Chaque administration notifiera de temps en temps à l'autre les bureaux d'échange de son territoire qui sont autorisés à recevoir et à expédier des courriers de colis.

Article 2.

MODE DE TRANSMISSION. SACS POSTAUX.

1. L'échange de colis entre les deux pays est effectué par les bureaux désignés d'accord entre les deux administrations postales.

2. Les colis sont échangés entre les deux pays dans des sacs dûment fermés et scellés.

A moins d'arrangement contraire, la transmission des colis envoyés par l'un des deux pays contractants en transit par l'intermédiaire de l'autre, s'opère à découvert.

3. Une étiquette indiquant le bureau d'échange d'origine et le bureau d'échange de destination sera fixée au col de chaque sac, avec l'indication au dos de l'étiquette du nombre de colis contenus dans le sac.

4. La feuille de route et les autres documents seront transmis au bureau d'échange, sous pli séparé recommandé, par le navire qui transporte le courrier de colis.

5. Les colis avec valeur déclarée, s'ils sont suffisamment nombreux, seront envoyés dans des sacs distincts. L'étiquette attachée au col de tout sac contenant un ou plusieurs colis avec valeur déclarée devra porter une marque distinctive quelconque que les deux administrations postales pourront fixer de temps à autre.

6. Le poids de chaque sac de colis ne devra pas dépasser 36 kilogrammes (80 livres avoirdupois).

7. Chaque administration postale fournira les sacs nécessaires à l'envoi de ses colis. Ces sacs seront retournés vides au pays d'origine par le courrier suivant ; les sacs vides seront envoyés par paquets de dix (neuf sacs enfermés dans le dixième), et le nombre total de ces sacs sera indiqué sur la feuille de route.

La responsabilité de la perte des sacs vides sera déterminée conformément aux principes établis pour la perte des colis à l'article 24 de l'accord.

Article 3.

RENSEIGNEMENTS A FOURNIR.

1. Chaque administration postale notifiera à l'autre au moyen d'un tableau :

a) La nomenclature des pays sur lesquels elle peut acheminer les colis qui lui sont remis ;

b) Les voies ouvertes à l'acheminement desdits colis à partir de l'entrée sur son territoire ou dans son service ;

c) Le total des frais qui doivent lui être bonifiés par l'autre administration pour chaque destination ;

d) Le nombre des déclarations en douane dont chaque colis doit être accompagné ;

e) Tous autres renseignements nécessaires.

2. Chaque administration doit faire connaître à l'autre les noms des pays pour lesquels elle se propose d'envoyer des colis en transit par l'intermédiaire de l'autre, à moins que dans certains cas le nombre de ces colis ne soit insignifiant.

Article 4.

FIXATION DES ÉQUIVALENTS.

Dans la fixation des droits relatifs aux colis postaux, chaque administration postale aura la faculté d'adopter les équivalents les plus proches, dans sa propre monnaie, qu'elle jugera appropriés.

Article 5.

MAKE-UP OF PARCELS.

Every parcel shall :

(a) Bear the exact address of the addressee in Roman characters. Addresses in pencil shall not be allowed provided that parcels bearing addresses written with copying ink pencil on a surface previously damped shall be accepted. The address shall be written on the parcel itself or on a label so firmly attached to it that it cannot become detached. The sender of a parcel shall be advised to enclose in the parcel a copy of the address together with a note of his own address ;

(b) Be packed in a manner adequate for the length of the journey and for the protection of the contents.

Articles liable to injure officers of the Post Office or to damage other parcels shall be so packed as to prevent any risk.

Article 6.

SPECIAL PACKING.

1. Liquids and substances which easily liquefy shall be packed in two receptacles. Between the first receptacle (bottle, flask, pot, box, etc.) and the second (box of metal or of stout wood) shall be left a space which shall be filled with sawdust, bran or some other absorbent material in sufficient quantity to absorb all the liquid contents in the case of breakage.

2. Dry colouring powders such as aniline, etc. shall be admitted only if enclosed in stout metal boxes placed inside wooden boxes with sawdust between the two receptacles.

3. Every parcel containing precious stones, jewellery or any article of gold, silver or platinum exceeding 2,500 francs in value shall be packed in a box measuring not less than 3 feet 6 inches (1.05 metres) in length and girth combined.

Article 7.

DESPATCH NOTES AND CUSTOMS DECLARATIONS.

1. Each parcel shall be accompanied by a Despatch Note and by a set of Customs Declarations according to the regulations of the country of destination, and the Customs Declarations shall be firmly attached to the Despatch Note.

2. Nevertheless, a single Despatch Note and a single set of Customs Declarations may suffice for two or three (but not more) ordinary parcels posted at the same time by one sender to one addressee. This provision shall not apply to insured parcels.

3. The two Postal Administrations accept no responsibility in respect of the accuracy of Customs Declarations.

Article 8.

ADVICE OF DELIVERY.

1. Insured parcels of which the senders ask for an advice of delivery shall be very prominently marked " Advice of Delivery " or " A.R. " The despatch notes shall be marked in the same way.

2. Such parcels shall be accompanied by a form similar to that annexed to the Detailed Regulations of the Convention of the Postal Union. This advice of delivery form shall be prepared by the office of origin or by any other office appointed by the Administration of origin and shall be firmly

Article 5.

CONDITIONNEMENT DES COLIS.

Tout colis doit :

a) Porter l'adresse exacte du destinataire en caractères latins. Les adresses au crayon ne sont pas admises. Toutefois, sont acceptés les colis dont l'adresse est écrite au crayon-encre sur un fond préalablement mouillé. L'adresse doit être écrite sur le colis même ou sur une étiquette attachée à ce dernier assez solidement pour qu'elle ne puisse se détacher. Il sera recommandé à l'expéditeur d'un colis d'insérer dans l'envoi une copie de l'adresse avec mention de sa propre adresse ;

b) Être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui assure la protection du contenu.

Les objets pouvant blesser les agents des postes ou endommager les autres envois doivent être emballés de façon à éviter tout danger.

Article 6.

EMBALLAGES SPÉCIAUX.

1. Les liquides et les corps facilement liquéfiables doivent être expédiés dans un double récipient. Entre le premier (bouteille, flacon, pot, boîte, etc.) et le second (boîte en métal ou en bois résistant) sera ménagé un espace qui devra être rempli de sciure, de son ou de quelque autre matière absorbante en quantité suffisante pour absorber tout le contenu liquide en cas de bris.

2. Les poudres sèches colorantes, telles que l'aniline, etc., ne sont admises que dans des boîtes en métal résistant placées à leur tour dans des boîtes en bois avec de la sciure entre les deux emballages.

3. Tout colis contenant des pierres précieuses, de la bijouterie ou des articles d'or, d'argent ou de platine d'une valeur supérieure à 2.500 francs, sera emballé dans une boîte mesurant au moins 3 pieds 6 pouces (1 m. 05), longueur et pourtour réunis.

Article 7.

BULLETINS D'EXPÉDITION ET DÉCLARATIONS EN DOUANE.

1. Chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition et d'une série de déclarations en douane, conformément au règlement du pays de destination, et les déclarations en douane devront être solidement attachées au bulletin d'expédition.

2. Néanmoins, un seul bulletin d'expédition et un seul jeu de déclarations en douane peuvent suffire pour deux ou trois colis ordinaires (au maximum) déposés en même temps par un même expéditeur et adressés au même destinataire. La présente disposition ne s'appliquera pas aux colis avec valeur déclarée.

3. Les deux administrations postales n'assument aucune responsabilité quant à l'exactitude des déclarations en douane.

Article 8.

AVIS DE RÉCEPTION.

1. Les colis avec valeur déclarée pour lesquels l'expéditeur demande un avis de réception doivent porter l'annotation très apparente « Advice of Delivery » ou les lettres « A.R. ». La même mention sera reproduite sur les bulletins d'expédition.

2. Ces colis sont accompagnés d'une formule conforme au modèle annexé au Règlement d'exécution de la Convention de l'Union postale. Cette formule est préparée par le bureau d'origine ou par tout autre bureau à désigner par l'administration postale du pays d'origine ; elle est solide-

attached to the despatch note of the parcel to which it relates. If it does not reach the office of destination, that office shall make out officially a new advice of delivery form.

3. The office of destination, after having duly filled up the form, shall return it, by ordinary post, unenclosed and free of postage to the address of the sender of the parcel.

4. When the sender makes enquiry concerning an advice of delivery which has not been returned to him after a reasonable interval, action shall be taken in accordance with the rules laid down in Article 10 following. In that case a second fee shall not be charged, and the office of origin shall enter at the top of the form the words " *Duplicata de l'avis de réception* ".

Article 9.

ADVICE OF DELIVERY APPLIED FOR AFTER POSTING.

When the sender applies for an advice of delivery after an insured parcel has been posted, the office of origin or any other office appointed by the Administration of origin shall fill up an advice of delivery form and shall attach it to a form of enquiry to which postage stamps representing the fee prescribed by the Convention of the Postal Union have been affixed.

The form of enquiry accompanied by the advice of delivery form shall be treated according to the provisions of Article 19 below, with the single exception that, in the case of the due delivery of the parcel, the office of destination shall withdraw the form of enquiry and shall return the advice of delivery form in the manner prescribed in paragraph 3 of the preceding Article.

Article 10.

INDICATION OF INSURED VALUE.

Every insured parcel and the relative despatch note shall bear an indication of the insured value in the currency of the country of origin without erasures or corrections even if certified. The indication on the parcel shall be both in words and in figures. The amount of the insured value shall be converted into gold francs by the Administration of origin. The result of the conversion shall be indicated distinctly by new figures placed beside or below those representing the amount of the insured value in the currency of the country of origin.

Article 11.

INSURANCE LABELS, ETC.

Every insured parcel and its despatch note as well shall bear a small red label with the indication " *Insured* " or " *Valeur Declaree* " in large letters.

When a parcel contains coin, bullion or other precious objects, the wax or other seals, the labels of whatever kind and any postage stamps affixed to it shall be so spaced that they cannot conceal injuries to the cover. Moreover, the labels and postage stamps, if any, shall not be folded over two sides of the cover so as to hide the edge.

Article 12.

SEALING OF INSURED PARCELS.

Every insured parcel shall be sealed by means of wax or by lead or other seals, with some special uniform design or mark of the sender, the seals being sufficient in number to render it impossible to tamper with the contents without leaving an obvious trace of violation.

The senders of such parcels shall be strongly recommended to furnish the relative despatch note, whenever possible, with an exact reproduction of the seal or special mark referred to above.

ment attachée au bulletin d'expédition du colis auquel elle se rapporte. Si elle ne parvient pas au bureau de destination, celui-ci dressera d'office un nouvel avis de réception.

3. Le bureau de destination, après avoir dûment rempli la formule, la renverra à découvert et en franchise de port, par courrier ordinaire, à l'adresse de l'expéditeur du colis.

4. Lorsque l'expéditeur réclame un avis de réception qui ne lui est pas parvenu dans un délai raisonnable, il est procédé conformément aux règles prévues à l'article 10 ci-dessous. Dans ce cas, il n'est pas perçu de deuxième taxe, et le bureau d'origine inscrit en tête de la formule la mention « Duplicata de l'avis de réception ».

Article 9.

AVIS DE RÉCEPTION DEMANDÉ POSTÉRIEUREMENT AU DÉPÔT.

Lorsque l'expéditeur demande un avis de réception d'un colis avec valeur déclarée postérieurement au dépôt, le bureau d'origine ou tout autre bureau désigné par l'administration postale du pays d'origine remplit une formule d'avis de réception et l'attache à une formule de réclamation sur laquelle sont apposés les timbres représentant le droit prescrit par la Convention de l'Union postale.

Cette formule, accompagnée de l'avis de réception, est traitée selon les prescriptions de l'article 19 ci-dessous, sous cette seule réserve que, en cas de livraison régulière du colis, le bureau de destination retirera la formule de réclamation et renverra l'avis de réception de la manière prescrite au paragraphe 3 de l'article précédent.

Article 10.

INDICATION DU MONTANT DE LA VALEUR DÉCLARÉE.

Tout colis avec valeur déclarée, ainsi que le bulletin d'expédition y afférent, doit porter l'indication du montant de la valeur déclarée dans la monnaie du pays d'origine. Cette indication doit être faite sans rature ni surcharge, même approuvées, et figurer sur le colis à la fois en lettres et en chiffres. Le montant de la valeur déclarée sera converti en francs-or par l'administration postale du pays d'origine. Le résultat de la conversion doit être indiqué distinctement par de nouveaux chiffres placés à côté ou au-dessous de ceux qui représentent le montant de la valeur déclarée dans la monnaie du pays d'origine.

Article 11.

ÉTIQUETTES DE DÉCLARATION DE VALEUR, ETC.

Les colis avec valeur déclarée ainsi que leurs bulletins d'expédition doivent être revêtus d'une petite étiquette rouge avec l'indication « Insured » ou « Valeur déclarée » en caractères apparents.

Lorsqu'un colis contient des pièces de monnaie, des lingots ou d'autres objets précieux, les cachets ou autres scellés, de même que les étiquettes de toute nature et les timbres-poste apposés sur le colis, doivent être espacés de façon à ne pouvoir cacher des détériorations de l'emballage. En outre, les étiquettes et, le cas échéant, les timbres-poste ne doivent pas être repliés sur les deux faces de l'emballage, de manière à en couvrir la bordure.

Article 12.

CACHETS DES COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Tout colis avec valeur déclarée doit être scellé par des cachets de cire, par des plombs ou par d'autres cachets portant une empreinte ou une marque spéciale uniforme de l'expéditeur, les cachets devant être en nombre suffisant pour qu'il soit impossible de toucher au contenu sans laisser des traces évidentes de violation.

Les expéditeurs de ces colis seront instamment invités à munir le bulletin d'expédition afférent aux colis, toutes les fois que cela sera possible, d'une reproduction exacte du cachet ou de la marque spéciale susmentionnés.

Article 13.

INDICATION OF WEIGHT OF INSURED PARCELS.

The exact weight in grammes of each insured parcel shall be entered by the Administration of origin :

- (a) On the address side of the parcel ;
- (b) On the despatch note, in the place reserved for this purpose.

Article 14.

SERIAL NUMBER AND PLACE OF POSTING.

Each parcel and the relative Despatch Note as well shall bear the name of the office of posting and a label indicating the serial number. An office of posting shall not use two or more series of labels at the same time, unless each series is provided with a distinctive mark.

Article 15.

DATE-STAMP IMPRESSION.

The Despatch Note shall be impressed by the office of posting, on the address side, with a stamp showing the place and date of posting.

Article 16.

RETRANSMISSION.

1. The Postal Administration retransmitting a missent parcel shall not levy Customs or other non-postal charges upon it.

When an Administration returns such a parcel to the country from which it has been directly received, it shall refund the credits received and report the error by means of a verification note.

In other cases, and if the amount credited to it is insufficient to cover the expenses of retransmission which it has to defray, the retransmitting Administration shall allow to the Administration to which it forwards the parcel the credits due for onward conveyance ; it shall then recover the amount of the deficiency by claiming it from the office of exchange from which the missent parcel was directly received. The reason for this claim shall be notified to the latter by means of a Verification Note.

2. When a parcel has been wrongly allowed to be despatched in consequence of an error attributable to the Postal Service and has, for this reason, to be returned to the country of origin, the Administration which sends the parcel back shall allow to the Administration from which it was received the sums credited in respect of it.

3. The charges on a parcel redirected, in consequence of the removal of the addressee or of an error on the part of the sender, to a country with which Kenya, Uganda and Tanganyika or Egypt has parcel post communication shall be claimed from the Administration to which the parcel is forwarded, unless the charge for conveyance is paid at the time of redirection, in which case the parcel shall be dealt with as if it has been addressed directly from the retransmitting country to the new country of destination.

4. A parcel which is redirected unpaid shall be retransmitted in its original packing and shall be accompanied by the original Despatch Note. If the parcel, for any reason whatsoever, has to be repacked, or if the original Despatch Note has to be replaced by a substitute Note, it is essential that the name of the office of origin of the parcel and the original serial number and, if possible, the date of posting at that office appear both on the parcel and on the Despatch Note.

Article 13.

INDICATION DU POIDS DES COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Le poids exact en grammes de chaque colis avec valeur déclarée doit être inscrit par le bureau d'origine :

- a) Sur le colis, du côté de la suscription ;
- b) Sur le bulletin d'expédition, à la place réservée à cet effet.

Article 14.

NUMÉRO D'ENREGISTREMENT ET LIEU DE DÉPÔT.

Chaque colis, ainsi que le bulletin d'expédition y afférent, doit porter le nom du bureau de dépôt ainsi qu'une étiquette indiquant le numéro d'enregistrement. Le même bureau de dépôt ne devra pas utiliser en même temps deux ou plusieurs séries d'étiquettes, sauf dans les cas où chaque série est complétée par une marque distinctive.

Article 15.

APPLICATION DU TIMBRE A DATE.

Le bulletin d'expédition sera frappé, par le bureau d'origine, du côté de la suscription, d'un timbre indiquant le lieu et la date du dépôt.

Article 16.

RÉEXPÉDITION.

1. L'administration qui réexpédie un colis envoyé en fausse direction ne percevra, pour ce colis, ni droits de douane ni autres taxes non postales.

Lorsqu'une administration renverra un de ces colis au pays d'où il a été acheminé en dernier lieu, elle restituera les bonifications reçues et signalera l'erreur par un bulletin de vérification.

Dans les autres cas, et si le montant qui lui a été attribué est insuffisant pour couvrir les frais de réexpédition qui lui incombent, l'administration réexpéditrice bonifie à l'administration à laquelle elle remet le colis les droits de transport que comporte l'acheminement ; elle se crédite ensuite de la somme dont elle est à découvert par une reprise sur le bureau d'échange qui a transmis en dernier lieu le colis en fausse direction. Le motif de cette reprise est notifié à ce bureau au moyen d'un bulletin de vérification.

2. Lorsqu'un colis a été admis à tort à l'expédition par suite d'une erreur imputable au service postal et doit, pour ce motif, être renvoyé au pays d'origine, l'administration qui réexpédie le colis fait remise, au bureau qui le lui a livré, des bonifications qu'elle a reçues du chef de ce colis.

3. Les taxes grevant un colis réexpédié, par suite d'un changement de résidence du destinataire ou d'une erreur imputable à l'expéditeur, à destination d'un pays avec lequel le Kénia, l'Ouganda et le Tanganyika ou l'Égypte échangent des colis postaux, seront reprises sur l'administration à laquelle le colis est expédié, à moins que la taxe de transport ne soit acquittée au moment de la réexpédition, auquel cas le colis sera traité comme s'il avait été adressé directement du pays réexpéditeur au nouveau pays de destination.

4. Tout colis réexpédié en port dû sera envoyé dans son emballage primitif et sera accompagné du bulletin d'expédition original. Si le colis, pour une raison quelconque, doit être remballé ou si le bulletin d'expédition original doit être remplacé par un nouveau bulletin, le nom du bureau d'origine du colis, le numéro d'enregistrement primitif et, autant que possible, la date de dépôt audit bureau devront figurer tant sur le colis que sur le bulletin d'expédition.

Article 17.

RETURN OF UNDELIVERABLE PARCELS.

1. If the sender of an undeliverable parcel has made a request not provided for by Article 12, Section I, of the Agreement, the Postal Administration of the country of destination need not comply with it but may return the parcel to the country of origin, after retention for the period prescribed by the regulations of the country of destination.

2. The administration which returns a parcel to the sender shall indicate clearly and concisely on the parcel and on the relative Despatch Note the cause of non-delivery. This information may be furnished in manuscript or by means of a stamped impression or a label. The original Despatch Note belonging to the returned parcel must be sent back to the country of origin with the parcel.

3. A parcel to be returned to the sender shall be entered on the Parcel Bill with the word " Rebut " in the Observations column. It shall be dealt with and charged like a parcel redirected in consequence of the removal of the addressee.

Article 18.

SALE. DESTRUCTION.

1. When a parcel has been sold or destroyed in accordance with the provisions of Article 14 of the Agreement, a report of the sale or destruction shall be prepared and forwarded to the office of origin.

2. The proceeds of the sale shall be used in the first place to defray the charges upon the parcel. Any balance which there may be shall be forwarded to the Postal Administration of the country of origin for payment to the sender, on whom the cost of forwarding it shall fall.

Article 19.

ENQUIRIES CONCERNING PARCELS.

For enquiries concerning parcels, a form shall be used similar to the specimen annexed to the Detailed Regulations of the Parcel Post Agreement of the Universal Postal Union.

These forms shall be forwarded to the offices appointed by the two Postal Administrations to deal with them and they shall be dealt with in the manner mutually arranged between the two Administrations.

Article 20.

PARCEL BILL.

1. All parcels shall be entered individually by the despatching office of exchange on a Parcel Bill similar to the specimen annexed to the Detailed Regulations of the Parcel Post Agreement of the Universal Postal Union. The Despatch Notes, Customs Declarations, advices of delivery, etc., shall be forwarded with the Parcel Bill.

2. Each despatching office of exchange shall number the Parcel Bills in the top left-hand corner in an annual series for each office of exchange of destination. A note of the last number of the year shall be made on the first Parcel Bill of the following year.

Article 21.

CHECK BY OFFICES OF EXCHANGE. NOTIFICATION OF IRREGULARITIES.

1. On the receipt of a mail, whether of parcels or of empty bags, the office of exchange shall check the parcels and the various documents which accompany them or the empty bags, as the case may be, against the particulars entered on the relative Bill, and, if necessary, shall report missing articles or other irregularities by means of a Verification Note.

Article 17.

RENOI DES COLIS NON DÉLIVRÉS.

1. Si l'expéditeur d'un colis qui n'a pu être délivré a formulé une demande non prévue au paragraphe 1 de l'article 12 de l'accord, l'administration du pays de destination n'est pas tenue d'y donner suite, mais elle peut retourner le colis au pays d'origine à l'expiration du délai de garde prévu par le règlement du pays de destination.

2. L'administration qui renvoie un colis à l'expéditeur indiquera de façon claire et concise sur le colis et sur le bulletin d'expédition y afférent la cause de la non-remise. Cette indication peut être manuscrite ou être fournie par l'application d'un timbre ou l'apposition d'une étiquette. Le bulletin d'expédition original afférent au colis renvoyé doit faire retour au pays d'origine avec le colis.

3. Tout colis à renvoyer à l'expéditeur est inscrit sur la feuille de route avec la mention « Rebut » dans la colonne « Observations ». Il sera traité et taxé comme un colis réexpédié par suite de changement de résidence du destinataire.

Article 18.

VENTE. DESTRUCTION.

1. Lorsqu'un colis a été vendu ou détruit conformément aux prescriptions de l'article 14 de l'accord, il sera dressé un procès-verbal de la vente ou de la destruction, qui sera transmis au bureau d'origine.

2. Le produit de la vente sert en premier lieu à couvrir les frais qui grèvent le colis. Le cas échéant, l'excédent est transmis à l'administration du pays d'origine pour être remis à l'expéditeur, qui supporte les frais d'envoi.

Article 19.

RÉCLAMATIONS CONCERNANT DES COLIS.

Toute réclamation concernant des colis sera établie sur une formule analogue au modèle annexé au règlement d'exécution de l'Arrangement de l'Union postale universelle concernant les colis postaux.

Ces formules seront transmises aux bureaux désignés par les deux administrations postales et seront traitées de la manière qui aura été convenue mutuellement entre les deux administrations.

Article 20.

FEUILLE DE ROUTE.

1. Tous les colis sont inscrits individuellement par le bureau d'échange expéditeur sur une feuille de route conforme au modèle annexé au règlement d'exécution de l'Arrangement de l'Union postale universelle, concernant les colis postaux. Les bulletins d'expédition, déclarations en douane, avis de réception, etc., sont joints à la feuille de route.

2. Chaque bureau d'échange expéditeur devra numérotter les feuilles de route à l'angle gauche supérieur d'après une série annuelle pour chaque bureau d'échange destinataire. Le dernier numéro de l'année sera mentionné sur la première feuille de route de l'année suivante.

Article 21.

VÉRIFICATION PAR LES BUREAUX D'ÉCHANGE. NOTIFICATION DES IRRÉGULARITÉS.

1. A la réception d'un courrier, qu'il s'agisse de colis ou de sacs vides, le bureau d'échange procédera à la vérification des colis et des divers documents qui les accompagnent, ou des sacs vides, selon le cas, en les comparant aux indications portées sur la feuille de route y afférente ; en cas de besoin, il signalera les objets manquants ou toutes autres irrégularités au moyen d'un bulletin de vérification.

2. Any discrepancies in the credits and accounting shall be notified to the despatching office of exchange by Verification Note. The accepted Verification Notes shall be attached to the Parcel Bills to which they relate. Corrections made on Parcel Bills not supported by vouchers shall not be considered valid.

Article 22.

ACCOUNTS.

1. Half-yearly accounts relating to parcels exchanged between the contracting countries shall be prepared by the Egypt Post Office. These accounts shall be based on the entries contained in the Parcel Bills, for the half year, corrected by the Verification Certificates received up to the date of preparation of accounts.

2. Two copies of the account shall be furnished by the Administration which prepares the account to the other for examination and verification. The balance in favour of the creditor Administration shall be settled by draft payable at London or by Money Order.

Article 23.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS.

1. Payment of the balance of the account shall be made by the debtor to the creditor Postal Administration in the manner prescribed by the Convention of the Postal Union for the liquidation of the balances of transit accounts.

2. The preparation and transmission of a general account and the payment of the balance of that account shall be effected as early as possible and, at the latest, within a period of six months or as soon as reasonably possible thereafter from the end of the period to which the account relates.

Article 24.

COMMUNICATIONS AND NOTIFICATIONS.

Each Postal Administration shall furnish to the other Administration all necessary information on points of detail in connexion with the working of the service.

Article 25.

ENTRY INTO FORCE AND DURATION OF THE DETAILED REGULATIONS.

The present Detailed Regulations shall come into operation on the day on which the Parcel Post Agreement comes into force and shall have the same duration as the Agreement. The Administrations concerned shall, however, have the power by mutual consent to modify the details from time to time.

Done in duplicate at Nairobi the second day of the month of June, 1938.

(*Sd.*) G. B. HEBDEN,
Postmaster General,
Colony and Protectorate of Kenya,
Uganda Protectorate and the
Mandated Territory of Tanganyika.

and at Cairo (Egypt) the 5th day of May, 1938.

(*Sd.*) FOUAD HASSIB,
Postmaster General, Egypt.

2. Toute divergence dans les bonifications et décomptes sera notifiée au bureau d'échange expéditeur au moyen d'un bulletin de vérification. Les bulletins de vérification approuvés seront attachés aux feuilles de route auxquelles ils se rapportent. Toute rectification des feuilles de route qui ne sera pas appuyée par des pièces justificatives ne sera pas considérée comme valable.

Article 22.

DÉCOMPTES.

1. L'administration des postes de l'Égypte établira des décomptes semestriels relatifs aux colis échangés entre les pays contractants. Ces décomptes seront dressés d'après les inscriptions portées sur les feuilles de route pendant le semestre, compte tenu des rectifications apportées par les bulletins de vérification reçus à la date de l'établissement des décomptes.

2. L'administration qui établira le décompte en transmettra à l'autre deux exemplaires pour examen et vérification. Le solde en faveur de l'administration créditrice sera réglé par une traite payable à Londres ou par un mandat de poste.

Article 23.

RÈGLEMENT DES COMPTES.

1. Le solde résultant de la balance des comptes est payé par l'administration débitrice à l'administration créditrice de la manière prévue par la Convention de l'Union postale pour la liquidation des soldes des comptes de transit.

2. L'établissement et l'envoi d'un compte général ainsi que le paiement du solde de ce compte doivent être effectués aussitôt que possible et, au plus tard, dans les six mois qui suivent la date d'expiration de la période à laquelle le compte se rapporte, ou dans le plus bref délai raisonnable après cette date.

Article 24.

COMMUNICATIONS ET NOTIFICATIONS.

Chaque administration postale communiquera à l'autre tous les renseignements nécessaires sur les points de détail concernant le fonctionnement du service.

Article 25.

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION.

Le présent règlement entrera en vigueur à partir du jour où entrera en vigueur l'accord relatif aux colis postaux, et il aura la même durée que cet accord. Cependant, les administrations postales intéressées auront le droit d'en modifier de temps en temps les détails d'un commun accord.

Fait en double expédition, à Nairobi, le 2 juin 1938,

(Signé) G. B. HEBDEN,
Directeur général des Postes,
Colonie et Protectorat du Kénia,
Protectorat de l'Ouganda
et Territoire sous mandat du Tanganyika.

et au Caire (Égypte), le 5 mai 1938.

(Signé) FOUAD HASSIB,
Directeur général des Postes, Égypte.

N° 4471.

**GRANDE-BRETAGNE
ET IRLANDE DU NORD
ET FRANCE**

Arrangement relatif au transport de
la malle de l'Inde. Signé à Paris,
le 2 août 1938, et à Londres, le
19 août 1938.

**GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
AND FRANCE**

Agreement relative to the Conveyance
of the Indian Mail. Signed at
Paris, August 2nd, 1938, and at
London, August 19th, 1938.

No. 4471. — AGREEMENT¹ BETWEEN THE BRITISH POST OFFICE AND THE FRENCH POST OFFICE RELATIVE TO THE CONVEYANCE OF THE INDIAN MAIL. SIGNED AT PARIS, AUGUST 2ND, 1938, AND AT LONDON, AUGUST 19TH, 1938.

English and French official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Agreement took place November 9th, 1938.

I. The French Administration undertakes to convey, once a week, from Calais to Marseilles, and also to Toulon, by means of special trains, the mails from Great Britain and Northern Ireland which constitute the service called the " Indian Mail ".

The mails of the same sort addressed to Great Britain and Northern Ireland shall be conveyed through French territory by ordinary trains.

II. The British Post Office will be responsible for the conveyance of the Indian Mail between Dover and Calais in both directions.

The transfer of the mails at Calais from the ship to the train, and *vice versa*, shall be undertaken by and effected at the expense of the French Administration.

III. The officer of the British Post Office who accompanies the mail shall be carried in the special train from Calais to Marseilles by and at the expense of the French Administration. A compartment suitably fitted up shall be reserved for him in this train.

This compartment shall also be placed at his disposal on the return journey.

IV. The French territorial transit of the mails from Great Britain and Northern Ireland for all destinations which may be carried between Calais and Marseilles by the weekly special service of the Indian Mail shall be paid by the British Post Office to the French Post Office on the basis of the tariffs fixed by the Universal Postal Convention, increased by 15 %.

The mails comprised in the preliminary despatches and which shall be conveyed from Calais to Marseilles by means of ordinary trains, shall give rise to payment of the same transit charges, but without any percentage increase.

The same applies to all mails addressed to Great Britain and Northern Ireland which shall be conveyed from Marseilles to Calais by ordinary trains.

V. The amount of the transit charges specified in the preceding Article shall be established according to the results of the statistics prescribed by the Universal Postal Convention.

VI. The mails from Australasia and Ceylon for Great Britain and Northern Ireland which may be disembarked at any Italian or French port from Packets different from those which convey the Indian Mail and handed over to the French service, shall continue to be transmitted by the ordinary means of conveyance. The payment for their transit through French territory shall be regulated by the provisions of the Universal Postal Convention.

VII. The British Post Office has the option of substituting the route of the Mont-Cenis for that of Marseilles for the conveyance by special train of the Indian Mail without any addition on this account to the payments provided for in Article IV.

¹ Came into force August 16th, 1938.

N^o 4471. — ARRANGEMENT¹ ENTRE LE « POST OFFICE » BRITANNIQUE ET L'ADMINISTRATION FRANÇAISE DES POSTES RELATIF AU TRANSPORT DE LA MALLE DE L'INDE. SIGNÉ A PARIS, LE 2 AOUT 1938, ET A LONDRES, LE 19 AOUT 1938.

Textes officiels anglais et français communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet arrangement a eu lieu le 9 novembre 1938.

I. L'administration française s'engage à transporter, une fois par semaine, de Calais à Marseille, et éventuellement jusqu'à Toulon, en trains spéciaux, les dépêches en provenance de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui constituent le service dit de la « Malle de l'Inde ».

Les dépêches de même nature à destination de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord seront transportées, sur le territoire français, par les trains ordinaires.

II. Le Post Office britannique devra assurer le transport de la Malle de l'Inde entre Douvres et Calais dans les deux sens.

Le transbordement des dépêches, à Calais, du paquebot au train et *vice versa*, sera exécuté aux frais de l'administration française.

III. L'agent du Post Office britannique qui accompagne la Malle sera transporté dans le train spécial de Calais à Marseille, par les soins et aux frais de l'administration française. Un compartiment convenablement aménagé lui sera réservé dans ce train.

Ce compartiment sera également mis à sa disposition au voyage de retour.

IV. Le transit territorial français des dépêches de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour toutes les destinations qui seront transportées entre Calais et Marseille, par le service hebdomadaire spécial de la Malle de l'Inde, sera payé par le Post Office britannique à l'administration française sur la base des tarifs fixés par la Convention postale universelle, majorés de 15 %.

Les dépêches comprises dans les envois préparatoires et qui seront transportées de Calais à Marseille, par les trains ordinaires, donneront lieu au paiement des mêmes frais de transit mais sans majoration.

Il en sera de même pour toutes les dépêches à destination de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord qui seront transportées de Marseille à Calais par les trains ordinaires.

V. Le montant des frais de transit visés à l'article précédent sera établi d'après les résultats des statistiques prévues par la Convention postale universelle.

VI. Les dépêches d'Australasie et de Ceylan pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord qui, débarquées dans un port italien ou français quelconque, par des paquebots différents de ceux qui effectuent le transport de la Malle de l'Inde proprement dite, seraient remises au service français, continueront à être acheminées par les moyens ordinaires de transport. Le paiement de leur transit sur le territoire français sera régi par les dispositions de la Convention postale universelle.

VII. Le Post Office britannique se réserve la faculté de substituer la voie du Mont-Cenis à celle de Marseille pour le transport, par train spécial, de la Malle de l'Inde, sans qu'il puisse résulter de cette modification une majoration des sommes prévues à l'article IV.

¹ Entré en vigueur le 16 août 1938.

VIII. All the arrangements in force up to the present time for the Indian Mail and not mentioned above shall continue to be applied in the absence of any ulterior understanding, and in so far as they are not contrary to the stipulations set forth above.

IX. The present understanding shall be regarded as having come into force from the entry into French territory of the first mails despatched from or addressed to Great Britain and Northern Ireland which reached Calais or Marseilles after the 16th of August 1938. It shall remain in force until the 31st of December 1938 and so long after that date as one of the parties concerned has not notified to the other, at least six months in advance, its intention to terminate the arrangement.

Done in duplicate

LONDON, *the 19th of August 1938.*

(Signed) G. C. TRYON,
Postmaster General.

PARIS, *le 2 août 1938.*

(Signed) Jules JULIEN,
*Minister of Posts, Telegraphs
and Telephones.*

VIII. Toutes dispositions antérieures en vigueur touchant la Malle de l'Inde et non mentionnées ci-dessus continueront à être appliquées, sauf entente ultérieure, et en tant qu'elles ne seront pas contraires aux stipulations ci-dessus.

IX. Le présent arrangement sera considéré comme ayant été mis en application dès l'entrée en territoire français des premières dépêches en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui sont parvenues à Calais ou à Marseille, après le 16 août 1938. Il sera appliqué jusqu'au 31 décembre 1938 et demeurera en vigueur, après cette date, aussi longtemps que l'une des Parties contractantes n'aura pas notifié à l'autre, six mois au moins à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

Fait en double original

LONDRES, le 19 août 1938.

Le Postmaster général,
(Sgd) G. C. TRYON.

PARIS, le 2 août 1938.

Le Ministre des Postes,
Télégraphes et Téléphones,
(Sgd) Jules JULIEN.

N° 4472.

MEXIQUE ET SUÈDE

Arrangement concernant l'échange direct des colis postaux. Signé à Stockholm, le 31 juillet 1931, et à Mexico, le 14 septembre 1931.

MEXICO AND SWEDEN

Agreement concerning the Direct Exchange of Postal Parcels. Signed at Stockholm, July 31st, 1931, and at Mexico, September 14th, 1931.

N° 4472. — ARRANGEMENT ENTRE LES ADMINISTRATIONS DES POSTES DU MEXIQUE ET DE LA SUÈDE CONCERNANT L'ÉCHANGE DIRECT DES COLIS POSTAUX. SIGNÉ A STOCKHOLM, LE 31 JUILLET 1931, ET A MEXICO, LE 14 SEPTEMBRE 1931.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Suède. L'enregistrement de cet arrangement a eu lieu le 11 novembre 1938.

LES ADMINISTRATIONS POSTALES DE LA SUÈDE et DU MEXIQUE conviennent d'établir un échange direct, régulier et réciproque de colis postaux entre la Suède et le Mexique sur la base de l'Arrangement de l'Union postale universelle concernant les colis postaux et son règlement.

Les conditions principales, applicables à cet échange, seront les suivantes :

1. Sont admis les colis postaux sans valeur déclarée jusqu'au poids de 10 kg. Les colis ne doivent pas dépasser 105 centimètres en longueur et 60 centimètres dans un autre sens, ni non plus le volume de 50 décimètres cubes.

2. Chaque office pourvoit au transport maritime des colis originaires de son territoire. Le transport entre le paquebot et le bureau d'échange destinataire est à la charge du pays destinataire.

3. Les taxes de transport des colis déposés à l'un et destinés à l'autre des deux pays se composent des quotes-parts territoriales et maritimes suivantes.

	Colis jusqu'à 1 kg.	Colis de plus de 1 kg. jusqu'à 5 kg.	Colis de plus de 5 kg. jusqu'à 10 kg.
	Francs-or	Francs-or	Francs-or
Taxes territoriales suédoises	1,00	1,75	2,75
Taxes maritimes	0,30	1,00	2,50
Taxes territoriales mexicaines	1,00	1,75	2,75
Totaux	2,30	4,50	8,00

Les taxes maritimes reviennent à l'office qui entretient le service de paquebot respectif.

4. Le total des taxes territoriales et la taxe maritime servent de base pour déterminer le montant à percevoir de l'expéditeur, chaque office étant libre cependant, pour fixer ce montant, d'adopter le montant approximatif qui convienne le mieux à sa monnaie. L'affranchissement des colis par l'expéditeur est obligatoire et se fera au moyen de timbres-poste du pays d'origine.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4472. — AGREEMENT BETWEEN THE POST OFFICE ADMINISTRATIONS OF MEXICO AND SWEDEN CONCERNING THE DIRECT EXCHANGE OF POSTAL PARCELS. SIGNED AT STOCKHOLM, JULY 31ST, 1931, AND AT MEXICO, SEPTEMBER 14TH, 1931.

French official text communicated by the Swedish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Agreement took place November 11th, 1938.

THE POST OFFICE ADMINISTRATIONS OF SWEDEN and MEXICO agree to establish a direct, regular and reciprocal exchange of postal parcels between Sweden and Mexico on the basis of the Universal Postal Union's Parcel Post Agreement and the Regulations annexed thereto.

The main conditions governing such exchange shall be the following :

1. Uninsured postal parcels weighing not more than 10 kilogrammes shall be accepted. Parcels shall not exceed 105 centimetres in length and 60 centimetres in any other dimension, nor shall their volume exceed 50 cubic decimetres.

2. Each office shall provide for the conveyance by sea of parcels despatched from its own territory. The country of destination shall be responsible for conveyance between the steamship and the office of exchange of destination.

3. The rates for the conveyance of parcels posted in one of the two countries for despatch to the other shall be made up of the following land and sea rates :

	Per parcel weighing		
	Not more than 1 kg.	More than 1 kg. but not more than 5 kg.	More than 5 kg. but not more than 10 kg.
	Gold francs	Gold francs	Gold francs
Swedish land rate	1.00	1.75	2.75
Sea rate	0.30	1.00	2.50
Mexican land rate	1.00	1.75	2.75
Totals	2.30	4.50	8.00

The sea rate shall accrue to the office which maintains the steamship service concerned.

4. The sum of the land rates and the sea rate shall be taken as a basis for determining the amount to be paid by the sender. Each office shall nevertheless be entitled, for the purpose of fixing that amount, to adopt the approximate sum which is most convenient in terms of its own currency. Prepayment by the sender of postage on parcels shall be compulsory and shall be effected by means of postage stamps of the country of origin.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

5. Chacun des deux offices admet dans cet échange le transit des colis originaires de ou destinés à un pays tiers. Pour les colis adressés aux pays au delà, l'office expéditeur bonifie à l'autre office les quotes-parts que les administrations se sont communiquées d'avance l'une à l'autre.

6. L'expéditeur peut obtenir un avis de réception en payant, au moment du dépôt, un droit fixe de 40 centimes-or au maximum. L'avis de réception peut être demandé postérieurement au dépôt, dans le délai d'un an à compter du lendemain du dépôt, moyennant un droit fixe d'un franc-or au maximum.

7. La réclamation d'un colis peut donner lieu à la perception d'un droit fixe d'un franc-or au maximum. Ce droit n'est pas perçu, si l'expéditeur a déjà acquitté le droit spécial pour un avis de réception.

8. L'office destinataire est autorisé à percevoir le droit de magasinage fixé par sa législation, pour les colis non retirés dans les délais prescrits.

9. Soit pour la remise à la douane et le dédouanement, soit pour la remise à la douane seulement l'office destinataire peut percevoir un droit s'élevant à 50 centimes-or au maximum par colis.

10. L'office destinataire peut percevoir, pour la remise des colis à domicile, un droit égal à celui qui est fixé dans son service intérieur, avec un maximum de 50 centimes-or par colis. Le même droit est applicable, le cas échéant, à toute présentation, autre que la première, faite au domicile du destinataire.

11. L'expéditeur d'un colis peut le faire retirer du service ou en faire modifier l'adresse aux conditions déterminées pour les correspondances par la Convention postale universelle, avec cette addition que, si l'expéditeur demande le renvoi ou la réexpédition d'un colis, il est tenu de garantir d'avance le paiement du port dû pour la nouvelle transmission.

12. La réexpédition d'un colis sur un autre pays par suite de changement de résidence du destinataire, ou le renvoi d'un colis tombé en rebut, donne lieu à la perception, lors de livraison, des mêmes taxes auxquelles sont soumis les colis originaires du pays réexpéditeur. Lorsqu'un colis a été réexpédié dans le territoire du pays de destination, l'office de ce pays peut percevoir une taxe de réexpédition sur la base de ses règlements internes.

13. Il est interdit de percevoir pour les colis des taxes postales, de quelque nature que ce soit, autres que celles prévues par le présent arrangement.

14. Il est interdit d'expédier dans les colis postaux :

a) Des lettres, des notes ou des documents ayant le caractère de correspondance actuelle et personnelle, ainsi que des objets de correspondance de toute nature, portant une autre adresse que celle du destinataire du colis ou des personnes habitant avec ce dernier ;

b) Des objets qui, par leur nature ou leur emballage, peuvent présenter du danger pour les agents, salir ou détériorer les autres envois ;

c) Des matières explosibles, inflammables ou dangereuses ;

d) Des animaux vivants autres que les abeilles convenablement emballées ;

e) Des objets dont l'admission est interdite par les lois ou règlements de douane ou autres.

Les colis qui auraient été admis à tort à l'expédition seront traités par l'office de destination conformément aux prescriptions de ce pays.

15. Aux conditions prévues par l'Arrangement international des colis postaux, les administrations contractantes répondent de la perte, de la spoliation ou de l'avarie des colis jusqu'à un montant maximum de :

10 francs-or par colis	jusqu'à	1 kg.
25 » » » »	de	1 à 5 kg.
40 » » » »	de	5 à 10 kg.

5. Each of the two offices shall accept, for conveyance in transit, parcels originating in or despatched to a third country. In the case of parcels despatched in transit to a third country, the despatching office shall credit the other office with such shares of the charges as the Administrations shall have communicated to one another in advance.

6. The sender may obtain an advice of delivery on payment at the time of posting of a fixed fee not exceeding 40 gold centimes. Advice of delivery may be applied for subsequently to the time of posting, within one year counting from the day following that on which the parcel was posted, on payment of a fixed fee not exceeding one gold franc.

7. For an enquiry in respect of a parcel a fixed fee not exceeding one gold franc may be charged. This fee is not charged if the sender has already paid the special fee for an advice of delivery.

8. The office of delivery shall be authorised to collect the warehousing charge fixed by its legislation for parcels which are not claimed within the prescribed periods.

9. The office of delivery may collect, in respect of delivery to and clearance through the Customs, or merely delivery to the Customs, a fee not exceeding 50 gold centimes per parcel.

10. The office of delivery may collect, for the delivery of parcels to the house of the addressee, a fee equal to that which is prescribed for its internal service up to a maximum of 50 gold centimes per parcel. The same fee may be charged for each further presentation at the house of the addressee.

11. The sender of a parcel may have it withdrawn from the post or have its address altered under the conditions fixed for letters, etc., in the Universal Postal Convention, with this addition, that, if the sender requests the return or redirection of a parcel, he must guarantee in advance the payment of the postage due for the new transmission.

12. For the redirection of a parcel from one country to another in consequence of the removal of the addressee and for the return of an undelivered parcel, there shall be charged, at the time of delivery, the same fees as those payable in respect of parcels originating in the redirecting country. When a parcel has been redirected within the country of destination, the office of that country may collect a redirection charge on the basis of its internal regulations.

13. No postal charges, of whatever nature, other than those stipulated in the present Agreement may be collected in respect of parcels.

14. The postage of parcels containing the following matter is prohibited :

(a) Letters, communications or documents which constitute an actual and personal correspondence, and correspondence of any kind bearing an address other than that of the addressee of the parcel or of persons living with such addressee ;

(b) Articles which, owing to their nature or packing, may constitute a danger to postal employees or may soil or damage other parcels ;

(c) Explosive, inflammable, or dangerous substances ;

(d) Live animals, with the exception of bees suitably packed ;

(e) Articles the admission of which is prohibited by law or by the Customs or other regulations.

Parcels which have been wrongly admitted to the post shall be dealt with by the office of the country of destination in accordance with the regulations in force in that country.

15. Subject to the conditions laid down in the International Parcel Post Agreement, the contracting Administrations shall be responsible for the loss of parcels and for the abstraction of or damage to their contents up to the following amounts :

10 gold francs for a parcel not exceeding 1 kg. in weight ;

25 gold francs for a parcel weighing between 1 and 5 kg. ;

40 gold francs for a parcel weighing between 5 and 10 kg.

16. Pour être admis au transport tout colis doit être emballé et fermé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui préserve assez efficacement le contenu pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace apparente de violation ; en outre il doit être scellé par des cachets identiques à la cire, par des plombs, ou par un autre moyen, avec empreinte ou marque spéciale uniforme de l'expéditeur.

Sont toutefois acceptés sans emballage les objets qui peuvent être emboîtés, ou réunis et maintenus par un lien solide muni de plombs ou de cachets, de manière à former un seul et même colis ne pouvant se désagréger. Il n'est pas exigé, non plus, d'emballage pour les colis d'une seule pièce, tels que pièces de bois, pièces métalliques, etc., qu'il n'est pas dans les usages du commerce d'emballer.

17. Chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition en carton résistant et d'une déclaration en douane.

Chaque colis, ainsi que le bulletin d'expédition qui s'y rapporte, doit être revêtu d'une étiquette indiquant le numéro d'enregistrement et le nom du bureau de dépôt.

Le bulletin d'expédition est frappé par le bureau d'origine, du côté de la suscription, du timbre indiquant le lieu et la date du dépôt. Le bureau d'origine y doit indiquer, en outre, le poids du colis en kilogrammes. Les fractions de kilogrammes sont arrondies au kilogramme supérieur.

18. Comme bureaux d'échange fonctionneront du côté suédois le bureau de poste de Gothenbourg et du côté mexicain le bureau de poste de Veracruz.

19. Les sacs nécessaires pour la formation des dépêches sont fournis par l'office expéditeur. Ces sacs sont renvoyés vides par l'office de destination des dépêches.

20. En formant les dépêches des colis postaux le bureau d'échange expéditeur inscrit les colis sur une feuille de route. Les bulletins d'expédition, les déclarations en douane et, le cas échéant, les autres documents exigés, sont joints à cette feuille de route. Le bureau d'échange expéditeur doit numéroter les feuilles de route, à l'angle gauche supérieur, d'après une série annuelle. Le dernier numéro de l'année est mentionné sur la première feuille de route de l'année suivante.

21. A la réception d'une dépêche, le bureau d'échange destinataire procède à la vérification des colis et des divers documents qui les accompagnent. S'il constate des erreurs ou des omissions sur la feuille de route, il opère immédiatement les rectifications nécessaires en ayant soin de biffer les indications erronées, de manière à laisser reconnaître les inscriptions primitives. A moins d'une erreur évidente, ces rectifications prévalent sur la déclaration originale. Un bulletin de vérification est, en outre, dressé par le bureau destinataire et envoyé sans délai, sous pli recommandé, au bureau d'échange expéditeur. Les corrections faites sur une feuille de route et non appuyées des pièces justificatives sont considérées comme nulles.

La constatation, soit d'un manquant, soit d'une altération ou irrégularité de nature à engager la responsabilité des administrations respectives, donne lieu à l'établissement d'un bulletin de vérification qui est transmis sous pli recommandé au bureau d'échange expéditeur.

22. Les colis réexpédiés par suite de fausse direction ne peuvent être frappés de droits de douane ou autres par l'office réexpéditeur. Lorsque ce dernier renvoie un colis à l'autre office, il lui restitue les bonifications qu'il a reçues et signale l'erreur par un bulletin de vérification. Dans les autres cas et si le montant des taxes qui lui ont été attribuées est insuffisant pour couvrir les frais de réexpédition qui lui incombent, l'office réexpéditeur bonifie à l'office auquel il remet le colis les droits de transport que comporte l'acheminement ; il se crédite ensuite de la somme dont il est à découvert par une reprise sur le bureau d'échange qui a transmis le colis en fausse direction. Le motif de cette reprise est notifié à ce bureau au moyen d'un bulletin de vérification.

23. Les expéditeurs sont tenus d'indiquer soit par écrit, soit en soulignant la contexture imprimée, au verso du bulletin d'expédition et sur les colis, la manière dont il doit être disposé de leurs envois en cas de non-livraison. A cet effet, les alternatives suivantes sont seules admises :

- a) Que le colis soit traité comme abandonné ;
- b) Que le colis soit remis à un autre destinataire dans le pays de destination.

16. In order to be accepted for transmission, every parcel must be packed and closed in a manner which is adequate for the length of the journey and which protects the contents so effectually as to render it impossible to tamper with them without leaving an obvious trace of violation and must, moreover, be sealed either by means of impressions of the same seal in wax, or by lead or other seals, with some special uniform design or mark of the sender.

Articles are, however, accepted without packing if they are fitted together or fastened and kept in place by a strong cord secured with lead or other seals so as to make one single parcel which cannot fall apart. Packing, moreover, is not essential in the case of parcels consisting of a single article, such as objects of wood, metal, etc., which it is not the trade custom to pack.

17. Each parcel must be accompanied by a despatch note of stout cardboard and a Customs declaration.

Each parcel and also the despatch note relating to it must bear a label showing the serial number and the name of the office of posting.

The despatch note shall be impressed by the office of origin, on the address side, with a stamp showing the place and date of posting. The office of origin must, in addition, indicate thereon the weight of the parcel in kilogrammes. Fractions of a kilogramme shall be rounded off to the next higher unit.

18. The offices of exchange shall be the Gothenburg Post Office for Sweden and the Vera Cruz Post Office for Mexico.

19. The bags required for the making up of the mails shall be supplied by the despatching office and shall be returned empty by the office of destination of the mails.

20. In making up parcel post mails, the despatching office of exchange shall enter the parcels on a parcel bill. The despatch notes, Customs declarations and any other necessary documents shall be attached to the parcel bill. The despatching office of exchange shall number parcel bills in the top left-hand corner in an annual series. The last number of the year shall be shown on the first parcel bill of the following year.

21. On the receipt of a mail, the office of exchange of destination shall proceed to check the parcels and the various documents which accompany them. If it detects errors or omissions on the parcel bill, it shall immediately make the necessary corrections, taking care to strike out the incorrect entries in such a way as to leave the original entries legible. Except in the case of an obvious error, such corrections shall be accepted in preference to the original statement. A verification note shall, moreover, be prepared by the office of destination and sent without delay, under registered cover, to the despatching office of exchange. Corrections made on a parcel bill unsupported by documentary evidence shall not be considered valid.

The loss or damage of an article, or an irregularity of such a kind as to involve the responsibility of the respective Administrations shall be reported by means of a verification note forwarded, under registered cover, to the office of exchange of origin.

22. An office which retransmits missent parcels may not levy Customs or other charges on them. When one office returns such a parcel to the other office, it shall refund the credits received and report the error by a verification note. In other cases, and if the amount credited to it is insufficient to cover the expenses of retransmission which it has to defray, the retransmitting office shall credit the office to which it returns the parcel with the charges due for onward conveyance; it shall then recover the amount of the deficiency by claiming it from the office of exchange which transmitted the parcel wrongly. The reason for such a claim shall be notified to the office concerned by means of a verification note.

23. Senders must state, either in writing or by underlining the appropriate printed text on the back of the despatch note and on the parcels, how their parcels are to be disposed of in the event of non-delivery. For this purpose, the following alternatives only are admitted :

- (a) That the parcel be treated as abandoned ;
- (b) That the parcel be delivered to another addressee within the country of destination.

Si cette prescription n'est pas observée, les colis tombés en rebut sont renvoyés au bureau d'origine à l'expiration d'un délai de 15 jours en Suède et de 30 jours au Mexique, à compter du lendemain de leur mise à la disposition des destinataires.

24. Les articles sujets à détérioration ou à corruption peuvent seuls être vendus immédiatement, sans avis préalable et sans formalité judiciaire au profit de qui de droit. Si, pour une cause quelconque, la vente est impossible, les objets détériorés ou corrompus sont détruits. Lorsqu'un colis a été ainsi vendu ou détruit il est dressé procès-verbal de la vente ou de la destruction. Une copie du procès-verbal, accompagnée du bulletin d'expédition, est transmise au bureau d'origine.

25. Chaque administration fait établir mensuellement, pour toutes les dépêches reçues, un état des sommes totales inscrites sur les feuilles de route, tant à son crédit qu'à son débit. Les états mensuels sont récapitulés trimestriellement dans un compte. Ce compte, accompagné des états mensuels, des feuilles de route et, s'il y a lieu, des bulletins de vérification y afférents, est envoyé à l'autre administration, pour examen, dans le courant du trimestre qui suit celui auquel il se rapporte. Après vérification et acceptation, les comptes trimestriels sont résumés dans un compte général annuel établi par l'office crédeur.

26. Le solde résultant de la balance des comptes généraux est payé par l'office débiteur à l'office crédeur de la manière prévue pour la liquidation des frais de transit par le règlement de la Convention postale universelle. L'établissement, l'envoi et le paiement du solde d'un compte général doivent être effectués dans le plus bref délai possible et, au plus tard, dans le délai de 6 mois après l'expiration de la période à laquelle le compte se rapporte. Passé ce délai, la somme due est productive d'intérêt, à raison de 7% l'an, à compter du jour de l'expiration dudit délai.

27. Le présent arrangement est applicable à partir du 1^{er} octobre 1931 et restera en vigueur pendant une période indéterminée. Toutefois il cessera ses effets à n'importe quelle date dont les deux administrations peuvent convenir ou à l'expiration de 12 mois après sa dénonciation par l'une ou l'autre des administrations.

STOCKHOLM, le 31 juillet 1931.

MEXICO CITY, le 14 septembre 1931.

Anders ÖRNE.

Arturo M. ELIAS.

Vidimeras ex officio :

L. Bäckström,

Registrator hos Kungl. Generalpoststyrelsen.

If this regulation is not complied with, undelivered parcels shall be returned to the office of origin at the end of a period of 15 days in the case of Sweden and thirty days in the case of Mexico, counting from the day following that on which they are placed at the disposal of the addressees.

24. Articles liable to deterioration or corruption, and these only, may be sold immediately, without previous notice or judicial formality, for the benefit of the rightful owner. If for any reason a sale is impossible, the spoilt or putrid articles shall be destroyed. When a parcel has been thus sold or destroyed, a report of the sale or destruction shall be drawn up. A copy of such report, together with the despatch note, shall be forwarded to the office of origin.

25. Each Administration shall prepare monthly, for all the mails received, a statement showing the total amounts entered on the parcel bills, whether to its credit or to its debit. The monthly statement shall be summarised every quarter in an account. The said account, accompanied by the monthly statements, parcel bills and the verification notes, if any, relating thereto, shall be submitted to the examination of the other Administration in the course of the quarter following that to which it relates. After having been checked and accepted, the quarterly accounts shall be summarised in a general annual account by the creditor office.

26. The balance resulting from the general accounts shall be paid by the debtor office to the creditor office in the manner prescribed for the settlement of transit charges in the Regulations of the Universal Postal Convention. The preparation, transmission and payment of the balance of a general account shall be effected as early as possible and, at the latest, within a period of six months from the end of the period to which the account relates. After the expiration of this period, the sum due shall bear interest at the rate of 7 per cent per annum as from the date of the expiration of the said period.

27. The present Agreement shall come into force as from October 1st, 1931, and shall remain in force indefinitely. Nevertheless, it shall cease to be in force on any date on which the two Administrations may agree, or on the expiration of a period of twelve months from the date of its denunciation by either Administration.

STOCKHOLM, *July 31st, 1931.*
MEXICO CITY, *September 14th, 1931.*

Anders ÖRNE.

Arturo M. ELIAS.

N° 4473.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET SUÈDE**

Convention concernant l'échange des
colis postaux. Signée à Stockholm,
le 28 juin 1932, et à Washington,
le 11 juillet 1932.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND SWEDEN**

Parcel Post Convention. Signed at
Stockholm, June 28th, 1932, and
at Washington, July 11th, 1932.

No. 4473. — PARCEL POST CONVENTION¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND SWEDEN. SIGNED AT STOCKHOLM, JUNE 28TH, 1932, AND AT WASHINGTON, JULY 11TH, 1932.

English official text communicated by the Swedish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place November 11th, 1938.

For the purpose of concluding an arrangement for the exchange of parcel post packages between the United States of America (including Alaska, Hawaii, Porto Rico, Guam, Samoa and the Virgin Islands of the United States) and Sweden, the Postmaster General of the United States of America and the Direction General of Posts of Sweden, by virtue of authority vested in them, have agreed upon the following Articles :

A. ORDINARY AND INSURED PARCELS.

Article 1.

LIMITS OF WEIGHT AND SIZE.

1. No parcel shall exceed forty-four pounds (twenty kilograms) in weight, three feet six inches (one hundred and five centimeters) in length, or six feet seven inches (two hundred centimeters) in length and girth combined, the girth measured in a direction other than that of the length, provided, however, that parcels exceeding six feet (one hundred and eighty centimeters) in combined length and girth be restricted in length to thirty inches (seventy-five centimeters).

2. As regards the exact calculation of the weight and dimensions of parcels, the view of the dispatching office shall be accepted, except in cases of obvious error.

Article 2.

POSTAGE AND FEES.

1. The Administration of origin is entitled to collect from the sender of each parcel such postage and fees for requests for information as to the disposal of a parcel made after it has been posted, and also, in the case of insured parcels, such insurance fees and fees for return receipts, as may from time to time be prescribed by its regulations.

¹ Came into force July 1st, 1932.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4473. — CONVENTION ² ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA SUÈDE CONCERNANT L'ÉCHANGE DES COLIS POSTAUX. SIGNÉE A STOCKHOLM, LE 28 JUIN 1932, ET A WASHINGTON, LE 11 JUILLET 1932.

Texte officiel anglais communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Suède. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 11 novembre 1938.

En vue de conclure un arrangement concernant l'échange des colis postaux entre les Etats-Unis d'Amérique (y compris l'Alaska, les îles Hawaï, Porto-Rico, Guam, Samoa et les îles Vierges appartenant aux États-Unis) et la Suède, le « Postmaster General » des Etats-Unis d'Amérique et la Direction générale des postes de Suède, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

A. COLIS ORDINAIRES ET COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE

Article premier.

LIMITES DE POIDS ET DE DIMENSIONS.

1. Aucun colis ne devra peser plus de quarante-quatre livres (vingt kilos), ni mesurer plus de trois pieds six pouces (cent cinq centimètres) de longueur, ou plus de six pieds sept pouces (deux cents centimètres), longueur et pourtour réunis, le pourtour étant mesuré dans un sens autre que celui de la longueur ; toutefois, les colis mesurant plus de six pieds (cent quatre-vingts centimètres), longueur et pourtour réunis, ne pourront mesurer plus de trente pouces (soixante-quinze centimètres) de longueur.

2. En ce qui concerne le calcul exact du poids et des dimensions des colis, la manière de voir du bureau expéditeur sera considérée comme prévalant, sauf erreur évidente.

Article 2.

AFFRANCHISSEMENT ET TAXES.

1. L'administration du pays d'origine a le droit de percevoir de l'expéditeur d'un colis les frais d'affranchissement, les droits relatifs à toute demande de renseignements concernant le sort d'un colis présentée postérieurement au dépôt et, dans le cas de colis avec valeur déclarée, les frais d'assurance et la taxe d'avis de réception, tels qu'ils peuvent être fixés de temps à autre par ses règlements.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1932.

2. Except in the case of returned or redirected parcels, the postage and such of the fees mentioned in the preceding section as are applicable must be prepaid.

Article 3.

PREPARATION OF PARCELS.

1. The name and address of the sender and of the addressee must be legibly and correctly written in every case when possible on the parcel itself, or on a label gummed thereto, and, in the case of parcels addressed by tag only because of their shape or size, must also be written on a separate slip, which slip must be enclosed in the parcel ; such address slips should be enclosed in all parcels.

Parcels will not be accepted when sent by or addressed to initials, unless the initials are the adopted trade name of the senders or addressees.

Addresses in ordinary pencil are not allowed, but copying ink or indelible pencil on a surface previously dampened may be used.

2. The sender shall prepare one Customs declaration for each parcel sent from either country, upon a special form provided for the purpose, which Customs declaration shall give a general description of the parcel, an accurate statement in detail of its contents and value, date of mailing, the weight, the sender's name and address, and the name and address of the addressee, and shall be securely tied to the parcel. The Customs declarations of insured parcels must be marked or labelled or stamped " Insured ".

3. The Administrations accept no responsibility for the correctness of the Customs declarations.

4. Every parcel shall be packed in a manner adequate for the length of the journey and for the protection of the contents. Ordinary parcels may be closed by means of wax, lead seals, or otherwise.

Insured parcels must be closed and securely sealed with wax or otherwise, but the country of destination shall have the right to open them as well as ordinary parcels (including the right to break the seals) in order to inspect the contents. Parcels which have been so opened shall be closed again and officially sealed, except that in the case of ordinary parcels they need not be sealed if they were not sealed by the sender in the first instance.

Either Administration may require a special impress or mark of the sender in the sealing of insured parcels mailed in its service, as a means of protection.

5. On the address side, each insured parcel must bear a label with the word " Insured ", or be stamped or marked with the same word in close proximity to the number given the parcel, and it must also bear an indication of the amount of the insured value, mentioned fully and legibly in the currency of the country of origin and in Roman letters. This amount must be converted into gold francs by the sender or by the office of origin and the result of the conversion is added below the original description.

6. The labels or stamps on insured parcels must be so placed that they can not serve to conceal injuries to the covers. They must not be folded over two sides of the cover so as to hide the edge.

7. Any liquid or any substance which easily liquefies must be packed in a double receptacle. Between the first receptacle (bottle, flask, pot, box, etc.) and the second (box of metal, strong wood, strong corrugated cardboard or strong fibreboard or receptacle of equal strength) shall be left a space which shall be filled with sawdust, bran, or some other absorbent material, in sufficient quantity to absorb all the liquid contents in the case of breakage.

2. Sauf pour les colis retournés à l'expéditeur ou réexpédiés, l'acquittement préalable de la taxe d'affranchissement et, le cas échéant, des droits mentionnés au paragraphe précédent, sera obligatoire.

Article 3.

CONDITIONNEMENT DES COLIS.

1. Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire devront être écrits lisiblement et correctement, autant que possible sur le colis même ou sur une étiquette y adhérent ; en outre, s'il s'agit de colis de forme et de dimensions telles que l'adresse ne peut être inscrite que sur une étiquette attachée au colis, une feuille portant ces noms et adresses devra être insérée dans le colis ; une feuille de ce genre devrait être insérée dans tous les colis.

Les colis ne portant que les initiales du nom de l'expéditeur ou du destinataire ne seront pas acceptés, à moins que ces initiales ne représentent la raison sociale enregistrée de l'expéditeur ou du destinataire.

Les adresses écrites au crayon ordinaire ne seront pas admises, mais on pourra utiliser le crayon-encre ou le crayon indélébile sur un fond préalablement mouillé.

2. L'expéditeur établira, pour chaque colis expédié de l'un des deux pays, une déclaration en douane sur un formulaire spécial prévu à cet effet ; cette déclaration contiendra une description de la nature du colis ainsi que l'indication exacte et détaillée de son contenu et du montant de sa valeur, de la date d'expédition, du poids, des noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, et elle sera solidement attachée au colis. Pour les colis avec valeur déclarée, la déclaration en douane devra porter l'indication « Valeur déclarée » inscrite ou apposée au moyen d'une étiquette ou d'un cachet.

3. Les administrations n'assument aucune responsabilité pour l'exactitude des déclarations en douane.

4. Chaque colis devra être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui assure la préservation du contenu. Les colis ordinaires pourront être scellés au moyen de cachets à la cire ou de plombs, ou de toute autre manière.

Les colis avec valeur déclarée devront être fermés et soigneusement scellés à la cire ou d'autre manière, mais le pays de destination aura le droit de les ouvrir aussi bien que les colis ordinaires — et notamment le droit de briser les cachets — pour en vérifier le contenu. Les colis ainsi ouverts seront refermés et scellés au moyen du cachet de l'administration, exception faite pour les colis ordinaires qui n'auraient pas été scellés en premier lieu par l'expéditeur.

Chacune des deux administrations pourra exiger, à titre de mesure de sûreté, l'apposition d'une empreinte ou marque spéciale de l'expéditeur sur les cachets de cire des colis avec valeur déclarée expédiés de ses bureaux.

5. Tout colis avec valeur déclarée devra porter, du côté de la suscription, l'indication « Valeur déclarée » sur une étiquette, ou bien apposée au moyen d'un cachet ou inscrite tout près du numéro d'ordre du colis, ainsi que l'indication complète et lisible du montant de la valeur déclarée, dans la monnaie du pays d'origine et en caractères latins. Ce montant sera converti en francs-or par l'expéditeur ou par le bureau d'origine, et le résultat de la conversion sera ajouté au-dessous des chiffres originaux.

6. Les étiquettes ou cachets apposés sur les colis avec valeur déclarée devront être placés de manière à ne pas dissimuler des détériorations de l'emballage, et ne pas être repliés des deux côtés du paquet de manière à en recouvrir les bords.

7. Tous les liquides ou corps facilement liquéfiables doivent être expédiés dans un double emballage. Entre le premier (bouteille, flacon, pot, boîte, etc.) et le second (boîte en métal, en bois résistant, en carton ondulé ou en fibre solide, ou récipient d'égale résistance) devra être ménagé un espace rempli de sciure, de son ou de toute autre matière absorbante, en quantité suffisante pour absorber, en cas de bris, tout le contenu liquide.

8. Powders and dyes in powder form must be packed in metal containers which containers must be enclosed in substantial outer covers, so as to afford the utmost protection to the accompanying mail matter.

Article 4.

PROHIBITIONS.

1. The following articles are prohibited transmission by parcel post :

(a) A letter or a communication having the nature of an actual and personal correspondence. Nevertheless, it is permitted to enclose in a parcel an open invoice, confined to the particulars which constitute an invoice, and also a simple copy of the address of the parcel, that of the sender being added.

(b) An enclosure which bears an address other than that of the addressee of the parcel or that of a person living with him.

(c) Any live animals (except leeches).

(d) Any article of which the admission is not authorized by the Customs or other laws or regulations in force in either country.

(e) Any explosive or inflammable article, and, in general, any article of which the conveyance is dangerous.

2. When a parcel contravening any of these prohibitions is handed over by one Administration to the other, the latter shall proceed in accordance with its laws and its inland regulations.

3. The two Postal Administrations shall furnish each other with a list of prohibited articles ; but they will not thereby undertake any responsibility whatever towards the police, the Customs authorities, or the senders of the parcels.

Article 5.

CUSTOMS DUTIES.

The parcels shall be subject in the country of destination to all Customs duties and all Customs regulations in force in that country for the protection of its Customs revenue, and the Customs duties properly chargeable thereon shall be collected on delivery, in accordance with the Customs regulations of the country of destination.

Article 6.

METHOD OF EXCHANGE OF PARCELS.

1. The parcels shall be exchanged, in sacks duly fastened and sealed, by the offices appointed by agreement between the two Administrations, and shall be dispatched to the country of destination by the country of origin at its cost and by such means as it provides.

2. Insured parcels shall be enclosed in separate sacks from those in which ordinary parcels are contained and the labels of sacks containing insured parcels shall be marked with such distinctive symbols as may from time to time be agreed upon.

Article 7.

BILLING OF PARCELS.

1. The insured parcels and the ordinary parcels are entered in separate parcel bills. The parcel bills are prepared in duplicate. The original is sent in the regular mails, while the duplicate is inserted in one of the parcel sacks. The sack containing the parcel bill is designated by the letter " F ", traced in a conspicuous manner on the label.

8. Les poudres et teintures en poudre devront être emballées dans des récipients en métal; ces récipients eux-mêmes seront enfermés dans un emballage solide, de manière que le reste du courrier postal soit protégé le mieux possible.

Article 4.

INTERDICTIONS.

1. Il est interdit d'expédier par colis postaux les articles suivants :

a) Une lettre ou communication ayant le caractère d'une correspondance actuelle et personnelle. Néanmoins, il sera permis d'insérer dans un colis postal une facture ouverte réduite à ses énonciations constitutives, ainsi qu'une copie de l'adresse du colis, avec mention de l'adresse de l'expéditeur.

b) Un pli portant une adresse différente de celle du destinataire du colis ou d'une personne vivant avec lui.

c) Des animaux vivants (sauf les sangsues).

d) Tout article dont l'admission est interdite par les règlements douaniers ou d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'un ou l'autre des deux pays.

e) Des explosifs ou matières inflammables et, d'une manière générale, tous les objets dont le transport est dangereux.

2. En cas de remise par l'une des administrations à l'autre d'un colis pour lequel il n'aura pas été tenu compte desdites interdictions, l'administration réceptrice prendra les mesures prévues par les lois et règlements intérieurs de son pays.

3. Les deux administrations postales se communiqueront réciproquement la liste des articles prohibés, sans assumer de ce fait aucune responsabilité vis-à-vis de la police, de l'administration des douanes ou des expéditeurs des colis.

Article 5.

DROITS DE DOUANE.

Dans le pays de destination, les colis seront assujettis à tous les droits et règlements de douane qui, dans ce pays, servent à assurer le recouvrement de ses recettes douanières; les droits de douane régulièrement applicables à ces colis seront perçus au moment de leur remise au destinataire, conformément aux règlements douaniers du pays de destination.

Article 6.

MODE D'ÉCHANGE DES COLIS.

1. Les colis seront échangés, dans des sacs dûment fermés et scellés, par les bureaux désignés par voie d'accord entre les deux administrations et seront expédiés au pays de destination par le pays d'origine, à ses frais et par les moyens dont il dispose.

2. Les colis avec valeur déclarée seront mis dans des sacs distincts de ceux qui contiennent les colis postaux ordinaires, et les étiquettes des sacs contenant les colis avec valeur déclarée porteront les marques distinctives qui seront de temps à autre établies d'un commun accord.

Article 7.

FEUILLES DE ROUTE.

1. Les colis avec valeur déclarée et les colis ordinaires figureront sur des feuilles de route séparées, établies en double exemplaire. L'original accompagnera les courriers réguliers, tandis que le duplicata sera inséré dans l'un des sacs de colis postaux. Le sac contenant ce duplicata portera la lettre « F », inscrite visiblement sur l'étiquette.

2. The ordinary parcels included in each dispatch are to be entered on the parcel bills to show the total number of parcels and the total net weight thereof.

Insured parcels shall be entered individually on the parcel bills. The entries concerning each parcel shall show the insurance number and the office (and State or country) of origin. The bulk net weight of all the insured parcels must also be shown.

3. Returned or redirected parcels must be entered individually on the parcel bills and must be followed by the word "Returned" or "Redirected", as the case may be. A statement of the charges which may be due on these parcels should be shown in the "Observations" column.

4. The total number of sacks comprising each dispatch must also be shown on the parcel bills.

5. Parcels sent *à découvert* must be entered separately on the parcel bills.

6. Each dispatching office of exchange shall number the parcel bills in the upper left-hand corner, commencing each year a fresh series for each office of exchange of destination. The last number of the year shall be shown on the parcel bill of the first dispatch of the following year.

7. The exact method of advising parcels or the receptacles containing them sent by one Administration in transit through the other together with any details of procedure in connection with the advice of such parcels or receptacles for which provision is not made in this Convention, shall be settled by mutual agreement through correspondence between the two Administrations.

Article 8.

CERTIFICATES OF MAILING.

The sender will, on request at the time of mailing an ordinary (uninsured) parcel, receive a certificate of mailing from the post office where the parcel is mailed, on a form provided for the purpose, and each country may fix a reasonable fee therefor.

No certificate of mailing, other than the insurance receipt, will be furnished the sender of insured parcels.

Article 9.

RESPONSIBILITY NOT ACCEPTED FOR ORDINARY PARCELS.

Neither the sender nor the addressee of an ordinary (uninsured) parcel shall be entitled to compensation for the loss of the parcel or for the abstraction of or damage to its contents.

Article 10.

INSURANCE.

1. The sender of a parcel may have the same insured by paying in addition to the postage such insurance fee as is prescribed by the country of origin, and in the event of loss, rifling or damage, indemnity shall be paid for the actual amount, based on the actual value at the time and place of mailing, of the loss, rifling, or damage up to a sum not exceeding one hundred dollars when mailed in the United States of America, or four hundred kronor, when mailed in Sweden.

No insured parcel shall be indemnified for an amount above the real value of its contents.

Both Administrations reserve the right to arrange by mutual agreement through correspondence for a higher or lower limit of indemnity than that mentioned in this Convention.

2. Pour les colis ordinaires compris dans chaque courrier, les feuilles de route indiqueront le nombre total de colis, ainsi que leur poids global net.

Les colis avec valeur déclarée seront inscrits séparément sur la feuille de route. Les indications comporteront, pour chaque colis, le numéro de la déclaration de valeur et le bureau (ainsi que l'Etat ou le pays) d'origine. Le poids net global des colis avec valeur déclarée devra également être indiqué.

3. Les colis renvoyés ou réexpédiés seront inscrits séparément sur les feuilles de route, avec l'indication supplémentaire « Renvoyé » ou « Réexpédié », selon le cas. Les droits et taxes dont ils sont passibles seront indiqués dans la colonne « Observations ».

4. Les feuilles de route devront également indiquer le nombre total de sacs composant chaque courrier.

5. Les colis expédiés à découvert devront être inscrits séparément sur les feuilles de route.

6. Le bureau d'échange expéditeur numérotera les feuilles de route à l'angle supérieur gauche, d'après une série annuelle pour chaque bureau d'échange destinataire. Le dernier numéro de l'année sera mentionné sur la première feuille de route de l'année suivante.

7. Le mode exact d'inscription des colis ou des sacs les contenant, expédiés par une administration en transit par l'intermédiaire de l'autre, ainsi que tout détail de procédure relatif aux avis concernant lesdits colis et sacs et ne figurant pas dans la présente convention, seront réglés, d'un commun accord, au moyen d'un échange de lettres entre les deux administrations.

Article 8.

CERTIFICATS DE DÉPÔT.

L'expéditeur pourra se faire délivrer, sur demande, au moment du dépôt d'un colis ordinaire (sans valeur déclarée), par le bureau où le colis est déposé, un certificat de dépôt qui sera établi sur un formulaire spécial prévu à cet effet ; chaque pays fixera un droit raisonnable pour la délivrance dudit certificat.

Pour les colis avec valeur déclarée, il ne sera pas délivré à l'expéditeur d'autre certificat de dépôt que le récépissé de son envoi.

Article 9.

RESPONSABILITÉ DÉCLINÉE EN CE QUI CONCERNE LES COLIS POSTAUX ORDINAIRES.

Ni l'expéditeur ni le destinataire d'un colis ordinaire (sans valeur déclarée) n'auront droit à une indemnité en cas de perte du colis, ou en cas de spoliation ou d'avarie de son contenu.

Article 10.

DÉCLARATION DE VALEUR.

1. Les colis postaux pourront être expédiés avec valeur déclarée moyennant paiement, en sus de la taxe d'affranchissement, du droit d'assurance fixé par le pays d'origine ; en cas de perte, de spoliation ou d'avarie, une indemnité sera versée pour le montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, calculé d'après la valeur effective à l'époque et au lieu de l'expédition, cette indemnité ne pouvant dépasser cent dollars pour les colis expédiés des Etats-Unis d'Amérique, ou quatre cents kronor, pour les colis expédiés de Suède.

Aucun colis avec valeur déclarée ne pourra donner lieu à une indemnité dépassant la valeur réelle de son contenu.

Les deux administrations se réservent le droit de fixer d'un commun accord, par correspondance, une limite d'indemnité supérieure ou inférieure à celle que mentionne la présente convention.

2. The insurance of all parcels containing coin, bank notes, paper money, bullion, jewelry, or any other precious article exchanged between the two Administrations is obligatory.

If a parcel containing coin, bank notes, paper money, bullion, jewelry, or any other precious article is mailed uninsured, it shall be placed under insurance by the post office which first observes the fact of its having been mailed uninsured and treated in accordance with the regulations of the country placing the matter under insurance.

3. The Administration of origin is entitled to fix its own fees for different limits of indemnity within the maximum provided.

Article 11.

RETURN RECEIPTS AND INQUIRIES.

1. The sender of an insured parcel may obtain an advice of delivery upon payment of such additional charge, if any, as the country of origin of the parcel shall stipulate.

2. A fee may be charged, at the option of the country of origin, on a request for information as to the disposal of an ordinary parcel and also of an insured parcel made after it has been posted if the sender has not already paid the special fee to obtain an advice of delivery.

A fee may also be charged, at the option of the country of origin, in connection with any complaint of any irregularity which *prima facie* was not due to the fault of the Postal Service.

3. When an advice of delivery is desired, the sender or office of origin shall write or stamp on the parcel and the Customs declaration in a conspicuous manner, the words "Return receipt requested", "Advice of delivery requested", or the letters "A. R."

Article 12.

INDEMNITY.

1. Except in cases of loss or damage through *force majeure* (causes beyond control) as that term is defined by the legal decisions or rulings of the country in the service of which the loss or damage occurs, when an insured parcel has been lost, rifled, or damaged, the sender, or other rightful claimant, is entitled to an indemnity corresponding to the actual amount of loss, rifling, or damage, based on the actual value at the time and place of mailing of the lost, rifled, or damaged article, unless the loss, rifling, or damage has arisen from the fault or negligence of the sender or the addressee or of the representative of either or from the nature of the article, provided that the indemnity shall not exceed the sum for which the required insurance fee was paid in the country of origin.

While, as stated in the preceding paragraph, the Administrations are not obligated to pay indemnity in the case of loss or damage due to *force majeure*, either Administration may, at its option and without recourse to the other Administration, pay indemnity for loss or damage due to *force majeure* even in the cases where the Administration of the country in the service of which the loss or damage occurred recognises that the damage was due to *force majeure*.

2. In the absence of special agreement to the contrary between the countries involved (which agreement may be made through correspondence) no indemnity will be paid by either country for the loss, rifling, or damage of *transit* registered or insured parcels originating in one of the two contracting countries addressed for delivery in some other country not a party to this Convention or originating in a third country addressed for delivery to one of the two contracting countries.

3. In case an insured parcel originating in one country and addressed for delivery in the other country is forwarded or returned from the country of original address to a third country, the rightful

2. La déclaration de valeur sera obligatoire pour tous les colis contenant des pièces de monnaie, des billets de banque, du papier-monnaie, des lingots d'or ou d'argent, des bijoux ou d'autres objets de valeur, échangés entre les deux administrations.

Les colis contenant des pièces de monnaie, des billets de banque, du papier-monnaie, des lingots d'or ou d'argent, des bijoux ou tout autre objet de valeur, qui auraient été expédiés par la poste sans déclaration de valeur, seront soumis au régime des colis avec déclaration de valeur par les soins du bureau de poste qui, le premier, constatera qu'ils ont été expédiés sans déclaration de valeur, et ils seront traités par lui conformément aux règlements du pays auquel il appartient.

3. L'administration expéditrice pourra fixer elle-même le montant des droits à percevoir par elle, en ce qui concerne différentes limites d'indemnités en deçà du maximum prévu.

Article 11.

AVIS DE RÉCEPTION ET RÉCLAMATIONS.

1. L'expéditeur d'un colis avec valeur déclarée pourra obtenir un avis de réception du colis, contre paiement, le cas échéant, du droit supplémentaire fixé par le pays d'origine.

2. Le pays d'origine aura la faculté de percevoir un droit pour toute demande de renseignements relative au sort d'un colis ordinaire ou d'un colis avec valeur déclarée, adressée postérieurement au dépôt du colis, à moins que l'expéditeur n'ait déjà acquitté la taxe spéciale pour l'avis de réception.

Le pays d'origine aura également la faculté de percevoir un droit en cas de réclamation pour une irrégularité dont, de toute évidence, le service postal n'est pas responsable.

3. Si un colis doit faire l'objet d'un avis de réception, l'expéditeur ou le bureau d'origine devra inscrire ou apposer au moyen d'un timbre sur le colis et sur la déclaration en douane, de façon apparente, les mots « Return receipt requested », « Advice of delivery requested », ou bien les lettres « A. R. ».

Article 12.

INDEMNITÉS.

1. Sauf dans les cas de perte ou de détérioration d'un colis due à un cas de force majeure, au sens que confèrent à cette expression les décisions juridiques ou les règlements du pays dans le service postal duquel survient la perte ou l'avarie, lorsqu'un colis avec valeur déclarée aura été perdu, spolié ou avarié, l'expéditeur, ou toute autre personne qualifiée, aura droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, cette indemnité étant calculée sur la base de la valeur effective du colis à l'époque et au lieu de l'expédition, à moins que la perte, la spoliation ou l'avarie ne soit due à la faute ou à la négligence de l'expéditeur, du destinataire ou du représentant de l'un d'eux, ou à la nature même de l'objet ; toutefois, le montant de cette indemnité ne pourra dépasser la somme pour laquelle le droit d'assurance réglementaire a été acquitté dans le pays d'origine.

Bien que les administrations ne soient pas tenues de verser une indemnité pour une perte ou une avarie due à un cas de force majeure, ainsi qu'il est stipulé à l'alinéa précédent, chaque administration pourra, si elle le désire, mais sans droit de recours contre l'autre administration, verser une indemnité pour une perte ou avarie due à un cas de force majeure, même lorsque l'administration du pays dans le service postal duquel est survenue la perte ou l'avarie reconnaît que celle-ci a été due à un cas de force majeure.

2. A moins qu'il n'en soit convenu autrement par voie d'arrangement spécial entre les pays intéressés (cet arrangement pourra être conclu par correspondance), aucun des deux pays ne sera tenu au paiement d'une indemnité pour la perte, la spoliation ou l'avarie de colis recommandés ou avec valeur déclarée expédiés *en transit* de l'un des deux pays contractants à destination d'un autre pays non partie à la présente convention, ou bien expédiés d'un tiers pays à destination de l'un des deux pays contractants.

3. Lorsqu'un colis avec valeur déclarée adressé de l'un des deux pays à l'autre est réexpédié ou renvoyé du pays auquel il était adressé à un tiers pays, l'ayant droit ne pourra recevoir, en cas

claimant shall be entitled to only such indemnity, if any, for any loss, rifling, or damage which occurs subsequent to the redispach of the parcel in the country of original address, as the country in which the loss, rifling, or damage occurred is willing or obligated to pay under any agreement in force between the countries directly involved in the forwarding or return. Either country adhering to this Convention which improperly forwards an insured parcel to a third country shall be responsible therefor to the extent of liability of the country of origin to the sender within the limit of indemnity fixed by this Convention.

4. No application for indemnity will be entertained unless a claim or an initial inquiry, oral or written, shall be filed by claimant or his representative within a year commencing with the day following the posting of the insured parcel.

5. No compensation shall be given for loss, injury, or damage consequential upon, *i. e.*, indirectly arising from, the loss, non-delivery, damage, misdelivery, or delay of any insured parcel transmitted under this Convention, nor for parcels seized by the Customs because of false declaration of contents.

6. No indemnity will be paid for insured parcels which contain matter of no intrinsic value nor for perishable matter or matter prohibited transmission in the parcel post mails exchanged between the contracting Administrations, or which did not conform to the stipulations of this Convention, or which were not posted in the manner prescribed, but the country responsible for the loss, rifling, or damage may pay indemnity in respect of such parcels without recourse to the other Administration.

7. Either of the Administrations may at its option reimburse the rightful claimant in the event of complete loss, irreparable damage of entire contents or rifling of entire contents for the amount of postage or special charges borne by an insured parcel, if claimed. The insurance fees are not in any case returned.

8. No responsibility will be admitted for insured parcels which cannot be accounted for in consequence of the destruction of official documents through causes beyond control.

9. In case the sender, addressee, or owner of an insured parcel, or his representative, shall at any time knowingly allege the contents to be above their real value, or whenever any false, fictitious, or fraudulent evidence is knowingly and wilfully introduced, the Administration responsible for the indemnity reserves the right without any refund of fee or postage to decline to pay indemnity or to pay such indemnity as may in its descretion be considered equitable in the light of the evidence produced. The enforcement of this rule shall not prejudice any legal proceedings to which such fraudulent evidence may have rendered the claimant liable.

10. When an insured article has been lost, rifled, or damaged, the Administration of origin shall pay indemnity to the rightful claimant as soon as possible and at the latest within a period of one year counting with the day following that on which the application is made, which payment shall be made on account of the Administration of destination, if that Administration is responsible for the loss, rifling, or damage, and has been duly notified.

11. However, the Administration of origin may, in the cases indicated in the foregoing section, exceptionally defer payment of indemnity for a longer period than that stipulated if, at the expiration of that period, it has not been able to determine the disposition made of the article in question or the responsibility incurred.

12. Except in cases where payment is exceptionally deferred as provided in the foregoing section, the country of origin is authorized to pay indemnity on behalf of the country of destination if that country has, after being duly informed of the application for indemnity, let nine months pass without settling the matter.

13. The obligation of paying the indemnity shall rest with the country to which the mailing office is subordinate. That country can make a claim on the country responsible, that is to say,

de perte, de spoliation ou d'avarie survenue après la réexpédition du pays où le colis avait été adressé, que l'indemnité que le pays où s'est produite la perte, la spoliation ou l'avarie consent à payer ou est obligé de payer en vertu d'un accord conclu entre les pays directement intéressés à la réexpédition ou au renvoi. L'un ou l'autre des deux pays contractants qui aura expédié à tort dans un troisième pays un colis avec valeur déclarée, sera responsable de cette erreur pour autant que le pays d'origine est responsable vis-à-vis de l'expéditeur, dans les limites d'indemnité fixées par la présente convention.

4. Aucune demande d'indemnité ne sera prise en considération lorsque l'ayant droit ou son représentant n'aura pas présenté de réclamation ou de demande de renseignements verbale ou écrite dans le délai d'une année à partir du lendemain du jour du dépôt du colis avec valeur déclarée.

5. Il ne sera pas accordé d'indemnité pour les pertes, dommages ou avaries qui seront la conséquence, c'est-à-dire qui résulteront indirectement de la perte, de la non-remise, d'un dégât, de la remise à une adresse erronée, ou d'un retard dans la remise de colis avec valeur déclarée transmis conformément à la présente convention, ni pour les colis saisis par la douane pour fausse déclaration de contenu.

6. Il ne sera pas versé d'indemnité pour les colis avec valeur déclarée contenant des objets sans valeur intrinsèque, des marchandises périssables ou des objets qu'il est interdit d'envoyer par le service de colis postaux entre les administrations contractantes, ni pour les colis qui ne seront pas conformes aux dispositions de la présente convention ou qui n'auront pas été déposés aux bureaux de poste de la manière prescrite ; toutefois, le pays responsable de la perte, de la spoliation ou de l'avarie pourra accorder une indemnité pour lesdits colis, sans droit de recours contre l'autre administration.

7. Chacune des administrations aura la faculté de rembourser à l'ayant droit, si celui-ci en fait la demande, le montant de la taxe d'affranchissement ou des taxes spéciales relatives à un colis avec valeur déclarée perdu en totalité ou dont le contenu aura été entièrement avarié ou spolié. En aucun cas, le droit d'assurance ne sera remboursé.

8. Toute responsabilité sera déclinée en ce qui concerne les colis avec valeur déclarée dont il ne pourra être rendu compte par suite de la destruction des documents de service résultant d'un cas de force majeure.

9. Lorsque l'expéditeur, le destinataire ou le propriétaire d'un colis avec valeur déclarée, ou son représentant, aura, à un moment quelconque, indiqué sciemment, pour le contenu du colis, une valeur supérieure à sa valeur réelle, ou bien lorsqu'un témoignage faux, fictif ou frauduleux aura été fourni sciemment et volontairement, l'administration responsable sera fondée, sans être tenue de rembourser le montant des taxes ou de l'affranchissement, à refuser toute indemnité ou à accorder celle qu'elle jugera équitable, selon les circonstances. Cette règle sera appliquée sans préjudice des poursuites judiciaires dont le requérant pourra être passible pour témoignage frauduleux.

10. Lorsqu'un envoi avec valeur déclarée aura été perdu, spolié ou avarié, l'administration du pays d'origine indemniserà l'ayant droit le plus tôt possible, et, au plus tard, dans le délai d'une année, à dater du lendemain du jour de la réclamation ; cette indemnité sera versée pour le compte de l'administration du pays de destination, si cette dernière est responsable de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, et si elle a été dûment avisée.

11. Toutefois, l'administration du pays d'origine pourra, à titre exceptionnel, dans les cas indiqués au paragraphe précédent, différer le paiement de l'indemnité au delà du délai prescrit si, à l'expiration de ce délai, elle n'a pu établir ce qu'est devenu le colis en question ni déterminer la responsabilité engagée.

12. Sauf dans les cas où le paiement aura été différé à titre exceptionnel, ainsi qu'il est prévu au paragraphe précédent, le pays d'origine sera autorisé à verser l'indemnité pour le compte du pays de destination lorsque ce dernier, après avoir été dûment avisé, aura laissé s'écouler neuf mois sans régler l'affaire.

13. Le pays responsable du paiement de l'indemnité est celui dont dépend le bureau expéditeur. Ce pays pourra adresser une réclamation au pays responsable, c'est-à-dire à l'adminis-

against the Administration on the territory or in the service of which the loss, rifling, or damage took place.

14. The country responsible for the loss, rifling, or damage and on whose account payment is made is bound to repay to the country making payment on its behalf, without delay and within not more than nine months after receiving notice of payment, the amount of indemnity paid.

15. Reimbursements for indemnity from one country to the other shall be made on the gold basis.

16. Repayments are to be made free of cost to the creditor country by means of either a money order or draft or in money valid in the creditor country, or by such other means as may be mutually agreed upon by correspondence.

17. Until the contrary is proved, responsibility for an insured parcel rests with the country which, having received the parcel without making any observation and being furnished all necessary particulars for inquiry, is unable to show its proper disposition.

If the loss, abstraction, or damage has occurred in the course of conveyance without its being possible to ascertain in which service the irregularity took place, the Postal Administrations concerned bear the loss in equal shares.

18. Responsibility for loss, rifling, or damage of an insured parcel discovered by the receiving office of exchange at the time of opening the receptacles and duly notified to the dispatching office of exchange by bulletin of verification, shall fall upon the Administration to which the dispatching office of exchange is subordinate unless it be proved that the loss, rifling, or damage occurred in the service of the receiving Administration.

19. The responsibility of properly enclosing, packing, and sealing insured parcels rests upon the sender, and the postal service of neither country will assume liability for loss, rifling, or damage arising from defects which may not be observed at the time of posting.

Article 13.

TRANSIT PARCELS.

1. Each Administration guarantees the right of transit over its territory, to or from any country with which it has parcel post communication, of parcels originating in or addressed for delivery in the territory of the other contracting Administration.

2. Each Administration shall inform the other to which countries parcels may be sent through it as intermediary.

3. To be accepted for onward transmission, parcels sent by one of the contracting Administrations through the service of the other Administration must comply with the conditions prescribed from time to time by the intermediary Administration.

Article 14.

CHECK BY OFFICE OF EXCHANGE.

1. On the receipt of a parcel mail, the receiving office of exchange shall check it. The insured parcels must be carefully compared with the accompanying bills. Any discrepancies or irregularities noted shall be immediately reported to the dispatching office of exchange by means of a bulletin of verification. If report is not made promptly, it will be assumed that the mail and the accompanying bills were in every respect in proper order.

tration dans le ressort ou dans le service de laquelle la perte, la spoliation ou l'avarie se sera produite.

14. Le pays responsable de la perte, de la spoliation ou de l'avarie, et pour le compte duquel l'indemnité aura été payée, est tenu d'en rembourser le montant au pays qui aura effectué le paiement en son nom, sans retard et dans un délai de neuf mois au maximum après notification du paiement.

15. Les remboursements d'indemnités d'un pays à l'autre sont effectués sur la base de l'or.

16. Les remboursements sont effectués sans frais pour le pays créateur, soit par mandat-poste, soit par traite ou dans une monnaie ayant cours légal dans le pays créateur, ou par tout autre moyen qui aura pu être convenu par échange de correspondance.

17. Jusqu'à preuve du contraire, la responsabilité d'un colis postal avec valeur déclarée incombera au pays qui, ayant pris livraison du colis sans formuler d'observations, et étant mis en possession de tous les renseignements nécessaires à une enquête, ne pourra établir qu'il a disposé de ce colis comme il convenait.

Si la perte, la spoliation ou l'avarie s'est produite en cours de transport, sans qu'il soit possible d'établir dans quel service le fait a eu lieu, les administrations postales intéressées supporteront la perte par parties égales.

18. En cas de perte, de spoliation ou d'avarie d'un colis avec valeur déclarée, constatée par le bureau d'échange destinataire au moment de l'ouverture des sacs postaux, et dûment notifiée au bureau d'échange expéditeur par un bulletin de vérification, la responsabilité incombera à l'administration dont relève le bureau d'échange expéditeur, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, la spoliation ou l'avarie s'est produite dans le service de l'administration qui a reçu le colis.

19. La responsabilité de fermer, d'emballer et de sceller convenablement les colis avec valeur déclarée incombe à l'expéditeur, et les administrations postales des deux pays n'assumeront aucune responsabilité en cas de perte, de spoliation ou d'avarie résultant de défauts qui auraient pu échapper à l'attention lors du dépôt du colis.

Article 13.

COLIS EN TRANSIT.

1. Chaque administration contractante garantit le droit de transit par son territoire, à destination ou en provenance de tout pays avec lequel elle échange des colis postaux, pour les colis en provenance du territoire de l'autre administration contractante ou destinés à y être délivrés.

2. Chaque administration notifiera à l'autre les pays à destination desquels des colis postaux peuvent être expédiés par son intermédiaire.

3. Les colis postaux que l'une des administrations expédie par l'intermédiaire de l'autre devront, pour pouvoir être acheminés en transit, remplir les conditions qui pourront être prescrites de temps à autre par l'administration intermédiaire.

Article 14.

VÉRIFICATION PAR LE BUREAU D'ÉCHANGE.

1. A la réception d'un courrier de colis postaux, le bureau d'échange récepteur procédera à sa vérification. Les colis avec valeur déclarée seront soigneusement comparés aux indications des feuilles de route accompagnant l'envoi. Toute divergence ou irrégularité relevée sera immédiatement notifiée au bureau d'échange expéditeur au moyen d'un bulletin de vérification. Si la notification n'est pas effectuée immédiatement, on considérera que le courrier ainsi que les feuilles de route qui l'accompagnaient étaient en règle à tous égards.

2. In the case of any discrepancies or irregularities in a mail, such record shall be kept as will permit of the furnishing of information regarding the matter in connection with any subsequent investigation or claim for indemnity which may be made.
3. If a parcel bill is missing a duplicate shall be made out and a copy sent to the dispatching office of exchange from which the dispatch was received.
4. Insured parcels bearing evidence of violation or damage must have the facts noted on them and be marked with the stamp of the office making the note, or a document drawing attention to the violation or damage must be forwarded with the parcels.

Article 15.

FEES FOR CUSTOMS FORMALITIES AND FOR DELIVERY. DEMURRAGE CHARGES.

1. The Administration of the country of destination may collect from the addressee for the fulfilment of Customs formalities a charge not exceeding ten cents (forty öre) for each parcel.
2. The Administration of delivery may collect from the addressee for delivery a fee not exceeding ten cents (forty öre) for each parcel and an additional delivery charge of like amount for each time a parcel is presented at the residence of the addressee after one unsuccessful presentation.
3. Each Administration may impose reasonable storage or demurrage charges in case the addressee fails to accept delivery of any parcel within such reasonable time as is prescribed by the Administration of the country of destination.
4. In the event of the return of the parcel to the country of origin, the charges mentioned above shall be cancelled.

Article 16.

REDIRECTION.

1. Any parcel redirected within the country of destination or delivered to an alternate addressee at the original office of address shall be liable to such additional charges as may be prescribed by the Administration of that country.
2. When a parcel is redirected to either country, new postage as well as new insurance fees, in the case of insured parcels (which, when redirected, must be dispatched in the same kind of mails as received) may, if not prepaid, be collected upon delivery and retained by the Administration making the collection. The Administration making delivery shall fix the amount of such fees and postage when not prepaid.
3. Insured parcels shall not be forwarded or returned to another country unless they are forwarded or returned as insured mail. Senders may indorse insured parcels "Do not forward to a third country", in which event the parcels shall not be forwarded to any other country. Unless such parcels are indorsed to indicate that the senders do not wish them forwarded to any country other than that of mailing or within the country of original address, they may be forwarded to a third country if they are forwarded as insured mail. Insured parcels may be returned to the sender in a third country in accordance with a return address on the parcels, if they can be returned as insured mail. In the case of the loss, rifling, or damage of an insured parcel forwarded or returned to a third country, indemnity will be paid only in accordance with the stipulations of Article 12, Section 3, of this Convention.

2. Les divergences ou irrégularités relevées dans un courrier seront enregistrées de manière à permettre de fournir des renseignements en cas d'enquête ultérieure ou de demande d'indemnité.

3. Au cas où une feuille de route manquerait, il sera établi un duplicata dont copie sera adressée au bureau d'échange dont provenait le courrier.

4. Si un colis avec valeur déclarée porte des traces évidentes de spoliation ou d'avarie, le fait sera mentionné sur le colis, et ce dernier sera en outre marqué avec le timbre du bureau qui aura inscrit la mention, ou une pièce signalant la spoliation ou l'avarie sera transmise avec le colis.

Article 15.

DROITS DE DÉDOUANEMENT ET DE FACTAGE. SURESTARIES.

1. L'administration du pays de destination pourra percevoir du destinataire pour le dédouanement un droit ne dépassant pas 10 cents (40 öre) par colis.

2. L'administration qui délivre le colis pourra percevoir du destinataire pour la remise du colis à domicile un droit fixé au maximum à 10 cents (40 öre) par colis et une taxe supplémentaire de remise d'un montant égal, pour chaque nouvelle présentation du colis au domicile du destinataire après une première présentation sans résultat.

3. Chaque administration aura la faculté de percevoir une taxe de magasinage ou des surestaries d'un montant raisonnable, au cas où le destinataire ne prendrait pas livraison d'un colis dans le délai raisonnable prescrit par l'administration du pays de destination.

4. Les droits et taxes susmentionnés seront annulés en cas de renvoi de colis au pays d'origine.

Article 16.

RÉEXPÉDITION DES COLIS.

1. La réexpédition d'un colis dans le pays de destination, ou la livraison d'un colis à un autre destinataire, au lieu de destination primitif, donnera lieu à la perception des taxes supplémentaires que pourra fixer l'administration de ce pays.

2. Lorsqu'un colis est réexpédié à destination de l'un des deux pays, une nouvelle taxe d'affranchissement ainsi qu'un nouveau droit d'assurance, s'il s'agit d'un colis avec valeur déclarée (en ce cas le colis devra être réexpédié par un courrier du même genre que celui par lequel il aura été reçu), pourront, s'ils n'ont pas été acquittés à l'avance, être perçus au moment de la livraison du colis, et le montant en sera acquis à l'administration qui l'aura encaissé. L'administration qui procédera à la livraison du colis fixera le montant de ces droit et taxe d'affranchissement, lorsqu'ils n'auront pas été acquittés à l'avance.

3. Les colis avec valeur déclarée ne pourront être réexpédiés ou renvoyés à destination d'un autre pays que sous forme de colis avec valeur déclarée. Les expéditeurs pourront inscrire sur les colis avec valeur déclarée la mention « Ne pas réexpédier à destination d'un tiers pays » ; en ce cas, les colis ne seront réexpédiés à destination d'aucun autre pays. A moins que ces colis ne portent une mention indiquant que les expéditeurs ne désirent pas qu'ils soient réexpédiés à destination d'un pays autre que le pays d'envoi, ou à l'intérieur du pays de destination primitif, ils pourront être réexpédiés à destination d'un tiers pays, à condition que ce soit sous forme de colis avec valeur déclarée. Les colis avec valeur déclarée pourront être renvoyés à l'expéditeur dans un tiers pays, d'après l'adresse de renvoi figurant sur les colis, à condition qu'ils puissent l'être comme colis avec valeur déclarée. En cas de perte, de spoliation ou d'avarie d'un colis avec valeur déclarée qui aura été réexpédié ou renvoyé à destination d'un tiers pays, il ne sera versé d'indemnité que dans les conditions stipulées à l'article 12, alinéa 3, de la présente convention.

Article 17.

POSTAL CHARGES OTHER THAN THOSE PRESCRIBED NOT TO BE COLLECTED.

The parcels to which this Convention applies shall not be subject to any postal charges other than those contemplated by the different Articles hereof.

Article 18.

RECALL AND CHANGE OF ADDRESS.

So long as a parcel has not been delivered to the addressee, the sender may recall it or cause its address to be altered. The requests for return or change of address, which must conform to the rules laid down by the domestic regulations of the contracting Administrations, are to be addressed to the Central Administration at Washington when they relate to parcels sent to the United States of America, and to the office of destination when they relate to parcels sent to Sweden.

Article 19.

NON-DELIVERY.

1. In the absence of a request by the sender to the contrary, a parcel which can not be delivered shall be returned to the sender without previous notification. New postage as well as new insurance fees, in the case of insured parcels (which must be returned in the same kind of mail as received), may be collected from the sender and retained by the Administration making the collection.

2. The sender of a parcel may request, at the time of mailing, that, if the parcel can not be delivered as addressed, it shall be either (*a*) treated as abandoned, or (*b*) tendered for delivery at a second address in the country of destination. No other alternative is admissible. If the sender avails himself of this facility, his request must appear on the parcel and on the Customs declaration tied to the parcel and must be in conformity with or analogous to one of the following forms :

“ If not deliverable as addressed Abandon.”

“ If not deliverable as addressed Deliver to ”.

3. Except as otherwise provided, undeliverable parcels will be returned to the senders, in the United States of America at the expiration of thirty days and in Sweden at the expiration of fifteen days from the date of receipt at the post office of destination, while refused parcels will be returned at once, the parcels in each case to be marked to show the reason for non-delivery.

4. Articles liable to deterioration or corruption, and these only, may, however, be sold immediately even on the outward or return journey, without previous notice or judicial formality, for the benefit of the right party.

If for any reason a sale is impossible, the spoilt or worthless articles shall be destroyed. The sale or destruction shall be recorded and report made to the Administration of origin.

5. Undeliverable parcels which the sender has marked “ Abandon ” may be sold at auction in the United States of America at the expiration of thirty days and in Sweden at the expiration of fifteen days, but in case such disposition is made of insured parcels proper record will be made and the Administration of origin notified as to the disposition made of the parcels. The Administration of origin shall also be notified when for any reason an insured parcel which is not delivered is not returned to the country of origin.

*Article 17.*INTERDICTION DE PERCEVOIR DES TAXES POSTALES AUTRES QUE CELLES QUI SONT PRÉVUES
PAR LA PRÉSENTE CONVENTION.

Les colis qui font l'objet de la présente convention ne pourront être soumis à d'autres frais postaux que ceux qui sont prévus par les différents articles.

Article 18.

RETRAIT ET MODIFICATION D'ADRESSE.

Tant qu'un colis n'aura pas été remis au destinataire, l'expéditeur pourra le faire retirer ou en faire modifier l'adresse. Les demandes de retrait ou de changement d'adresse, qui doivent être conformes aux règlements intérieurs des administrations contractantes, seront adressés à l'administration centrale à Washington, si elles ont trait à des colis expédiés à destination des Etats-Unis d'Amérique, et au bureau de poste destinataire, si elles ont trait à des colis expédiés à destination de la Suède.

Article 19.

NON-REMISE.

1. Sauf demande contraire de la part de l'expéditeur, tout colis qui n'aura pas été remis à l'adresse indiquée sera renvoyé à l'expéditeur sans préavis. Une nouvelle taxe d'affranchissement et un nouveau droit d'assurance, s'il s'agit d'un colis avec valeur déclarée (en ce cas le colis devra être réexpédié par un courrier du même genre que celui par lequel il aura été reçu), pourront être perçus auprès de l'expéditeur, et le montant en sera acquis à l'administration qui les aura perçus.

2. L'expéditeur aura la faculté de demander, au moment du dépôt, que si le colis ne peut être remis à l'adresse indiquée, il soit ou bien *a)* traité comme colis tombé en rebut, ou bien *b)* présenté à une seconde adresse dans le pays de destination. Aucune autre possibilité ne sera admise. Si l'expéditeur fait usage de cette faculté, sa demande devra figurer sur le colis et sur la déclaration en douane attachée au colis, la formule utilisée devant être la suivante (ou une formule analogue) :

« En cas de non-livraison à l'adresse indiquée à mettre au rebut. »

« En cas de non-livraison à l'adresse indiquée à remettre à l'adresse
ci-dessous. »

3. Sauf dispositions contraires, les colis qui ne pourront être délivrés seront renvoyés à l'expéditeur, aux Etats-Unis d'Amérique à l'expiration d'un délai de trente jours, et en Suède à l'expiration d'un délai de quinze jours, à partir de la date de réception au bureau de destination ; les colis refusés seront renvoyés immédiatement et porteront, dans chaque cas, l'indication du motif pour lequel ils n'auront pas été délivrés.

4. Les articles sujets à détérioration ou corruption, à l'exclusion de tous autres articles, pourront toutefois être vendus immédiatement, même en cours de route, à l'aller ou au retour, sans avis préalable ni formalités judiciaires, au profit de qui de droit.

Si, pour une raison quelconque, il est impossible de procéder à la vente, les objets détériorés ou sans valeur seront détruits. Il sera dressé procès-verbal de la vente ou de la destruction, qui sera notifiée à l'administration du pays d'origine.

5. A l'expiration d'un délai de trente jours aux Etats-Unis d'Amérique, et de quinze jours en Suède, les colis qui n'auront pu être délivrés et sur lesquels l'expéditeur aura indiqué « A mettre au rebut », pourront être vendus aux enchères, mais, lorsque cette mesure sera appliquée à un colis avec valeur déclarée, il devra en être dressé procès-verbal, et l'administration du pays d'origine en sera avisée. L'administration du pays d'origine sera également avisée lorsque, pour une raison quelconque, un colis avec valeur déclarée non délivré au destinataire n'aura pas été renvoyé au pays d'origine.

Article 20.

CUSTOMS CHARGES TO BE CANCELLED.

Provided the formalities prescribed by the Customs authorities concerned are fulfilled, the Customs charges, properly so called, on parcels sent back to the country of origin, or redirected to another country shall be cancelled both in the United States of America and in Sweden.

Article 21.

RETRANSMISSION.

1. Missent ordinary parcels shall be forwarded to their destination by the most direct route at the disposal of the reforwarding Administration, but must not be marked with Customs or other charges by the reforwarding Administration. Missent insured parcels shall not be reforwarded to their destination unless they can be forwarded as insured mail. If they can not be forwarded as insured mail, they shall be returned to the country of origin.

2. When this retransmission involves the return of the parcels to the office of origin, the retransmitting office of exchange shall credit that office with the allowances received after having called attention to the error by means of a verification note.

In the contrary case, and if the amount allowed by the dispatching office to the retransmitting office is insufficient to cover the expenses of retransmission which it has to defray, it shall recover the difference by making a suitable amendment to the parcel bill of the dispatching office of exchange. The reason for this amendment shall be notified to the said office by means of a verification note.

3. When a parcel has been wrongly allowed to be dispatched in consequence of an error on the part of the postal service and has for this reason to be returned to the country of origin, the procedure followed shall be the same as if the parcel had to be sent back to the dispatching office in consequence of missending.

4. A redirected parcel shall be accompanied by the Customs declaration prepared at the office of origin. In case the parcel, for any reason whatsoever, has to be repacked or the original Customs declaration replaced by a substitute declaration it is essential that the name of the office of origin of the parcel and the original serial number appear on the parcel and that the name of the office of origin of the parcel appears on the Customs declaration.

Article 22.

RECEPTACLES.

Each Administration shall provide the bags necessary for the dispatch of its parcels. The bags shall be returned empty to the country of origin by the next mail. Empty bags shall be made up in bundles of ten (nine bags enclosed in one) and the total number of such bags shall be advised on the parcel bill.

Article 23.

CHARGES.

1. For each parcel dispatched by one country to the other, the dispatching Administration shall pay to the receiving Administration a terminal credit as follows :

(a) For parcels originating in Sweden, addressed to the United States of America, 70 centimes per kilogram based on the net bulk weight of each dispatch.

(b) For parcels originating in the United States of America, addressed to Sweden, 40 centimes per kilogram based on the net bulk weight of each dispatch.

Article 20.

ANNULATION DES DROITS DE DOUANE.

A la condition que les formalités prescrites par les services douaniers compétents soient remplies, les droits de douane proprement dits sur les colis renvoyés au pays d'origine ou réexpédiés à destination d'un autre pays, seront annulés, aussi bien aux Etats-Unis d'Amérique qu'en Suède.

Article 21.

RÉACHEMINEMENT.

1. Les colis ordinaires qui auront été acheminés dans une fausse direction seront réexpédiés à leur destination par la voie la plus directe que puisse utiliser l'administration réexpéditrice, mais ils ne doivent être grevés d'aucun droit de douane ou autre par cette administration. Les colis avec valeur déclarée qui auront été acheminés dans une fausse direction ne seront réexpédiés sur leur destination que s'ils peuvent l'être comme colis avec valeur déclarée, sinon ils seront renvoyés au pays d'origine.

2. Lorsque cette réexpédition comporte le renvoi du colis au bureau d'origine, le bureau d'échange réexpéditeur bonifiera à celui-ci le montant des taxes perçues, après avoir signalé l'erreur au moyen d'un bulletin de vérification.

Dans le cas contraire, et si la somme bonifiée par le bureau expéditeur au bureau de réexpédition ne suffit pas à couvrir les frais de réexpédition, ce dernier recouvrera la différence en modifiant en conséquence la feuille de route du bureau d'échange expéditeur. Le motif de cette modification sera signalé audit bureau d'échange au moyen d'un bulletin de vérification.

3. Lorsqu'un colis aura été admis à tort à l'expédition, par suite d'une erreur imputable au service postal, et que, pour ce motif, il devra être renvoyé au pays d'origine, on procédera de la même manière que si le colis devait être renvoyé au bureau expéditeur par suite d'un acheminement erroné.

4. Tout colis réacheminé sera accompagné de la déclaration en douane établie au bureau d'origine. Si, pour une raison quelconque, le colis devait être remballé ou si la déclaration en douane primitive devait être renouvelée, il importe que l'indication du bureau d'origine du colis et le numéro d'enregistrement primitif figurent sur le colis et que l'indication du bureau d'origine soit portée sur la déclaration en douane.

Article 22.

SACS POSTAUX.

Chacune des administrations fournira les sacs nécessaires au transport de ses colis. Les sacs seront retournés vides au pays d'origine par le courrier suivant. Les sacs vides seront expédiés par paquets de dix (neuf sacs renfermés dans le dixième), et le nombre total des sacs renvoyés sera signalé sur la feuille de route.

Article 23.

TAXES.

1. Pour chaque colis expédié de l'un des pays à destination de l'autre, l'administration expéditrice versera à l'administration destinataire une taxe terminale comme suit :

a) Pour les colis expédiés de Suède à destination des Etats-Unis d'Amérique, une taxe de 70 centimes par kilogramme, calculée d'après le poids total net de chaque envoi.

b) Pour les colis expédiés des Etats-Unis d'Amérique à destination de la Suède, une taxe de 40 centimes par kilogramme, calculée d'après le poids total net de chaque envoi.

These terminal credits may be reduced or increased on three months' previous notice given by one country to the other. These reductions or increases shall hold good for at least one year.

2. The amounts to be allowed in respect to parcels sent from one Administration to the other for onward transmission to a possession of either country or to a third country shall be fixed by the intermediate Administration.

3. On every parcel returned or redirected unpaid by one of the two Administrations to the other, the returning or retransmitting Administration shall be entitled to recover from the other Administration :

(a) The charges prescribed by Section 1 above ;

(b) The charges for reforwarding or return.

In case of reforwarding or return to a third country, the charges mentioned shall follow the parcel, but in case the third country concerned refuses to assume the charges, because they can not be collected from the addressee or sender, as the case may be, or for any other reason, they shall be charged back to the country of origin.

In the case of a parcel returned or redirected unpaid in transit through one of the two Administrations to or from the other, the intermediary office may claim also the sum due to it for any additional territorial or sea service provided, together with any amounts due to any other Administration or Administrations concerned.

Article 24.

ACCOUNTING.

1. *Terminal parcels.* At the end of each quarter the creditor country shall prepare an account of the amount due to it in respect of the parcels received in excess of those dispatched.

2. *Transit parcels.* Each Administration shall also prepare quarterly an account showing the sums due for parcels sent by the other Administration for onward transmission.

3. These accounts shall be submitted to the examination of the corresponding Administration, if possible in the course of the month which follows the quarter to which they relate. The totals should not be summarily altered but any errors which may be discovered must form the subject of statements of differences.

4. The compilation, transmission, verification and acceptance of the accounts must be effected as early as possible, and the payment resulting from the balance must be made at the latest before the end of the following quarter.

5. Payment of the balances due on these accounts between the two Administrations shall be effected by means of drafts on New York or in any other manner which may be agreed upon mutually by correspondence between the two Administrations, the expense attendant on the payment being at the charge of the indebted Administration.

B. COLLECT-ON-DELIVERY SERVICE.

Article 25.

SUBJECT.

1. Parcels, having charges to be collected on delivery, shall be accepted for mailing to any money order post office in the United States of America or in Sweden.

Ces taxes terminales pourront être réduites ou relevées, sous réserve d'un préavis de trois mois donné par l'un des pays à l'autre ; la réduction ou l'augmentation restera applicable pendant une année au moins.

2. Les sommes à bonifier pour les colis expédiés par une administration à l'autre, en vue de leur transmission vers une possession de l'un des deux pays ou vers un troisième pays, seront fixées par l'administration intermédiaire.

3. Pour chaque colis renvoyé ou réexpédié sans paiement par l'une des deux administrations à l'autre, l'administration qui aura effectué le renvoi ou la réexpédition pourra réclamer à l'autre :

- a) Les taxes prescrites au paragraphe 1 ci-dessus ;
- b) Les taxes afférentes au renvoi ou à la réexpédition des colis.

En cas de réexpédition ou de renvoi d'un colis dans un tiers pays, le colis restera grevé des droits indiqués, mais si le troisième pays refuse d'en assumer le paiement parce qu'ils ne pourraient être perçus auprès du destinataire ou de l'expéditeur, selon le cas, ou pour toute autre raison, ces droits retomberont à la charge du pays d'origine.

Dans le cas d'un colis retourné ou réexpédié en transit sans paiement, à travers le territoire de l'une des deux administrations, à destination ou en provenance du territoire de l'autre, le bureau intermédiaire pourra également réclamer le paiement de la somme qui lui sera due pour tout transport supplémentaire, par terre ou par mer, et de toute somme due à toute autre ou toutes autres administrations intéressées.

Article 24.

COMPTABILITÉ.

1. *Colis dits « terminaux »*. A la fin de chaque trimestre, le pays créateur fera établir le décompte des sommes qui lui sont dues pour les colis reçus en excédent de ceux qui ont été expédiés.

2. *Colis en transit*. Chaque administration fera établir également, chaque trimestre, le décompte des sommes qui lui sont dues pour les colis expédiés par l'autre administration en vue de leur retransmission.

3. Ces décomptes seront soumis à l'examen de l'autre administration, si possible dans le courant du mois qui suivra le trimestre auquel ils se rapportent. Les totaux ne devront pas être rectifiés sommairement, mais toute erreur découverte donnera lieu à l'établissement d'états indiquant les différences.

4. L'établissement, l'envoi, la vérification et l'acceptation des comptes devront s'effectuer dans le plus bref délai possible, et le versement du solde devra avoir lieu au plus tard avant l'expiration du trimestre suivant.

5. Le règlement des soldes de ces comptes entre les deux administrations s'effectuera au moyen de traites sur New-York, ou de toute autre manière dont il pourra être convenu par correspondance entre les deux administrations, les frais afférents au paiement étant à la charge de l'administration débitrice.

B. SERVICE DES REMBOURSEMENTS

Article 25.

OBJET.

1. Les colis grevés de remboursement seront acceptés à l'expédition dans tous les bureaux de poste des Etats-Unis et de Suède qui participent à l'échange des mandats de poste.

2. C. O. D. parcels shall be accepted only when insured.
3. The provisions of the Articles 25-36 of this Convention do not cover transit C. O. D. parcels.

Article 26.

POSTAGE AND FEES.

1. Parcels bearing charges for collection on delivery shall be subject to the postage rates, fees, conditions of mailing, and other formalities applicable to insured parcels without trade charges. The Administration of origin is entitled to collect from the sender of each parcel mailed collect-on-delivery, such collect-on-delivery fee, in addition to the required postage and other fees, as may be prescribed by its regulations.

2. The postage rates and fees shall belong entirely to the country collecting them. No special account of these fees is to be made between the two Administrations except as stated in Article 23.

Article 27.

AMOUNT OF C. O. D.

1. The maximum amount to be collected on delivery shall be one hundred dollars. This amount may be increased or decreased at any time by mutual agreement through correspondence between the two Administrations. The amount to be collected on delivery shall invariably be expressed in dollars and cents.

2. When the sender makes a request for any reduction or cancellation of the amount to be collected on delivery, the request shall be handled between the exchange offices which have handled the parcel, unless otherwise agreed to through correspondence.

Article 28.

SETTLEMENT.

1. The entire amount of the collect-on-delivery charges without any deduction for money order fee or collection charges is to be remitted to the sender by means of an international money order. The post office delivering the C. O. D. parcel will collect from the addressee the full amount of the C. O. D. charges and in addition thereto such money order fees as are required to remit the amount of the C. O. D. charges to the sender in the country of origin.

2. The country effecting delivery of a C. O. D. parcel may at its option collect a reasonable amount, not in excess of five cents (twenty öre), from the addressee as a collection charge, but this amount is not to be deducted from the collection charges which are remitted to the sender.

3. Examination of the contents of a C. O. D. parcel by the addressee is prohibited until the C. O. D. charges and any other charges that may be due thereon have been collected even though the sender or addressee may make request that such action be permitted.

Article 29.

C, O. D. MONEY ORDERS.

1. Every advice of a money order, issued in either country in payment of C. O. D. charges on a parcel, must show plainly the C. O. D. (insured) number of the parcel and bear the letters "C. O. D." or the word "Remboursement" in a conspicuous position.

2. Les colis grevés de remboursement ne seront acceptés qu'avec valeur déclarée.
3. Les dispositions des articles 25-36 de la présente convention ne s'appliqueront pas aux colis grevés de remboursement en transit.

Article 26.

AFFRANCHISSEMENT ET TAXES.

1. Les colis grevés de remboursement seront soumis aux taxes d'affranchissement, droits, conditions d'expédition et autres formalités applicables aux colis avec valeur déclarée sans remboursement. L'administration d'origine pourra percevoir auprès de l'expéditeur pour tout colis grevé de remboursement la taxe de remboursement prescrite par ses règlements, en sus de la taxe d'affranchissement ordinaire et des autres taxes.

2. Le montant des taxes d'affranchissement et autres droits sera acquis en totalité au pays qui les aura perçus. Ces taxes ne feront l'objet d'aucun décompte spécial entre les deux administrations, sauf les stipulations de l'article 23.

Article 27.

MONTANT DU REMBOURSEMENT.

1. Le montant maximum du remboursement pouvant grever un colis est fixé à 100 dollars. Ce montant pourra être relevé ou abaissé à toute époque d'un commun accord, par correspondance entre les deux administrations. Le montant du remboursement sera invariablement exprimé en dollars et en cents.

2. Lorsque l'expéditeur demandera la réduction ou l'annulation du montant du remboursement, la demande sera envoyée aux bureaux d'échange par lesquels le colis a été transmis, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par correspondance.

Article 28.

RÈGLEMENT.

1. Le montant total du remboursement, sans aucune déduction pour taxe d'affranchissement de mandat de poste ou de remboursement, devra être transmis à l'expéditeur par un mandat de poste international. Le bureau de poste qui délivre le colis grevé de remboursement percevra auprès du destinataire le montant total du remboursement et celui de la taxe d'affranchissement du mandat de poste nécessaire pour l'envoi du montant du remboursement à l'expéditeur dans le pays d'origine.

2. L'administration qui délivre un colis grevé de remboursement pourra, à son gré, percevoir du destinataire, à titre de taxe de remboursement, une somme raisonnable ne dépassant pas cinq cents (vingt öre), mais cette somme ne devra pas être déduite du montant du remboursement transmis à l'expéditeur.

3. Il sera interdit au destinataire d'un colis grevé de remboursement d'en examiner le contenu avant l'encaissement du montant du remboursement et de toutes autres taxes pouvant grever le colis, même si l'expéditeur ou le destinataire en a demandé l'autorisation.

Article 29.

MANDATS DE REMBOURSEMENT.

1. Tout mandat de remboursement établi dans l'un ou l'autre des deux pays en paiement du remboursement grevant un colis devra indiquer clairement le numéro de remboursement (valeur déclarée) du colis et porter, bien en évidence, les lettres « C. O. D. » ou le mot « Remboursement ».

2. The C. O. D. money order advice lists shall show, in addition to the usual details, the C. O. D. (insured) number of the parcels. No C. O. D. money order shall be listed unless the remitter's name and payee's name and exact address are included.

Article 30.

EXCHANGE AND BILLING OF C. O. D. PARCELS.

1. Parcels with C. O. D. charges shall be exchanged through the same offices as are appointed for the exchange of insured parcels without C. O. D. charges. The exchanges shall be effected in direct dispatches in sacks containing nothing but C. O. D. parcels, the letters " C. O. D. " or the word " Remboursement " being entered very conspicuously in the documents covering them, as well as on the labels of the sacks. Such parcels will be listed in separate bills to show, in respect to each parcel, the C. O. D. number, post office and State of origin and the C. O. D. amount.

2. Upon receipt of a dispatch of C. O. D. parcels, at the exchange office of the country of destination, the dispatch must be carefully checked and otherwise treated as provided in Article 14.

Article 31.

LISTS OF C. O. D. MONEY ORDERS.

The offices of New York and Malmö shall be the only ones to send lists of C. O. D. money orders, and such money orders shall be listed separately from the ordinary money orders and the list shall be marked " Collect-on-Delivery " or " Remboursement ".

Article 32.

UNPAYABLE MONEY ORDERS.

1. The C. O. D. money orders which have not been paid to the payee for any reason shall be subject to the disposition of the Administration of the country of origin of the parcels to which they relate.

2. When it appears that the C. O. D. service was used in furtherance of a scheme to defraud, payment of the money orders in question will be withheld, if practicable, and the orders disposed of in accordance with the equities of each case under the rules and regulations of the country of origin of the C. O. D. parcels involved.

3. As for other formalities, C. O. D. money orders shall be subject to the provisions governing the money order exchange between the two countries.

Article 33.

RESPONSIBILITY FOR C. O. D. PARCELS.

1. In case an insured C. O. D. parcel has been lost, rifled or damaged, the postal Administrations are responsible as for an insured parcel, in conformity with the provisions in Article 12.

2. When a C. O. D. parcel has been delivered to the addressee but the charges have not been remitted, the sender or other rightful claimant is entitled to an indemnity corresponding to the C. O. D. amount not remitted, provided that he has made his claim in due time and unless the delivery without collecting the charges has arisen from the fault or negligence of the sender or from the transmission of the contents in parcel post mails being prohibited.

2. Les listes des mandats de remboursement devront porter, en sus des indications habituelles, le numéro de remboursement (valeur déclarée) des colis. Aucun mandat de remboursement ne sera inscrit sur ces listes sans l'indication exacte des noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire.

Article 30.

ECHANGE ET FEUILLES DE ROUTE DES COLIS GREVÉS DE REMBOURSEMENT.

1. Les colis grevés de remboursement seront échangés par l'intermédiaire des bureaux chargés de l'échange des colis avec valeur déclarée sans remboursement. Les échanges s'effectueront par courriers directs, en sacs ne contenant que des colis grevés de remboursement ; les documents accompagnant les courriers ainsi que les étiquettes des sacs porteront d'une manière très apparente les lettres « C. O. D. » ou le mot « Remboursement ». Ces colis seront inscrits sur des listes distinctes qui indiqueront, pour chacun d'eux, le numéro du remboursement, le bureau et l'Etat d'origine ainsi que le montant du remboursement.

2. Lorsqu'un courrier de colis grevés de remboursement parviendra au bureau d'échange du pays de destination, il fera l'objet d'un contrôle minutieux et sera traité, par ailleurs, suivant les règles de l'article 14.

Article 31.

LISTES DES MANDATS DE REMBOURSEMENT.

L'échange des listes de mandats de remboursement n'aura lieu qu'entre les bureaux de New-York et de Malmö. Ces mandats feront l'objet d'une liste distincte de celle des mandats de poste ordinaires, et la liste devra porter l'indication « Collect-on-Delivery » ou « Remboursement ».

Article 32.

MANDATS DE REMBOURSEMENT IMPAYÉS.

1. Les mandats de remboursement qui, pour une raison quelconque, n'auront pas été payés au destinataire seront mis à la disposition de l'administration du pays d'origine des colis auxquels ils ont trait.

2. S'il est constaté que le service des remboursements a été utilisé pour des fins frauduleuses, le paiement des mandats dont il s'agit sera refusé, si possible, et ces mandats feront l'objet des dispositions jugées opportunes dans chaque cas, suivant les règlements du pays d'origine des colis grevés de remboursement.

3. Quant aux autres formalités, les mandats de remboursement seront soumis aux prescriptions réglementant l'échange des mandats de poste entre les deux pays.

Article 33.

RESPONSABILITÉ POUR LES COLIS GREVÉS DE REMBOURSEMENT.

1. En cas de perte, de spoliation ou d'avarie d'un colis grevé de remboursement, les administrations postales seront responsables, au même titre que pour les colis avec valeur déclarée, conformément aux dispositions de l'article 12.

2. Lorsqu'un colis grevé de remboursement aura été délivré au destinataire sans que le montant du remboursement ait été payé, l'expéditeur ou tout autre ayant droit pourra recevoir une indemnité correspondant au montant du remboursement non payé, à condition de présenter sa réclamation dans les délais voulus, et à moins que la délivrance du colis sans recouvrement du remboursement n'ait été due à la faute ou à la négligence de l'expéditeur, ou au fait que le colis contenait des objets dont l'envoi par colis postal était interdit.

This stipulation also applies to the case that a lower amount than the full C. O. D. charge is collected from the addressee.

The indemnity provided for in this section may not in any case exceed the C. O. D. amount.

3. As to the fixing of the responsibility and the payment of the indemnity the same stipulations shall be applied as are provided for insured parcels not sent C. O. D.

4. When a C. O. D. parcel for which indemnity has been paid is recovered, the postmaster at the delivering office will deliver the parcel and collect the charges, hold such amount and request instructions from the Administration to which his office is subordinate. If the addressee, however, refuses to accept a recovered parcel and pay the charges, the postmaster will hold it and likewise seek instructions as to its disposition. In the latter case the Administration responsible for the indemnity shall determine the disposition to be made of the parcel involved.

Article 34.

MARKING OF C. O. D. PARCELS.

1. Each C. O. D. parcel and the relative Customs declaration must bear, on the address side, the conspicuous impression of a stamp or label reading "Collect-on-delivery" or "C.O.D." or "Remboursement", and in close proximity to these words there must appear the number given the parcel which shall be the insured number (only one original number) and after it must be shown in Roman letters and in Arabic figures, the exact amount of the collect-on-delivery charges which should not include the additional money order fees that will be collected in the country making delivery of the parcel for making the remittance to the sender in the country of mailing.

2. In addition to being marked or labelled in the manner indicated in Section 1 above, each C. O. D. parcel may have a C. O. D. tag attached in a form mutually agreed upon.

Article 35.

REDIRECTION. RECALL.

1. Unless mutually otherwise agreed, C. O. D. parcels shall not be reforwarded to a third country.

2. The sender of a C. O. D. parcel may cause it to be recalled upon complying with such requirements as may be established in this connection by the country of origin.

Article 36.

NON-DELIVERY.

The sender may provide, in case his C. O. D. parcel is undeliverable as originally addressed, for other disposition to be made of it, the same as in the case of parcels without trade charges and as stipulated in Article 19.

C. FINAL PROVISIONS.

Article 37.

MATTERS NOT PROVIDED FOR IN THE CONVENTION.

1. All matters concerning requests for recall or return of insured parcels, the obtaining and disposition of return receipts therefor, and the adjustment of indemnity claims in connection there-

Cette prescription s'appliquera également au cas où une somme inférieure au montant total du remboursement aura été perçue auprès du destinataire.

L'indemnité prévue au présent paragraphe ne pourra en aucun cas dépasser le montant du remboursement.

3. En ce qui concerne la détermination de la responsabilité et le paiement de l'indemnité, les règles applicables sont celles qui sont prévues pour les colis avec valeur déclarée sans remboursement.

4. Lorsqu'un colis grevé de remboursement qui aura donné lieu au paiement d'une indemnité sera retrouvé, le « postmaster » du bureau de destination délivrera le colis, percevra le montant du remboursement, qu'il conservera, et demandera des instructions à l'administration dont il dépend. Toutefois, si le destinataire refuse d'accepter un colis ainsi retrouvé et de payer le montant du remboursement, le « postmaster » conservera le colis et demandera également des instructions sur les dispositions à prendre. Dans ce dernier cas, l'administration qui est tenue au paiement de l'indemnité décidera de la destination à donner au colis en question.

Article 34.

MARQUAGE DES COLIS GREVÉS DE REMBOURSEMENT.

1. Les colis grevés de remboursement, ainsi que les déclarations en douane qui s'y rapportent, devront porter, du côté de l'adresse, l'indication très apparente « Collect-on-Delivery » ou « C.O.D. » ou « Remboursement », sur une étiquette, ou bien apposée au moyen d'un cachet ; tout près de ces mots devra figurer le numéro du colis, c'est-à-dire son numéro de déclaration de valeur (un seul numéro d'origine), et ensuite, en caractères latins et en chiffres arabes, le montant exact du remboursement ; ce montant ne devra pas comprendre la taxe d'affranchissement additionnelle à percevoir dans le pays où sera délivré le colis pour l'envoi du remboursement à l'expéditeur dans le pays d'expédition.

2. En sus de la marque ou de l'étiquette prévues ci-dessus au paragraphe 1, chaque colis grevé de remboursement pourra être muni d'une étiquette de remboursement d'un modèle convenu.

Article 35.

RÉEXPÉDITION. RETRAIT.

1. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les colis grevés de remboursement ne seront pas réexpédiés à destination d'un tiers pays.

2. L'expéditeur d'un colis grevé de remboursement pourra en demander le retrait en se conformant à toutes prescriptions en vigueur à cet égard dans le pays d'origine.

Article 36.

NON-REMISE.

L'expéditeur d'un colis grevé de remboursement pourra donner, au sujet des dispositions éventuelles dont son colis devra faire l'objet s'il ne peut être délivré à l'adresse primitive, les mêmes instructions que pour les colis sans remboursement, conformément aux prescriptions de l'article 19.

C. DISPOSITIONS FINALES

Article 37.

QUESTIONS NON VISÉES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION.

1. Toutes les questions non réglées par la présente convention, en ce qui concerne les demandes de retrait ou de renvoi de colis avec valeur déclarée, la délivrance et la destination des avis de

with, not covered by this Convention shall be governed by the provisions of the Universal Postal Union Convention and the Detailed Regulations for its Execution, and of the Postal Money Order Convention in force between the two countries, insofar as they are applicable and not inconsistent with the provisions of this Convention, and then if no other arrangement has been made, the internal legislation, regulations, and rulings of the United States of America and Sweden, according to the country involved, shall govern.

2. The Postmaster General of the United States of America and the Direction General of Posts of Sweden shall have authority jointly to make from time to time by correspondence such changes and modifications and further regulations of order and detail as may become necessary to facilitate the operation of the services contemplated by this Convention.

3. The Administrations shall communicate to each other from time to time the provisions of their laws or regulations applicable to the conveyance of parcels by parcel post.

Article 38.

TEMPORARY SUSPENSION OF SERVICE.

Either Administration may temporarily suspend the insurance and the C. O. D. services, in whole or in part, when there are special reasons for doing so, or restrict them to certain offices ; but on the condition that previous and opportune notice of such a measure is given to the other Administration, such notice to be given by the most rapid means if necessary.

Article 39.

DURATION OF CONVENTION.

1. This Convention substitutes and abrogates that¹ signed at Washington on the seventeenth day of April 1922, and in Stockholm on the twenty-fourth day of March, 1922, and shall take effect and operations thereunder shall begin on a date to be mutually settled between the Administrations of the two countries.

2. It shall remain in force until one of the two contracting Administrations has given notice to the other, six months in advance, of its intention to terminate it.

3. Done in duplicate and signed at Stockholm, the 28th day of June 1932 and at Washington, the 11th day of July 1932.

(L. S.) Anders ÖRNE,

The Director General of Posts of Sweden.

(L. S.) Walter F. BROWN,

The Postmaster General of the United States of America.

Vidimeras ex officio :

L. Bäckström,

Registrar hos Kungl. Generalpoststyrelsen.

¹ Vol. XIV, page 281, of this Series.

réception y ayant trait, ainsi que la liquidation des demandes d'indemnités relatives à ces colis, seront régies par les dispositions de la Convention de l'Union postale universelle et de son règlement d'exécution, et de la Convention relative aux mandats de poste en vigueur entre les deux pays, dans la mesure où lesdites dispositions peuvent s'appliquer et ne sont pas contraires aux stipulations de la présente convention ; si le cas n'est prévu par aucun autre arrangement, les lois, règlements et prescriptions des Etats-Unis d'Amérique ou de la Suède seront appliquées, respectivement.

2. Le « Postmaster General » des Etats-Unis d'Amérique et la Direction générale des postes de Suède sont autorisés à procéder, de temps à autre, par voie de correspondance, à tous changements et modifications et à adopter les règles complémentaires de détail qui pourront devenir nécessaires pour faciliter le fonctionnement des services prévus par la présente convention.

3. Les administrations se communiqueront de temps à autre les dispositions de leurs lois ou règlements applicables à l'échange des colis postaux.

Article 38.

SUSPENSION TEMPORAIRE DE SERVICE.

Chacune des administrations pourra suspendre temporairement, en totalité ou en partie, les services des colis avec valeur déclarée et contre remboursement lorsque des raisons spéciales justifieront cette mesure, ou bien en limiter le fonctionnement à certains bureaux, pourvu qu'il en ait été donné préavis en temps opportun à l'autre administration, en cas de besoin par la voie la plus rapide.

Article 39.

DURÉE DE VALIDITÉ DE LA CONVENTION.

1. La présente convention abroge et remplace celle¹ qui a été signée à Washington, le 17 avril 1922, et à Stockholm, le 24 mars 1922 ; elle entrera en vigueur et les opérations qu'elle prévoit commenceront à une date à convenir entre les administrations des deux pays.

2. La convention restera en vigueur jusqu'à ce que l'une des deux administrations contractantes ait fait connaître à l'autre, six mois à l'avance, son intention d'y mettre fin.

3. Fait en double exemplaire et signé à Stockholm, le 28 juin 1932, et à Washington, le 11 juillet 1932.

(L. S.) Anders ÖRNE,

Directeur général des Postes de Suède.

(L. S.) Walter F. BROWN,

« Postmaster General » des Etats-Unis d'Amérique.

¹ Vol. XIV, page 281, de ce recueil.

N° 4474.

LITHUANIE ET SUÈDE

Convention concernant les relations postales entre les deux pays. Signée à Stockholm, le 13 mai 1938, et à Kaunas, le 17 mai 1938.

LITHUANIA AND SWEDEN

Convention concerning Postal Relations between the Two Countries. Signed at Stockholm, May 13th, 1938, and at Kaunas, May 17th, 1938.

N° 4474. — CONVENTION ENTRE LA LITHUANIE ET LA SUÈDE
CONCERNANT LES RELATIONS POSTALES ENTRE LES DEUX
PAYS. SIGNÉE A STOCKHOLM, LE 13 MAI 1938, ET A KAUNAS,
LE 17 MAI 1938.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Suède. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 11 novembre 1938.

Les deux Parties contractantes conviennent d'appliquer, dans leurs relations postales réciproques, les dispositions suivantes.

Article premier.

TAXES DES LETTRES ET DES CARTES POSTALES.

1. Les lettres ne dépassant pas le poids de 500 grammes et les cartes postales déposées dans l'un des pays contractants à destination de l'autre pays sont soumises aux taxes suivantes ; savoir :

En Lithuanie :

<i>a) Lettres :</i>	
Jusqu'au poids de 20 grammes	30 centas,
Au-dessus de 20 grammes par chaque échelon de 20 grammes supplémentaires	30 » ,
<i>b) Cartes postales :</i>	
1° Simples	15 » ,
2° Avec réponse payée	30 » ;

En Suède :

<i>a) Lettres :</i>	
Jusqu'au poids de 20 grammes	15 öre,
Au-dessus de 20 grammes jusqu'à 125 grammes	30 » ,
Au-dessus de 125 grammes jusqu'à 250 grammes	45 » ,
Au-dessus de 250 grammes jusqu'à 500 grammes	60 » ,
<i>b) Cartes postales :</i>	
1° Simples	10 » ,
2° Avec réponse payée	20 » .

2. Les lettres dépassant le poids de 500 grammes sont taxées d'après la Convention postale universelle.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4474. — CONVENTION BETWEEN LITHUANIA AND SWEDEN CONCERNING POSTAL RELATIONS BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT STOCKHOLM, MAY 13TH, 1938, AND AT KAUNAS, MAY 17TH, 1938.

French official text communicated by the Swedish Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place November 11th, 1938.

The two Contracting Parties agree to apply the following provisions in their reciprocal postal relations.

Article I.

CHARGES FOR LETTERS AND POSTCARDS.

1. The following charges shall be made for letters not exceeding 500 grammes in weight and for postcards posted in one of the contracting countries to an address in the other country :

In Lithuania :

(a) Lettres :

Weight not exceeding 20 grammes	30 centas
Weight exceeding 20 grammes, for each additional 20 grammes	30 „

(b) Postcards :

1. Single	15 centas
2. With reply paid	30 „

In Sweden :

(a) Letters :

Weight not exceeding 20 grammes	15 öre
Weight exceeding 20 grammes but not exceeding 125 grammes	30 „
„ „ 125 grammes „ „ „ 250 grammes	45 „
„ „ 250 grammes „ „ „ 500 grammes	60 „

(b) Postcards :

1. Single	10 öre
2. With reply paid	20 „

2. Letters weighing more than 500 grammes shall be charged for in accordance with the Universal Postal Convention.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

Article 2.

TAXE MINIMUM DES PAPIERS D'AFFAIRES.

Pour les papiers d'affaires le minimum de perception correspond à la taxe prévue à l'article premier pour une lettre de la première unité de poids.

Article 3.

DROIT DE RECOMMANDATION.

Le droit de recommandation dans les relations entre les pays contractants est fixé, en Lithuanie, à 30 centas et, en Suède, à 20 öre.

Article 4.

TAXE DES LETTRES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Dans les relations entre les pays contractants, la taxe des lettres avec valeur déclarée se compose du port et du droit de recommandation applicables à une lettre recommandée du même poids suivant les articles premier et 3 de la présente convention et d'un droit d'assurance qui est fixé, en Lithuanie, à 30 centas jusqu'à 100 litas déclarés à l'addition de 15 centas par 100 litas ou fraction de 100 litas excédants et, en Suède, à 10 öre par 300 kronor ou fraction de 300 kronor déclarées.

Article 5.

AUTRES DROITS.

Le droit d'un avis de réception correspond à la taxe prévue à l'article premier pour une lettre de la première unité de poids. En Suède, toutefois, le double de cette taxe est perçu, si l'avis est demandé postérieurement au dépôt.

Le droit de réclamation correspond à la taxe double d'une lettre de la première unité de poids.

La taxe spéciale pour les envois, autres que les colis postaux, à remettre par exprès est fixée, en Lithuanie, à 60 centas et, en Suède, à 30 öre.

Article 6.

REVISION DES TAXES ET DES DROITS.

Si la monnaie de l'un des pays contractants subit un changement considérable par rapport à la monnaie de l'autre pays ou que les taxes ou droits perçus dans le service international ou intérieur de l'un des pays pour les envois qui font l'objet de la présente convention soient sensiblement modifiés, les administrations postales des pays contractants se mettent d'accord sur la revision des taxes et des droits qui s'impose.

Article 7.

MESURES DE DÉTAIL ET D'ORDRE.

Les administrations des postes des pays contractants régleront, d'un commun accord, les mesures de détail et d'ordre nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention.

Article 2.

MINIMUM CHARGE ON COMMERCIAL PAPERS.

The minimum charge for commercial papers shall be the charge specified in Article 1 for a letter of the lowest weight.

Article 3.

REGISTRATION FEE.

The registration fee for correspondence between the contracting countries shall be fixed at 30 centas in Lithuania and at 20 öre in Sweden.

Article 4.

CHARGE FOR INSURED LETTERS.

In the case of correspondence between the contracting countries, the charge for insured letters shall be made up of the charge for postage and the registration fee applicable to a registered letter of the same weight, in accordance with Articles 1 and 3 of the present Convention and an insurance fee which shall be fixed in Lithuania at 30 centas for the first 100 litas of value declared, with an addition of 15 centas for each additional 100 litas or fraction of 100 litas declared, and in Sweden at 10 öre per 300 kronor or fraction of 300 kronor declared.

Article 5.

OTHER FEES.

The fee for an advice of delivery shall be equivalent to the charge prescribed in Article 1 for a letter of the lowest weight. In Sweden, however, twice that amount shall be payable if the advice of delivery is applied for after the article is posted.

The fee charged for an enquiry shall be equivalent to twice the rate of postage for a letter of the lowest weight.

The special charge for express delivery of postal packets other than postal parcels shall be fixed at 60 centas in Lithuania and at 30 öre in Sweden.

Article 6.

REVISION OF CHARGES AND FEES.

Should the rate of exchange of the currency of one of the contracting countries undergo a substantial change in relation to that of the currency of the other country, or should the charges or fees payable in the international or internal service of one of the countries in respect of the mails forming the subject of the present Convention be considerably changed, the postal administrations of the contracting countries shall agree on such revision of the charges and fees as may be necessary.

Article 7.

DETAILED AND ADMINISTRATIVE MEASURES.

The postal administrations of the contracting countries shall by joint agreement decide upon the detailed and administrative measures necessary for the carrying out of the present Convention.

Article 8.

APPLICATION DES TRAITÉS DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.

Dans tout ce qui n'est pas prévu par la présente convention, les traités de l'Union postale universelle sont applicables.

Article 9.

MISE A EXÉCUTION ET DURÉE DE LA CONVENTION.

La présente convention sera mise à exécution à partir du 1^{er} juin 1938 et demeurera en vigueur pendant un temps indéterminé. Toutefois, elle cessera ses effets à n'importe quelle date dont les Parties contractantes peuvent convenir ou à l'expiration de six mois après sa dénonciation par l'une ou l'autre de ces Parties.

Fait et signé en double expédition à Stockholm le 13 mai 1938 et à Kaunas le 17 mai 1938.

Anders ÖRNE.
V. BIRUTAVIČIUS.

Vidimeras ex officio :

L. Bäckström.
*Registrator hos Kungl.
Generalpoststyrelsen.*

Article 8.

APPLICATION OF THE TREATIES OF THE UNIVERSAL POSTAL UNION.

In all matters not covered by the present Convention, the Treaties of the Universal Postal Union shall apply.

Article 9.

PUTTING INTO FORCE AND DURATION OF THE CONVENTION.

The present Convention shall be put into force as from June 1st, 1938, and shall remain in force for an indeterminate period. Nevertheless, it shall lapse at any date on which the Contracting Parties may agree or on the expiration of a period of six months after its denunciation by either of the said Parties.

Done and signed in duplicate at Stockholm on May 13th, 1938, and at Kaunas on May 17th, 1938.

Anders ÖRNE.
V. BIRUTAVIČIUS.

N° 4475.

L'enregistrement qui avait été effectué sous ce numéro a été annulé par le gouvernement intéressé.

The registration which was effected under this number was cancelled by the Government concerned.

N° 4476.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET SIAM**

Traité d'amitié, de commerce et de navigation, avec protocole final, signés à Bangkok, le 13 novembre 1937, et échanges de notes y relatifs de la même date.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND SIAM**

Treaty of Friendship, Commerce and Navigation, with Final Protocol, signed at Bangkok, November 13th, 1937, and Exchanges of Notes relating thereto of the same Date.

No. 4476. — TREATY ¹ OF FRIENDSHIP, COMMERCE AND NAVIGATION
BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND SIAM.
SIGNED AT BANGKOK, NOVEMBER 13TH, 1937.

English official text communicated by the Permanent Representative of Siam to the League of Nations and by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America at Berne. The registration of this Treaty took place November 12th, 1938.

THE KINGDOM OF SIAM and THE UNITED STATES OF AMERICA, desirous of strengthening the bond of peace which happily prevails between them, by arrangements designed to promote friendly intercourse between their respective territories through provisions responsive to the spiritual, cultural, economic and commercial aspirations of the peoples thereof, have resolved to conclude a Treaty of Friendship, Commerce and Navigation and for that purpose have appointed as their Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF SIAM :

Luang Pradist MANUDHARM (Pridi Banomyong), Minister of Foreign Affairs ; and

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

Edwin L. NEVILLE, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America ;

Who, having communicated to each other their full powers found to be in due form, have agreed upon the following Articles :

Article 1.

There shall be constant peace and perpetual friendship between the Kingdom of Siam and the United States of America. The nationals of each of the High Contracting Parties shall be permitted to enter, travel and reside in the territories of the other, to carry on their commerce and manufacture, to trade in all kinds of merchandise of lawful commerce, to engage in religious, educational and charitable work, to own or lease and occupy houses, manufactories, warehouses and shops, to employ agents of their choice, to lease land for residential, commercial, industrial, religious and charitable purposes, and for use as cemeteries, and generally to do anything incident to or necessary for the enjoyment of any of the foregoing privileges upon the same terms as nationals of the State of residence, submitting themselves to the laws and regulations there established.

They shall not be compelled, under any pretext whatsoever, to pay any internal charges or taxes other or higher than those that are or may be paid by nationals of the State of residence.

¹ The exchange of ratifications took place at Bangkok, October 1st, 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4476. — TRAITÉ ² D'AMITIÉ, DE COMMERCE ET DE NAVIGATION
ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE SIAM. SIGNÉ A
BANGKOK, LE 13 NOVEMBRE 1937.

*Texte officiel anglais communiqué par le représentant permanent du Siam près la Société des Nations
et l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique à Berne.
L'enregistrement de ce traité a eu lieu le 12 novembre 1938.*

LE ROYAUME DE SIAM et LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, animés du désir de resserrer les liens pacifiques déjà heureusement établis entre eux, par des accords ayant pour objet de développer les relations amicales entre leurs territoires respectifs, au moyen de dispositions conformes aux aspirations spirituelles, intellectuelles, économiques et commerciales de leurs populations, ont résolu de conclure un traité d'amitié, de commerce et de navigation et ont désigné à cet effet pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

Luang Pradist MANUDHARM (Pridi Banomyong), ministre des Affaires étrangères ; et

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

Edwin L. NEVILLE, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre le Royaume de Siam et les Etats-Unis d'Amérique. Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes, à la condition de se conformer aux lois et règlements en vigueur dans les territoires de l'autre Partie, et au même titre que les nationaux de l'Etat de résidence, seront autorisés à pénétrer dans ces territoires, à y voyager et à y résider, à s'y livrer au commerce, à l'industrie, à faire le négoce de marchandises de tout genre dont le commerce est licite, à s'occuper d'œuvres de caractère religieux, éducatif et charitable, à posséder, à prendre à bail et à occuper des maisons, usines, entrepôts et magasins, à employer des représentants de leur choix, à prendre à bail des terrains, soit pour y résider, soit pour des fins commerciales et industrielles, religieuses ou charitables, soit pour y établir des cimetières, et d'une façon générale à prendre toutes mesures découlant des privilèges ci-dessus énumérés ou nécessaires pour en jouir.

Ils ne pourront être tenus, sous quelque prétexte que ce soit, d'acquitter des charges ou taxes intérieures, autres ou plus élevées que celles qui sont ou pourront être payées par les nationaux de l'Etat de résidence.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² L'échange des ratifications a eu lieu à Bangkok, le 1^{er} octobre 1938.

The nationals of each of the High Contracting Parties shall receive, in the territories of the other, the most constant protection and security for their persons and property, and shall enjoy in this respect the same rights and privileges as are or may be granted to nationals of the State of residence on their submitting themselves to the conditions imposed upon nationals of the State of residence. They shall also enjoy in this respect that degree of protection and security that is required by international law. Their property shall not be taken without due process of law or without payment of just compensation.

They shall be exempt in the territories of the other from compulsory military service on land, on sea, or in the air, in the regular forces, or in the national guard, or in the militia ; from all contributions in money or in kind, imposed in lieu of personal military service, and from all forced loans or military contributions. They shall not be subjected, in time of peace or in time of war, to military requisitions except as imposed upon nationals.

The nationals of each of the High Contracting Parties shall enjoy in the territories of the other entire liberty of conscience, and, subject to the local laws, ordinances and regulations, shall enjoy the right of private and public exercise of their worship.

In all that relates to callings and professions, the nationals of each of the High Contracting Parties shall throughout the whole extent of the territories of the other on condition of reciprocity be placed in all respects on the same footing as the nationals of the most-favored nation. Furthermore, upon compliance with the provisions of local law, the nationals, including corporations, partnerships and associations of each of the High Contracting Parties, shall, in the territory of the other High Contracting Party, have the right to acquire, possess and dispose of every kind of movable property on the same terms as the nationals, including corporations, partnerships and associations, of such other Party.

In all that relates to the acquisition, possession and disposition of immovable property the nationals, including corporations, partnerships, associations and other legal entities of each High Contracting Party shall in the territory of the other High Contracting Party be subject exclusively to the applicable laws of the situs of such immovable property. The applicable laws of the situs of immovable property as herein used shall in reference to the nationals of Siam be understood and construed to mean the laws applicable to immovable property of the state, territory or possession of the United States of America in which such immovable property is situate ; and nothing herein shall be construed to change, affect or abrogate the laws applicable to immovable property of any state, territory or possession of the United States of America.

It is expressly agreed that nationals of the United States of America, including corporations, partnerships and associations, who are legal residents of or are organized under the laws of any state, territory or possession of the United States of America which accords to nationals of Siam the right to acquire, possess and dispose of immovable property, shall, in return, be accorded all the rights respecting immovable property in Siam which are or may hereafter be accorded to the nationals, including corporations, partnerships or associations of any other country, upon the principle of non-discriminatory treatment.

The nationals, including corporations and associations, of either High Contracting Party shall enjoy in the territories of the other Party, upon compliance with the conditions there imposed, most-favored-nation treatment in respect of the exploration for and exploitation of mineral resources; provided that neither Party shall be required to grant rights and privileges in respect of the mining of coal, phosphate, oil, oil shale, gas and sodium on the public domain, or in respect of the ownership of stock in domestic corporations engaged in such operations, greater than its nationals, corporations and associations receive from the other Party. It is understood, however, that neither High Contracting Party shall be required by anything in this paragraph to grant any application for any such right or privilege if at the time such application is presented the granting of all similar applications shall have been suspended or discontinued.

Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes seront assurés, dans les territoires de l'autre, de la protection et de la sauvegarde les plus constantes de leur personne et de leurs biens, et ils jouiront à cet égard des mêmes droits et privilèges que ceux qui sont ou pourront être accordés aux nationaux de l'Etat de résidence, pourvu qu'ils se conforment aux conditions imposées aux nationaux de cet Etat. Ils jouiront également, à cet égard, de la protection et de la sécurité prévues par le droit international. Leurs biens ne leur seront pas enlevés sans procès en bonne et due forme ou sans versement d'une juste indemnité.

Ils seront exempts, dans les territoires de l'autre Partie, de tout service militaire obligatoire sur terre, sur mer ou dans les airs, dans l'armée régulière, la garde nationale ou la milice, de toutes contributions en espèces ou en nature imposées en lieu et place du service militaire personnel ainsi que de tous emprunts forcés ou contributions militaires. En temps de paix comme en temps de guerre, ils ne pourront être astreints à aucune réquisition militaire autre que celles auxquelles sont soumis les nationaux.

Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes jouiront, dans les territoires de l'autre, d'une entière liberté de conscience et, sous réserve des lois et règlements locaux en vigueur, du droit de pratiquer leur culte en particulier ou en public.

En tout ce qui touche aux métiers et professions, les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes seront, dans toute l'étendue des territoires de l'autre, placés à tous égards, sous réserve de réciprocité, sur le même pied que les ressortissants de la nation la plus favorisée. En outre, à la condition de se conformer aux dispositions de la législation locale, les nationaux, y compris les sociétés, compagnies et associations, de chacune des Hautes Parties contractantes auront, sur le territoire de l'autre Haute Partie contractante, le droit d'acquérir, de posséder et d'aliéner toutes espèces de biens meubles aux mêmes conditions que les nationaux, y compris les sociétés, compagnies et associations, de l'autre Partie.

En tout ce qui touche à l'acquisition, à la possession et à l'aliénation de biens immobiliers, les nationaux, y compris les sociétés, compagnies, associations et autres personnes morales, de l'une des Hautes Parties contractantes seront, sur le territoire de l'autre Haute Partie contractante, soumis exclusivement aux lois du lieu de la situation des biens immobiliers en question. Le terme : lois du lieu de la situation des biens immobiliers, employé dans le présent article, sera, en ce qui concerne les nationaux du Siam, interprété comme visant la législation immobilière de l'Etat, du territoire ou de la possession des Etats-Unis d'Amérique où sont sis lesdits biens immobiliers ; aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme étant de nature à modifier, affecter ou abroger la législation immobilière de tout Etat, territoire ou possession des Etats-Unis d'Amérique.

Il est expressément convenu que les nationaux des Etats-Unis d'Amérique, y compris les sociétés, compagnies et associations, légalement domiciliés dans un Etat, un territoire ou une possession des Etats-Unis d'Amérique ou organisés conformément aux lois d'un Etat, d'un territoire ou d'une possession des Etats-Unis qui accorde aux nationaux du Siam le droit d'acquérir, de posséder et d'aliéner des biens immobiliers, jouiront au Siam, par voie de réciprocité, de tous les droits en matière de biens immobiliers qui sont ou pourront ultérieurement être accordés aux nationaux, y compris les sociétés, compagnies ou associations, de tout autre pays, d'après le principe de la non-discrimination.

Les nationaux, y compris les sociétés et associations, de chacune des Hautes Parties contractantes jouiront, dans les territoires de l'autre Partie, pourvu qu'il se conforment aux conditions qui y sont imposées, du traitement de la nation la plus favorisée en ce qui touche à la prospection en vue de l'exploitation des ressources minérales ainsi qu'à l'exploitation de celles-ci ; toutefois, aucune des deux Parties ne sera tenue, en ce qui concerne les gisements de charbon, de phosphate, de pétrole, de schiste ardoisier huileux, de gaz et de sodium situés dans le domaine de l'Etat ou en ce qui concerne la possession d'actions des compagnies nationales se livrant à ces opérations, d'accorder des droits ou privilèges plus étendus que ceux qui sont accordés à ses nationaux, sociétés et associations par l'autre Partie. Il est toutefois entendu qu'aucune disposition du présent alinéa n'obligera l'une des deux Hautes Parties contractantes à donner suite à une demande d'octroi d'un tel droit ou privilège si, au moment de la présentation de la demande, l'octroi de toutes les autorisations analogues est suspendu définitivement ou temporairement.

Article 2.

The dwellings, warehouses, manufactories, shops and other places of business and all other property of the nationals of each of the High Contracting Parties in the territories of the other, and all premises appertaining thereto used for any purposes set forth in Article 1 shall be respected. It shall not be allowable to proceed to make a domiciliary visit to, or a search of, any such buildings and premises, or to examine or inspect books, papers, or accounts, except under the conditions and in conformity with the forms prescribed by the laws, ordinances and regulations for nationals of the State of residence.

Article 3.

The nationals of each of the High Contracting Parties, equally with those of the most-favored nation, shall have liberty freely to come with their ships and cargoes to all places, ports and rivers in the territories of the other which are or may be opened to foreign commerce and navigation, subject always to the laws of the country to which they thus come.

Neither High Contracting Party shall establish or maintain prohibitions or restrictions on imports from or exports to the territories of the other Party which are not applied to the import and export of any like article originating in or destined for any other country. Any withdrawal of an import or export prohibition or restriction which is granted even temporarily by one of the High Contracting Parties in favor of any article originating in or destined for a third country shall be applied immediately and unconditionally to the like article originating in or destined for the territories of the other Party.

Nothing in this Treaty shall be construed to restrict the right of either High Contracting Party to impose, on such terms as it may see fit, measures prohibiting or restricting the exportation or importation of gold or silver, or measures for the prohibition or the control of the export, or sale for export, of arms, ammunition or implements of war, and, in exceptional circumstances, all other military supplies.

Nothing in this Treaty shall be construed to restrict the right of either High Contracting Party to impose, on such terms as it may see fit, subject to the principle of non-discriminatory treatment :

- (1) Prohibitions, restrictions or regulations for the enforcement of police or revenue laws, including laws prohibiting or restricting the importation, exportation, or sale of alcohol or alcoholic beverages or of opium, the coca leaf, their derivatives, and other narcotic drugs, as well as other laws imposed upon articles the internal production, consumption, sale or transport of which is or may be forbidden or restricted by the national law ;
- (2) Prohibitions or restrictions necessary for the protection of national or public security or health, or for the protection of animal or plant life against disease, harmful pests or extinction ;
- (3) Prohibitions or restrictions upon articles which, as regards production or trade, are or may hereafter be subject within the country to a monopoly exercised by or under the control of the State ;
- (4) Prohibitions or restrictions relating to prison-made goods, or imposed on moral or humanitarian grounds.

If either High Contracting Party establishes or maintains import or Customs quotas or other quantitative restrictions on the importation of any article in which the other High Contracting Party has an interest, or regulates the importation of any such article by means of licenses or permits, the High Contracting Party taking such action shall, upon request, inform the other High Contracting Party of the total quantity of any such article permitted to be imported and

Article 2.

Les habitations, entrepôts, usines, magasins, tous autres locaux commerciaux et tous autres immeubles des nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes dans les territoires de l'autre Partie, ainsi que tous les locaux en dépendant, qui sont utilisés aux fins énumérées à l'article premier, devront être respectés. Il ne sera permis ni de procéder à des visites domiciliaires ou à des perquisitions dans aucun de ces bâtiments ou locaux, ni d'examiner ou d'inspecter les livres, papiers ou comptes qui s'y trouvent, sauf dans les conditions et dans les formes prescrites par les lois et règlements à l'égard des nationaux de l'Etat de résidence.

Article 3.

Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes auront, au même titre que les ressortissants de la nation la plus favorisée, pleine et entière liberté de se rendre avec leurs navires et leurs cargaisons dans toutes les localités, dans tous les ports et sur toutes les voies navigables des territoires de l'autre Partie qui sont ou pourront être ouverts au commerce étranger et à la navigation étrangère, sous réserve de l'observation des lois du pays dans lequel ils pénètrent ainsi.

Aucune des Hautes Parties contractantes n'établira ou ne maintiendra, en ce qui concerne les importations ou les exportations en provenance ou à destination de territoires de l'autre Partie, des interdictions ou des restrictions qui ne sont pas appliquées à l'importation et à l'exportation de tout article similaire en provenance ou à destination de tout autre pays. Tout retrait d'une interdiction ou d'une restriction d'importation ou d'exportation qui est accordé, même à titre temporaire, par l'une des Hautes Parties contractantes en faveur de tout article en provenance ou à destination d'un pays tiers, s'appliquera immédiatement et sans condition à l'article similaire en provenance ou à destination des territoires de l'autre Partie.

Aucune disposition du présent traité ne sera interprétée comme restreignant le droit de chacune des Hautes Parties contractantes d'imposer, aux conditions qu'elle jugera utiles, des mesures interdisant ou restreignant l'exportation ou l'importation de l'or ou de l'argent, ou des mesures en vue de l'interdiction ou du contrôle de l'exportation ou de la vente, en vue de l'exportation, des armes, munitions et matériels de guerre et, dans des circonstances exceptionnelles, de toutes autres fournitures militaires.

Aucune disposition du présent traité ne sera interprétée comme restreignant le droit de chacune des Hautes Parties contractantes d'édicter, aux conditions qu'elle jugera utiles et sous réserve du principe de la non-discrimination :

1. Des interdictions ou restrictions ou des règlements en vue de l'application de lois de police ou de lois fiscales, y compris les lois interdisant ou restreignant l'importation, l'exportation ou la vente de l'alcool, des boissons spiritueuses, de l'opium, de la feuille de coca et de leurs dérivés et d'autres stupéfiants, ainsi que d'autres lois visant des articles dont la production intérieure, la consommation, la vente ou le transport sont ou peuvent être interdits ou restreints par la législation nationale.
2. Des interdictions ou restrictions nécessaires en vue de la protection de la sécurité nationale ou publique, de l'hygiène publique, ou de la protection des animaux et des plantes contre les maladies, les parasites ou l'extinction.
3. Des interdictions ou restrictions visant des articles qui, en ce qui concerne la production ou la vente, font ou pourront ultérieurement faire, dans le pays, l'objet d'un monopole exercé par l'Etat ou sous le contrôle de celui-ci.
4. Des interdictions ou restrictions concernant les articles fabriqués dans les prisons ou motivées par des raisons d'ordre moral ou humanitaire.

Si l'une des deux Hautes Parties contractantes établit ou maintient, soit des contingents à l'importation ou des contingents douaniers, soit d'autres restrictions quantitatives visant l'importation de tout article intéressant l'autre Haute Partie contractante, ou si elle réglemente l'importation de l'article en question au moyen de licences ou de permis, la Haute Partie contractante qui aura pris ces mesures fera connaître à l'autre Haute Partie contractante, sur la demande de cette

shall allot to the other High Contracting Party a share of the total permissible imports of such article equivalent to the proportion of the total importation of such article which the other High Contracting Party supplied during a previous representative period, unless it is mutually agreed to dispense with such allotment.

If either High Contracting Party establishes or maintains directly or indirectly any form of control of the means of international payment it shall in this respect apply to the other High Contracting Party the most-favored-nation treatment.

Article 4.

The nationals of each of the High Contracting Parties shall have free access to the Courts of Justice of the other in pursuit and defense of their rights ; they shall be at liberty, equally with nationals of the State of residence and with the nationals of the most-favored nation, to choose and employ lawyers, advocates and representatives to pursue and defend their rights before such Courts.

There shall be imposed upon the nationals of either of the High Contracting Parties no conditions or requirements in connection with such access to the Courts of Justice of the other which do not apply to nationals of the State of residence or to the nationals of the most-favored nation.

Article 5.

Limited liability and other corporations and associations, whether or not for pecuniary profit, which have been or may hereafter be organized in accordance with and under the laws, National, State or Provincial, of either High Contracting Party and which maintain central offices within the territories thereof, shall have their juridical status recognized by the other High Contracting Party provided that they pursue no aims within its territories contrary to its laws. They shall enjoy free access to the Courts of Justice, on conforming to the laws regulating the matter, as well for the prosecution as for the defense of rights in all the degrees of jurisdiction established by law.

The right of corporations and associations of either High Contracting Party which have been so recognized by the other to establish themselves in the territories of the other Party or to establish branch offices and fulfil their functions therein shall depend upon and be governed solely by the consent of such Party as expressed in its National, State or Provincial laws.

Article 6.

The nationals and goods, products, wares and merchandise of each High Contracting Party within the territories of the other shall receive the same treatment as nationals and goods, products, wares and merchandise of the country with regard to internal taxes, transit duties, charges in respect to warehousing and other facilities and the amount of drawbacks.

Article 7.

No duties of tonnage, harbor, pilotage, lighthouse, quarantine or other similar or corresponding duties or charges of whatever nature or of whatever denomination levied in the name or for the profit of the Government, public functionaries, private individuals, corporations or establishments of any kind shall be imposed in the ports of the territories or territorial waters of either country upon the vessels of the other country, which shall not equally and under the same conditions be imposed in the like cases on national vessels. Such equality of treatment shall apply reciprocally to the respective vessels, from whatever port or place they may arrive and whatever may be their place of destination. In no case shall the treatment accorded to the vessels and cargoes of one of the Parties be less favorable than that accorded to the vessels and cargoes of any third State.

dernière, la quantité totale de cet article dont l'importation est autorisée, et elle attribuera à l'autre Haute Partie contractante un pourcentage du total des importations autorisées dudit article équivalent à la proportion des importations totales dudit article fournie par l'autre Haute Partie contractante au cours d'une période antérieure représentative, à moins que les deux Hautes Parties contractantes ne conviennent, par la voie d'un accord mutuel, de ne pas procéder à cette répartition.

Si l'une des deux Hautes Parties contractantes établit ou maintient directement ou indirectement une forme quelconque de contrôle des moyens de paiement international, elle appliquera à cet égard à l'autre Haute Partie contractante le traitement de la nation la plus favorisée.

Article 4.

Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes auront libre accès aux tribunaux de l'autre Partie pour ester, tant comme demandeurs que comme défendeurs ; ils seront libres, au même titre que les nationaux de l'Etat de résidence et les ressortissants de la nation la plus favorisée, de choisir et d'employer des hommes de loi, des avocats et des mandataires pour faire valoir et pour défendre leurs droits devant ces tribunaux.

Il ne sera imposé aux nationaux de l'une des deux Hautes Parties contractantes, en ce qui concerne l'accès aux tribunaux de l'autre Partie, aucune condition ou obligation qui ne soit également applicable aux nationaux de l'Etat de résidence ou aux ressortissants de la nation la plus favorisée.

Article 5.

Le statut juridique des sociétés à responsabilité limitée, des compagnies et autres associations ayant ou non un but lucratif, qui ont été ou pourront ultérieurement être constituées conformément aux lois nationales, aux lois d'un Etat ou d'une province de l'une des deux Hautes Parties contractantes ou en vertu de ces lois et qui ont leur siège dans les territoires de ladite Partie, sera reconnu par l'autre Haute Partie contractante, à la condition que, dans lesdits territoires, elles ne poursuivent pas d'objectifs contraires aux lois du pays de résidence. Ces sociétés, compagnies et associations auront libre accès aux tribunaux et pourront ester à titre de demanderesse et de défenderesse par-devant les tribunaux de toutes instances établis par la loi, à la condition de se conformer à la législation pertinente.

Le droit des sociétés et associations de l'une des Hautes Parties contractantes reconnues comme telles par l'autre Partie, de s'établir dans les territoires de l'autre Partie, d'y créer des succursales et d'y vaquer à leurs occupations, sera subordonné au consentement de cette Partie donné par les lois nationales, les lois de l'Etat ou de la province et uniquement régi par les lois en question.

Article 6.

Les nationaux, les marchandises, les produits et tous objets de commerce de chacune des Hautes Parties contractantes jouiront dans les territoires de l'autre Partie du traitement accordé aux nationaux, aux marchandises, aux produits et autres objets de commerce du pays en ce qui concerne les impôts intérieurs, les droits de transit, les droits d'entrepôt et d'utilisation d'autres aménagements ainsi que les ristournes.

Article 7.

Il ne sera pas exigé des navires de l'un des deux pays dans les ports des territoires ou dans les eaux territoriales de l'autre pays, des droits de tonnage, de port, de pilotage, de phare, de quarantaine ou d'autres droits ou taxes similaires ou correspondants, de quelque nature que ce soit et quelle qu'en soit la désignation, perçus au nom ou au profit du gouvernement, des administrations publiques, de particuliers, de personnes morales ou établissements de tout genre, qui ne soient pas exigés également des navires nationaux dans les mêmes conditions et dans des cas analogues. Cette égalité de traitement s'appliquera par voie de réciprocité aux navires de l'une et l'autre Partie contractante, quels que soient le port ou la localité d'où ils viennent et leur lieu de destination. En aucun cas le traitement accordé aux navires et aux cargaisons de l'une des Parties ne sera moins favorable que celui dont jouissent les navires et les cargaisons de tout Etat tiers.

Article 8.

Each of the High Contracting Parties binds itself, in all that pertains to the amount and collection of duties and other charges on or in connection with importation or exportation, and with respect to all rules and formalities in connection with importation and exportation, and with respect to all laws or regulations affecting the sale, taxation, or use of imported goods within the country, to grant to the nationals, vessels or goods of the other the advantage of every favor, privilege or immunity which it accords or may hereafter accord to the nationals, vessels or goods of any other State, regardless of whether such other State shall have been accorded such treatment gratuitously or in return for reciprocal compensatory treatment.

It is understood that the Customs tariffs applicable to articles, the produce or manufacture of either of the High Contracting Parties imported into the territories of the other, shall be regulated by the laws of the country of importation.

Article 9.

The nationals of each of the High Contracting Parties shall have in the territories of the other the same rights as nationals of that High Contracting Party in regard to patents for inventions, trade-marks, trade-names, designs and copyright in literary and artistic works, upon fulfilment of the formalities prescribed by law.

Article 10.

Merchant vessels and other privately owned vessels under the flag of either of the High Contracting Parties shall be permitted to discharge portions of cargoes at any port open to foreign commerce in the territories of the other High Contracting Party, and to proceed with the remaining portions of such cargoes to any other ports of the same territories open to foreign commerce, without paying other or higher tonnage dues or port charges in such cases than would be paid by national vessels in like circumstances, and they shall be permitted to load in like manner at different ports in the same voyage outward, provided, however, that the coasting trade of the High Contracting Parties is exempt from the provisions of this Article and from the other provisions of this Treaty, and is to be regulated according to the laws of each High Contracting Party in relation thereto. It is agreed, however, that nationals and vessels of either High Contracting Party shall within the territories of the other Party enjoy with respect to the coasting trade most-favored-nation treatment.

Article 11.

In all that concerns the entering, clearing, stationing, loading and unloading of vessels in the ports, basins, docks, roadsteads, harbors, or rivers of the two countries, no privilege shall be granted to vessels of a third Power which shall not equally be granted to vessels of the other country, the intention of the High Contracting Parties being that in these respects the vessels of each shall receive the treatment accorded to vessels of the most-favored nation.

Article 12.

Any ship of war or merchant vessel of either of the High Contracting Parties which may be compelled by stress of weather, or by reason of any other distress, to take shelter in a port or place of the other shall be at liberty to refit therein, to procure all necessary supplies, and to put to sea again, without paying any dues other than such as would be payable by national vessels in like circumstances. In case, however, the master of a merchant vessel should be under the necessity of disposing of a part of his cargo in order to defray expenses, he shall be bound to conform to the regulations and tariffs of the place to which he may have come.

Article 8.

En tout ce qui concerne le montant et la perception des droits et autres taxes afférents à l'importation ou à l'exportation et en ce qui concerne tous les règlements et toutes les formalités relatifs à l'importation et à l'exportation, ainsi que les lois et règlements visant la vente, l'imposition ou l'utilisation des marchandises importées dans le pays, chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à accorder aux nationaux, aux navires ou aux marchandises de l'autre Partie le bénéfice de toute faveur, de tout privilège ou de toute exonération qu'elle accorde ou pourra ultérieurement accorder aux nationaux, aux navires ou aux marchandises de tout autre Etat, que ledit Etat bénéficie de ce traitement à titre gracieux ou par mesure de réciprocité.

Il est entendu que les tarifs douaniers applicables aux articles ou produits naturels ou fabriqués de l'une des Hautes Parties contractantes, importés dans les territoires de l'autre Partie, seront régis par les lois du pays d'importation.

Article 9.

Les nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes jouiront, dans les territoires de l'autre Partie, des mêmes droits que les nationaux de ladite Haute Partie contractante en ce qui concerne les brevets d'invention, les marques de fabrique, les appellations commerciales, les dessins et les droits de reproduction des œuvres littéraires et artistiques, à la condition de remplir les formalités prévues par la loi.

Article 10.

Les navires marchands et autres navires qui sont la propriété de particuliers et qui arborent le pavillon de l'une des deux Hautes Parties contractantes seront autorisés à débarquer une partie de leur cargaison dans tout port ouvert au commerce extérieur dans les territoires de l'autre Haute Partie contractante et de se rendre, avec le reste de cette cargaison, dans tous les autres ports des mêmes territoires ouverts au commerce étranger, sans acquitter des taxes de tonnage ou des droits de port autres ou plus élevés que ceux que paieraient des navires nationaux dans des circonstances analogues, et ils seront autorisés à embarquer de même des marchandises dans différents ports au cours du même voyage de sortie. Il est toutefois entendu que le commerce de cabotage des Hautes Parties contractantes n'est visé ni par les dispositions du présent article ni par les autres stipulations du présent traité et qu'il sera régi par les lois pertinentes de chaque Haute Partie contractante. Les nationaux et les navires de l'une des deux Hautes Parties contractantes jouiront néanmoins, en ce qui concerne le cabotage, du traitement de la nation la plus favorisée dans les territoires de l'autre Partie.

Article 11.

En tout ce qui concerne l'entrée, la sortie, le stationnement, le chargement et le déchargement des navires dans les ports, bassins, docks, rades, havres et voies navigables des deux pays, il ne sera accordé aux navires d'une tierce Puissance aucun privilège qui ne soit également accordé aux navires de l'autre pays ; il est dans l'intention des Hautes Parties contractantes que les navires de chacune d'elles reçoivent à cet égard le traitement accordé aux navires de la nation la plus favorisée.

Article 12.

Tout bâtiment de guerre ou navire marchand de l'une des deux Hautes Parties contractantes qui peut être contraint par le mauvais temps ou par tout autre accident de mer de se réfugier dans un port ou dans une localité de l'autre Partie aura la faculté d'y procéder aux réparations, de se procurer toutes les fournitures nécessaires et de reprendre la mer sans acquitter de droits autres que ceux qui seraient perçus sur des navires nationaux dans des circonstances analogues. Toutefois, au cas où le capitaine d'un navire marchand se trouverait dans la nécessité de céder une partie de sa cargaison pour couvrir les dépenses, il sera tenu de se conformer aux règlements et aux tarifs de la localité où il pourra se trouver.

If any ship of war or merchant vessel of one of the High Contracting Parties should run aground or be wrecked upon the coasts of the other, the local authorities shall give prompt notice of the occurrence to the nearest Consular Officer of the other Party.

Such stranded or wrecked ship or vessel and all parts thereof, and all equipment and appurtenances belonging thereto, and all goods and merchandise saved therefrom, including those which may have been cast into the sea, or the proceeds thereof, if sold, as well as all papers found on board such stranded or wrecked ship or vessel, shall be given up to the owners or their agents, when claimed by them.

If such owners or agents are not on the spot, the aforesaid property or proceeds from the sale thereof and the papers found on board the vessel shall be delivered to the proper Consular Officer of the High Contracting Party whose vessel is wrecked or stranded, provided that such Consular Officer shall make claim within the period fixed by the laws, ordinances and regulations of the country in which the wreck or stranding has occurred ; and such Consular Officer, owners or agents shall pay only the expenses incurred in the preservation of the property, together with the salvage or other expenses which would have been payable in the case of a wreck or stranding of a national vessel.

The goods and merchandise saved from the wreck or stranding shall be exempt from all duties of the Customs unless cleared for consumption, in which case they shall pay ordinary duties.

In the case of a ship or vessel belonging to the nationals of one of the High Contracting Parties being driven in by stress of weather or by reason of any other distress, run aground or wrecked in the territories of the other, the proper Consular Officer of the High Contracting Party to which the vessel belongs, shall, if the owners or their agents are not present, or are present but request it, be permitted to interpose in order to afford appropriate assistance to the nationals of his State.

Article 13.

The vessels of war of each of the High Contracting Parties may enter, remain and make repairs in those ports and places of the other to which the vessels of war of any other nation are accorded access ; and they shall submit to the same regulations and enjoy the same honors, advantages, privileges and exemptions as are now or may hereafter be conceded to the vessels of war of any other nation.

Article 14.

Each of the High Contracting Parties may appoint Consuls General, Consuls, Vice Consuls and other Consular Officers or Agents to reside in the towns and ports of the territories of the other where similar officers of any other Power are permitted to reside.

Such Consular Officers and Agents, however, shall not enter upon their functions until they shall have been approved and admitted by the Government to which they are sent.

They shall be entitled on condition of reciprocity to exercise all the powers and enjoy all the honors, privileges, exemptions and immunities of every kind which are, or may be, accorded to Consular Officers of the most-favored nation.

The Government of each High Contracting Party shall have the right to acquire and own land and buildings required for diplomatic or consular premises in the territories of the other High Contracting Party and also to erect buildings in such territories for the purposes stated, subject to local building regulations.

Lands and buildings situated in the territories of either High Contracting Party of which the other High Contracting Party is the rightful owner and which are used exclusively for governmental purposes by that owner shall be exempt from taxation of every kind, National, State,

Si un bâtiment de guerre ou un navire marchand de l'une des Hautes Parties contractantes échoue ou fait naufrage sur les côtes de l'autre Partie, les autorités locales signaleront sans délai l'événement au plus proche fonctionnaire consulaire de l'autre Partie.

Ces bâtiments ou navires échoués ou naufragés, ainsi que toutes leurs parties, tout l'équipement et tous les accessoires, toutes les marchandises et tous les articles sauvés, y compris ceux qui pourront avoir été jetés à la mer, ainsi que le produit de leur vente en cas d'aliénation, de même que tous les papiers trouvés à bord de ces bâtiments ou navires échoués ou naufragés, seront remis aux propriétaires ou à leurs représentants sur leur demande.

Si ces propriétaires ou leurs représentants ne se trouvent pas sur place, les biens précités ou le produit de leur vente, ainsi que les papiers trouvés à bord, seront remis au fonctionnaire consulaire compétent de la Haute Partie contractante dont le navire est naufragé ou échoué, à la condition que ledit fonctionnaire consulaire en formule la demande dans le délai fixé par les lois et règlements du pays où le navire a échoué ou fait naufrage, et ledit fonctionnaire consulaire, lesdits propriétaires ou leurs représentants n'auront à payer que les frais engagés pour la conservation des biens ainsi que les frais de sauvetage ou autres frais payables dans le cas où un navire national aurait fait naufrage ou aurait échoué.

Les articles et marchandises sauvés du navire naufragé ou échoué seront exonérés de tous droits de douane, à moins qu'ils ne soient dédouanés en vue de la consommation ; en ce cas, ils acquitteront les droits ordinaires.

Au cas où un bâtiment ou navire appartenant à des nationaux de l'une des Hautes Parties contractantes serait contraint par le mauvais temps ou par suite de tout autre accident de mer de se réfugier dans un port, échouerait ou ferait naufrage sur les territoires de l'autre Partie, le fonctionnaire consulaire compétent de la Haute Partie contractante à laquelle appartient le navire sera autorisé, si les propriétaires ou leurs mandataires ne sont pas présents ou s'ils sont présents mais en font la demande, à intervenir afin de procurer aux nationaux de son Etat l'assistance nécessaire.

Article 13.

Les bâtiments de guerre de chacune des Hautes Parties contractantes pourront entrer, séjourner et procéder à des réparations dans les ports et localités de l'autre Partie dont l'accès est permis aux bâtiments de guerre de toute autre nation ; ils y seront assujettis aux mêmes règlements et jouiront des mêmes honneurs, avantages, privilèges et exemptions qui sont ou pourront être ultérieurement accordés aux bâtiments de guerre de toute autre nation.

Article 14.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de nommer des consuls généraux, des consuls, des vice-consuls et autres fonctionnaires ou agents consulaires dans les villes et ports des territoires de l'autre Partie où sont autorisés à résider les mêmes fonctionnaires de toute autre Puissance.

Toutefois, ces fonctionnaires et agents consulaires n'entreront en fonction qu'après avoir été agréés et acceptés par le gouvernement auprès duquel ils sont envoyés.

Ils auront le droit, sous réserve de réciprocité, d'exercer tous les pouvoirs et de jouir de tous les honneurs, privilèges, exemptions et immunités de toute nature qui sont ou pourront être accordés aux fonctionnaires consulaires de la nation la plus favorisée.

Le gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit d'acquérir et de posséder les terrains et bâtiments dont il aura besoin à titre de locaux diplomatiques ou consulaires dans les territoires de l'autre Haute Partie contractante, ainsi que de construire dans ces territoires des bâtiments destinés aux fins précitées, à la condition de se conformer aux lois locales concernant la construction.

Les terrains et bâtiments sis dans les territoires de l'une des Hautes Parties contractantes dont l'autre Haute Partie contractante est la propriétaire légitime et qui sont affectés exclusivement par ladite propriétaire à un usage officiel seront exonérés d'impôts de tout genre — impôts

Provincial and Municipal, other than assessments levied for services or local public improvements by which the premises are benefited.

Article 15.

In case of the death of a national of either High Contracting Party in the territory of the other without having in the locality of his decease any known heirs or testamentary executors by him appointed, the competent local authorities shall at once inform the nearest Consular Officer of the State of which the deceased was a national of the fact of his death, in order that necessary information may be forwarded to the parties interested.

In case of the death of a national of either of the High Contracting Parties without will or testament, in the territory of the other High Contracting Party, the Consular Officer of the State of which the deceased was a national and within whose district the deceased made his home at the time of death, shall, so far as the laws of the country permit and pending the appointment of an administrator and until letters of administration have been granted, be deemed qualified to take charge of the property left by the decedent for the preservation and protection of the same. Such Consular Officer shall have the right to be appointed as administrator within the discretion of a tribunal or other agency controlling the administration of estates provided the laws of the place where the estate is administered so permit.

In case of the death of a national of either of the High Contracting Parties without will or testament and without any known heirs resident in the country of his decease, the Consular Officer of the country of which the deceased was a national shall be appointed administrator of the estate of the deceased, provided the regulations of his own Government permit such appointment and provided such appointment is not in conflict with local law and the tribunal having jurisdiction has no special reasons for appointing someone else.

Whenever a Consular Officer accepts the office of administrator of the estate of a deceased countryman, he subjects himself as such to the jurisdiction of the tribunal or other agency making the appointment for all necessary purposes to the same extent as a national of the country where he was appointed.

Article 16.

It is understood by the High Contracting Parties that the stipulations contained in this Treaty do not in any way affect, supersede, or modify any of the laws, ordinances and regulations with regard to naturalization, immigration, police and public security which are in force or which may be enacted in either of the two countries.

Article 17.

The provisions of the present Treaty as regards the most-favored-nation treatment do not apply to :

- (1) Favors now granted or which may hereafter be granted to an adjoining State to facilitate frontier traffic ;
- (2) Favors now granted or which may hereafter be granted to a third State in virtue of a Customs Union ;
- (3) Favors now contractually granted or which may hereafter be contractually granted to a third State for the avoidance of double taxation or the mutual protection of revenue ;
- (4) Favors now granted or which may hereafter be granted to an adjoining State with regard to navigation on or use of boundary waterways not navigable from the sea.

nationaux, impôts d'Etat, impôts provinciaux et impôts municipaux — autres que les taxes perçues au titre de services rendus ou en raison d'améliorations d'ordre local opérées par l'autorité publique et dont bénéficient les terrains ou bâtiments en question.

Article 15.

Au cas où un ressortissant de l'une des Hautes Parties contractantes viendrait à décéder dans le territoire de l'autre Partie sans laisser, dans la localité où il est décédé, d'héritiers connus ou d'exécuteurs testamentaires désignés par lui, les autorités locales compétentes aviseront immédiatement le plus proche fonctionnaire consulaire de l'Etat auquel ressortissait le *de cuius* afin que les renseignements nécessaires puissent être transmis aux parties intéressées.

Au cas où un ressortissant de l'une des Hautes Parties contractantes viendrait à décéder intestat dans le territoire de l'autre Haute Partie contractante, le fonctionnaire consulaire de l'Etat auquel ressortissait le *de cuius* et dans le ressort duquel ce dernier était domicilié au moment de son décès aura qualité, si la législation du pays le permet, pour se charger de la conservation et de la protection des biens laissés par le défunt en attendant qu'un administrateur ait été désigné et habilité à administrer la succession. Ledit fonctionnaire consulaire aura le droit d'être nommé administrateur s'il est désigné en cette qualité par un tribunal ou par tout autre organe chargé de surveiller l'administration des successions, à condition que les lois du lieu où la succession est administrée le permettent.

Au cas où un ressortissant de l'une des Hautes Parties contractantes viendrait à décéder intestat et sans laisser d'héritiers connus résidant dans le pays où il est décédé, le fonctionnaire consulaire du pays auquel ressortissait le *de cuius* sera nommé administrateur de la succession, à la condition que les règlements de son propre gouvernement autorisent cette désignation, que ladite désignation ne soit pas contraire à la législation locale et que le tribunal compétent n'ait aucune raison spéciale pour désigner un autre administrateur.

Toutes les fois qu'un fonctionnaire consulaire accepte d'administrer la succession d'un compatriote, il s'astreint de ce chef à la juridiction du tribunal ou de tout autre organe procédant à sa nomination, à toutes fins utiles, dans la même mesure qu'un ressortissant du pays où il a été nommé.

Article 16.

Les Hautes Parties contractantes conviennent que les stipulations contenues dans le présent traité n'affectent, n'abrogent ni ne modifient en rien les lois ou règlements qui sont actuellement applicables ou pourront être ultérieurement appliqués dans chacun des deux pays en matière de naturalisation, d'immigration, de police et de sécurité publique.

Article 17.

Les dispositions du présent traité concernant le traitement de la nation la plus favorisée ne s'appliqueront pas :

1° Aux avantages accordés ou qui pourront être ultérieurement accordés à un Etat voisin en vue de faciliter le trafic frontalier ;

2° Aux avantages accordés ou qui pourront être ultérieurement accordés à un Etat tiers en vertu d'une union douanière ;

3° Aux avantages contractuels actuellement accordés ou qui pourront l'être ultérieurement à un Etat tiers en vue d'éviter la double imposition et d'assurer la protection mutuelle des recettes fiscales ;

4° Aux avantages accordés ou qui pourront être ultérieurement accordés à un Etat voisin en ce qui concerne la navigation sur les voies d'eau frontières non accessibles par mer, ou leur utilisation.

Article 18.

The present Treaty shall, from the date of its entry into force, be substituted for the Treaty¹ of Friendship, Commerce and Navigation between Siam and the United States of America signed at Washington on the 16th December 1920, and from this date the said Treaty of 1920 and all arrangements and agreements subsidiary thereto concluded or existing between the High Contracting Parties shall cease to be binding.

Article 19.

Subject to any limitation or exception hereinabove set forth, or hereafter to be agreed upon, the territories of the High Contracting Parties to which the provisions of this Treaty extend shall be understood to include all areas of land and water over which the Parties, respectively, exercise dominion as sovereign thereof, except the Panama Canal Zone.

Article 20.

The present Treaty shall enter into force in all of its provisions on the day of the exchange of ratifications and shall continue in force for the term of five years from that day.

If within one year before the expiration of five years from the day on which the present Treaty shall enter into force, neither High Contracting Party notifies to the other Party an intention of terminating the Treaty upon the expiration of the aforesaid period of five years, the Treaty shall remain in full force and effect after the aforesaid period and until one year from the day on which either of the High Contracting Parties shall have notified to the other Party an intention of terminating it.

It is clearly understood, however, that termination of the present Treaty as above provided for shall not have the effect of reviving any of the Treaties, Conventions, Arrangements, or Agreements abrogated by the present Treaty.

Article 21.

This Treaty shall be ratified, and the ratifications thereof shall be exchanged at Bangkok.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have hereunto signed their names and affixed their seals, this thirteenth day of the eighth month in the two thousand four hundred and eightieth year of the Buddhist Era, corresponding to the thirteenth day of November in the nineteen hundred and thirty-seventh year of the Christian Era.

(L. S.) Luang Pradist MANUDHARM.

(L. S.) Edwin L. NEVILLE.

Certified true copy.

Phya Rajawangsan,

*The Siamese Permanent Representative
accredited to the League of Nations.*

¹ Vol. VI, page 291, of this Series.

Article 18.

Le présent traité se substituera, à dater du jour de sa mise en vigueur, au Traité¹ d'amitié, de commerce et de navigation entre le Siam et les Etats-Unis d'Amérique, signé à Washington le 16 décembre 1920, et, à compter de cette date, ledit traité de 1920 ainsi que tous les arrangements et accords subsidiaires conclus ou existant entre les Hautes Parties contractantes cesseront d'avoir effet.

Article 19.

Sous réserve de toute restriction ou dérogation ci-dessus indiquée ou ultérieurement acceptée d'un commun accord, les territoires des Hautes Parties contractantes visés par les dispositions du présent traité comprendront toutes les terres et toutes les eaux sur lesquelles les Parties exercent respectivement leur autorité à titre souverain, à l'exception de la zone du canal de Panama.

Article 20.

Le présent traité entrera en vigueur dans toutes ses dispositions le jour de l'échange des ratifications, et il demeurera applicable pendant une période de cinq ans à compter de cette date.

Au cas où, dans le délai d'un an avant l'expiration de la période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent traité entrera en vigueur, ni l'une ni l'autre des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié à l'autre Partie son intention de le dénoncer à l'expiration de la période précitée de cinq ans, le traité demeurera pleinement et intégralement en vigueur après ladite période et jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes aura notifié à l'autre Partie son intention de le dénoncer.

Toutefois, il est clairement entendu que la dénonciation du présent traité, telle qu'elle est prévue ci-dessus, n'aura pas pour effet de remettre en vigueur les traités, conventions, arrangements ou accords abrogés par le présent traité.

Article 21.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à Bangkok.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent traité et y ont apposé leurs sceaux, le treizième jour du huitième mois de l'année deux mille quatre cent quatre-vingt de l'Ere bouddhique, correspondant au treize novembre mil neuf cent trente-sept de l'Ere chrétienne.

(L. S.) Luang Pradist MANUDHARM.

(L. S.) Edwin L. NEVILLE.

¹ Vol. VI, page 291, de ce recueil.

FINAL PROTOCOL.

At the moment of proceeding this day to the signature of the Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between the Kingdom of Siam and the United States of America, the two Plenipotentiaries have adopted the present Protocol which will have the same validity as if the ratification thereof were inserted in the text of the Treaty to which it refers :

1. It is understood that in all matters for which national treatment is provided in this Treaty, the nationals of each of the High Contracting Parties shall not be treated by the other less favorably than the nationals of any other country.

2. It is understood that the provisions of Article 6 shall not be deemed to preclude either of the High Contracting Parties from charging differing rates of license fees for the sale of imported spirituous liquors and of spirituous liquors manufactured by or under license from the State.

3. It is understood that the provisions prescribing most-favored-nation treatment in this Treaty do not apply to any advantages now accorded or which may hereafter be accorded by the United States of America, its territories or possessions or the Panama Canal Zone to one another or to the Republic of Cuba, or to any advantages now or hereafter accorded by the United States of America, its territories or possessions or the Panama Canal Zone to one another, irrespective of any change in the political status of any of the territories or possessions of the United States of America.

4. It is understood that the payment of just compensation provided for in Article 1, paragraph 3, shall be determined by due process of law, without prejudice to redress, if any, according to international law.

5. It is understood that the most-favored-nation treatment in respect of the control of the means of international payment provided for in the last paragraph of Article 3 of this Treaty shall be applied unconditionally, and that such control shall be administered so as not to influence to the disadvantage of the other High Contracting Party the competitive relationships between articles originating in the territories of such Party and similar articles originating in third countries and so as not to impair the operation of any other provisions of this Treaty.

6. It is understood that in the application of the provisions of Article 7 Siam reserves the right to apply, in the matter of compulsory pilotage, the provisions of the Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December 9th, 1923¹.

7. It is understood that Siam reserves her national fisheries, which shall continue to be regulated by her national laws.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have hereunto signed their names and affixed their seals, this thirteenth day of the eighth month in the two thousand four hundred and eightieth year of the Buddhist Era, corresponding to the thirteenth day of November in the nineteen hundred and thirty-seventh year of the Christian Era.

Certified true copy :

Phya Rajawangsan,

*The Siamese Permanent Representative
accredited to the League of Nations.*

(L. S.) Luang Pradist MANUDHARM.

(L. S.) Edwin L. NEVILLE.

¹ Vol. LVIII, page 285 ; Vol. LXIX, page 102 ; Vol. LXXII, page 485 ; Vol. LXXXIII, page 416 ; Vol. CVII, page 491 ; Vol. CXVII, page 184 ; Vol. CXXII, page 349 ; Vol. CXLII, page 342 ; and Vol. CXLVII, page 332, of this Series.

PROTOCOLE FINAL

Au moment de procéder ce jour à la signature du Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume de Siam et les Etats-Unis d'Amérique, les deux plénipotentiaires ont adopté le présent protocole, qui aura la même validité que si sa ratification figurait dans le texte du traité auquel il se rapporte.

1^o Il est entendu que, dans tous les cas où l'octroi du traitement réservé aux nationaux est prévu dans le présent traité, les ressortissants de chacune des Hautes Parties contractantes ne seront pas traités par l'autre Partie moins favorablement que les nationaux de tout autre pays.

2^o Il est entendu que les dispositions de l'article 6 ne seront pas considérées comme empêchant l'une des deux Hautes Parties contractantes d'appliquer des tarifs différents en ce qui concerne les droits de licence pour la vente des spiritueux importés et pour la vente des spiritueux fabriqués par l'Etat ou en vertu d'une licence délivrée par lui.

3^o Il est entendu que les dispositions stipulant le traitement de la nation la plus favorisée dans le présent traité ne visent ni les avantages que les Etats-Unis d'Amérique, leurs territoires ou possessions ou la zone du canal de Panama s'accordent ou pourront ultérieurement s'accorder entre eux, ou accordent ou pourront ultérieurement accorder à la République de Cuba, ni les avantages que les Etats-Unis d'Amérique, leurs territoires ou possessions ou la zone du canal de Panama s'accordent ou pourront ultérieurement s'accorder entre eux, quels que soient les changements qui pourront intervenir dans le statut politique de l'un quelconque des territoires ou de l'une quelconque des possessions des Etats-Unis d'Amérique.

4^o Il est entendu que le montant de la juste indemnité prévue par l'alinéa 3 de l'article premier sera fixé par les autorités judiciaires sans préjudice de la voie de recours, s'il en existe une, en vertu du droit international.

5^o Il est entendu que le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne le contrôle des moyens de paiement international prévu au dernier alinéa de l'article 3 du présent traité s'appliquera sans conditions et que ledit contrôle sera exercé de manière à ne pas influencer, au détriment de l'autre Haute Partie contractante, le jeu de la concurrence entre les articles provenant des territoires de ladite Partie et les articles analogues provenant de pays tiers, et de manière à ne pas entraver ainsi l'application de toute autre disposition du présent traité.

6^o Il est entendu qu'en ce qui concerne l'application des dispositions de l'article 7, le Siam se réserve le droit, en matière de pilotage obligatoire, d'appliquer les dispositions de la Convention et du Statut sur le régime international des ports maritimes, signés à Genève le 9 décembre 1923¹.

7^o Il est entendu que le Siam se réserve ses pêcheries nationales, qui continueront à être régies par sa législation nationale.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont signé le présent protocole et y ont apposé leurs sceaux, le treizième jour du huitième mois de l'année deux mille quatre cent quatre-vingt de l'Ere bouddhique, correspondant au treize novembre mil neuf cent trente-sept de l'Ere chrétienne.

(L. S.) Luang Pradist MANUDHARM.

(L. S.) Edwin L. NEVILLE.

¹ Vol. LVIII, page 285 ; vol. LXIX, page 102 ; vol. LXXII, page 485 ; vol. LXXXIII, page 416 ; vol. CVII, page 491 ; vol. CXVII, page 184 ; vol. CXXII, page 349 ; vol. CXLII, page 342 ; et vol. CXLVII, page 332, de ce recueil.

EXCHANGE OF NOTES.

MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS.

SARANROMYA PALACE, *November 13th, 1937.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

In regard to sub-paragraph 3 of paragraph 4 of Article 3 of the Treaty signed by us today, we have reached the following agreement which is to remain in force during the life of the Treaty :

In the event of the establishment of a monopoly for the importation, production, or sale of a particular commodity by the Government or by a private individual or organization under authority of the Government, my Government agrees that in respect of the foreign purchases of such monopoly the commerce of your country shall receive fair and equitable treatment. To this end it is agreed that in making its foreign purchases of any product such monopoly will be influenced solely by those considerations, such as price, quality, marketability, and terms of sale, which would ordinarily be taken into account by a private commercial enterprise interested solely in purchasing such product on the most favourable terms.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(Signed) Luang Pradist MANUDHARM.

His Excellency
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the United States of America,
Bangkok.

LEGATION
OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

No. 15.

BANGKOK, *November 13th, 1937.*

EXCELLENCY,

I have the honour to confirm Your Excellency's note of November 13th, 1937, in which you state that in regard to sub-paragraph 3 of paragraph 4 of Article 3 of the Treaty signed by us today, we have reached the following agreement which is to remain in force during the life of the Treaty :

In the event of the establishment of a monopoly for the importation, production, or sale of a particular commodity by the Government or by a private individual or organization under authority of the Government, my Government agrees that in respect of the foreign purchases of such monopoly the commerce of your country shall receive fair and equitable treatment. To this end it is agreed that in making its foreign purchases of any product such monopoly will be influenced solely by those considerations, such as price, quality, marketability, and terms of sale, which would ordinarily be taken into account by a private commercial enterprise interested solely in purchasing such product on the most favorable terms.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(Sd.) Edwin L. NEVILLE,
American Minister.

His Excellency
Luang Pradist Manudharm,
His Siamese Majesty's Minister
of Foreign Affairs,
Bangkok.

ÉCHANGE DE NOTES

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

SARANROMYA PALACE, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 3 du traité signé par nous ce jour, nous avons abouti à l'accord ci-après, qui demeurera en vigueur pendant toute la durée de validité du traité :

Au cas où un monopole pour l'importation, la production ou la vente d'un produit déterminé serait établi, soit par le gouvernement, soit par un particulier ou par une organisation privée avec l'autorisation du gouvernement, mon gouvernement convient, en ce qui concerne les achats effectués à l'étranger par ce monopole, que le commerce de votre pays recevra un traitement juste et équitable. Il est entendu, à cette fin, qu'en achetant un produit à l'étranger, le monopole ne se laissera guider que par les considérations telles que prix, qualité, conditionnement et conditions de vente, dont tiendrait ordinairement compte une entreprise commerciale privée ayant uniquement en vue d'acheter ledit produit aux conditions les plus favorables.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) Luang Pradist MANUDHARM.

Son Excellence
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
des Etats-Unis d'Amérique,
Bangkok.

LÉGATION
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.
N° 15.

BANGKOK, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de confirmer la note de Votre Excellence en date du 13 novembre 1937, par laquelle vous avez indiqué qu'en ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 3 du traité signé par nous ce jour, nous avons abouti à l'accord ci-après, qui demeurera en vigueur pendant toute la durée de validité du traité :

Au cas où un monopole pour l'importation, la production ou la vente d'un produit déterminé serait établi, soit par le gouvernement, soit par un particulier ou par une organisation privée avec l'autorisation du gouvernement, mon gouvernement convient, en ce qui concerne les achats effectués à l'étranger par ce monopole, que le commerce de votre pays recevra un traitement juste et équitable. Il est entendu, à cette fin, qu'en achetant un produit à l'étranger, le monopole ne se laissera guider que par les considérations telles que prix, qualité, conditionnement et conditions de vente, dont tiendrait ordinairement compte une entreprise commerciale privée ayant uniquement en vue d'acheter ledit produit aux conditions les plus favorables.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) Edwin L. NEVILLE,
Ministre des Etats-Unis d'Amérique.

Son Excellence
Luang Pradist Manudharm,
Ministre des Affaires étrangères
de Sa Majesté le Roi de Siam,
Bangkok.

No. 4476

RELATED NOTES.

MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS.

SARANROMYA PALACE, *November 13th, 1937.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Referring to Article 1 of the Treaty signed by us this day which provides among other things for the holding of real property in Siam by Americans, I have the honour to state that :

1. With respect to lands of which American nationals, partnerships, corporations, or associations are the rightful owners, whether or not they now possess papers of any kind, they may apply to have title papers issued in the regular way.

2. As to the lands held under lease from Government, the Siamese Government will not interrupt the possession by the missions as long as they continue to use the land for mission purposes.

3. It is understood that the Siamese Government is not identified with Wat administration, that is to say, the foregoing understanding must not be construed as a promise by the Government to interfere with lands held and claimed by religious authorities, whether Buddhists or of any other faith.

4. Of course, all mission lands are held subject to the exercise by the Siamese Government of the right of eminent domain.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(Signed) Luang Pradist MANUDHARM.

His Excellency
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the United States of America,
Bangkok.

LEGATION
OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

No. 14.

BANGKOK, *November 13th, 1937.*

EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of November 13th, 1937, in regard to Article 1 of the Treaty signed by us this day which provides among other things for the holding of real property in Siam by Americans, and to confirm that :

1. With respect to lands of which American nationals, partnerships, corporations, or associations are the rightful owners, whether or not they now possess papers of any kind, they may apply to have title papers issued in the regular way.

NOTES ANNEXES

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

SARANROMYA PALACE, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Me référant à l'article premier du traité signé par nous ce jour, qui prévoit notamment que les Américains auront le droit de posséder des biens immobiliers au Siam, j'ai l'honneur de vous exposer ce qui suit :

1^o En ce qui concerne les terrains dont des nationaux, compagnies, sociétés ou associations américains sont les propriétaires légitimes, lesdits propriétaires, qu'ils possèdent ou non des documents de quelque sorte que ce soit, pourront demander que des titres de propriété leur soient délivrés par la voie régulière.

2^o Pour ce qui est des terrains loués à bail par l'Etat, le Gouvernement siamois n'interrompra pas le droit de possession des missions, à condition que celles-ci continuent à utiliser lesdits terrains aux fins de la mission.

3^o Il est entendu que le Gouvernement siamois ne s'identifie pas à l'administration Wat ; en d'autres termes, l'accord ci-dessus ne doit pas être interprété comme constituant, de la part du gouvernement, une promesse d'intervenir en ce qui concerne les terres détenues et revendiquées par des autorités religieuses appartenant, soit à la confession bouddhiste, soit à toute autre confession.

4^o Toutes les terres de mission sont naturellement détenues sous réserve de l'exercice du droit de souveraineté du Gouvernement siamois.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) Luang Pradist MANUDHARM.

Son Excellence
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire
des Etats-Unis d'Amérique,
Bangkok.

LÉGATION
DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

N^o 14.

BANGKOK, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 13 novembre 1937, concernant l'article premier du traité signé par nous ce jour, qui prévoit notamment que les Américains pourront posséder des biens immobiliers au Siam, et de vous confirmer ce qui suit :

1^o En ce qui concerne les terrains dont des nationaux, compagnies, sociétés ou associations américains sont les propriétaires légitimes, lesdits propriétaires, qu'ils possèdent ou non des documents de quelque sorte que ce soit, pourront demander que des titres de propriété leur soient délivrés par la voie régulière.

2. As to the lands held under lease from Government, the Siamese Government will not interrupt the possession by the missions as long as they continue to use the land for mission purposes.

3. It is understood that the Siamese Government is not identified with Wat administration ; that is to say, the foregoing understanding must not be construed as a promise by the Government to interfere with lands held and claimed by religious authorities, whether Buddhists or of any other faith.

4. All mission lands are held subject to the exercise by the Siamese Government of the right of eminent domain.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(*Sd.*) Edwin L. NEVILLE,
American Minister.

His Excellency
Luang Pradist Manudharm,
His Siamese Majesty's Minister
of Foreign Affairs,
Bangkok.

MINISTRY
OF FOREIGN AFFAIRS.

SARANROMYA PALACE, *November 13th, 1937.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

With reference to Article I of the Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between Siam and the United States of America, signed this day, I have the honour to inform Your Excellency that it is the intention of the Siamese Government to grant to foreigners the right to acquire immovable property necessary for residential, commercial, industrial, religious and charitable purposes as well as for use as cemeteries, while the acquisition of lands of the public domain will be reserved for the subjects of Siam without prejudice however to the rights already acquired according to the laws and regulations at the coming into force of the new Treaty.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(*Signed*) Luang Pradist MANUDHARM.

His Excellency
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the United States of America,
Bangkok.

LEGATION
OF THE UNITED STATES OF AMERICA.
No. 16.

BANGKOK, *November 13th, 1937.*

EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of November 13th, 1937, in which you were good enough to inform me that, with reference to Article I of the Treaty

2° Pour ce qui est des terrains loués à bail par l'Etat, le Gouvernement siamois n'interrompra pas le droit de possession des missions, à condition que celles-ci continuent à utiliser lesdits terrains aux fins de la mission.

3° Il est entendu que le Gouvernement siamois ne s'identifie pas à l'administration Wat ; en d'autres termes, l'accord ci-dessus ne doit pas être interprété comme constituant, de la part du gouvernement, une promesse d'intervenir en ce qui concerne les terres détenues et revendiquées par des autorités religieuses appartenant, soit à la confession bouddhiste, soit à toute autre confession.

4° Toutes les terres de mission sont naturellement détenues sous réserve de l'exercice du droit de souveraineté du Gouvernement siamois.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) Edwin L. NEVILLE,
Ministre des Etats-Unis d'Amérique.

Son Excellence
Luang Pradist Manudharm,
Ministre des Affaires étrangères
de Sa Majesté le Roi de Siam,
Bangkok.

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

SARANROMYA PALACE, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Me référant à l'article premier du Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Siam et les Etats-Unis d'Amérique signé ce jour, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement siamois a l'intention d'accorder aux étrangers le droit d'acquérir des biens immobiliers, soit pour y résider, soit pour des fins commerciales, industrielles, religieuses ou charitables, soit pour y établir des cimetières, tandis que l'acquisition de terres du domaine public sera réservée aux sujets du Siam, sans préjudice toutefois des droits déjà acquis conformément aux lois et règlements appliqués au moment de l'entrée en vigueur du nouveau traité.

Je saisis cette occasion, etc.

(Signé) Luang Pradist MANUDHARM.

Son Excellence
Monsieur Edwin L. Neville,
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
des Etats-Unis d'Amérique,
Bangkok.

LÉGATION
DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.
N° 16.

BANGKOK, le 13 novembre 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 13 novembre 1937, par laquelle vous avez bien voulu me faire savoir qu'en ce qui concerne l'article premier du Traité

of Friendship, Commerce and Navigation between the United States of America and Siam, signed this day, it is the intention of the Siamese Government to grant to foreigners the right to acquire immovable property necessary for residential, commercial, industrial, religious and charitable purposes as well as for use as cemeteries, while the acquisition of lands of the public domain will be reserved for the subjects of Siam without prejudice however to the rights already acquired according to the laws and regulations at the coming into force of the new Treaty.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(*Sd.*) Edwin L. NEVILLE,
American Minister.

His Excellency
Luang Pradist Manudharm,
His Siamese Majesty's Minister
of Foreign Affairs,
Bangkok.

Certified to be true and complete textual copies of the original Treaty, Final Protocol and Exchanges of Notes in the sole language in which they were signed.

For the Secretary of State
of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

d'amitié, de commerce et de navigation entre les Etats-Unis d'Amérique et le Siam signé ce jour, le Gouvernement du Siam a l'intention d'accorder aux étrangers le droit d'acquérir des biens immobiliers, soit pour y résider, soit pour des fins commerciales, industrielles, religieuses ou charitables, soit pour y établir des cimetières, tandis que l'acquisition de terres du domaine public sera réservée aux sujets du Siam, sans préjudice toutefois des droits déjà acquis conformément aux lois et règlements appliqués au moment de l'entrée en vigueur du nouveau traité.

Je saisis cette occasion, etc.

Son Excellence
Luang Pradist Manudharm,
Ministre des Affaires étrangères
de Sa Majesté le Roi de Siam,
Bangkok.

(Signé) Edwin L. NEVILLE.
Ministre des Etats-Unis d'Amérique.

N° 4477.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET NICARAGUA**

Accord pour le règlement de certaines dettes et le remboursement d'impôts sur le revenu. Signé à Washington, le 14 avril 1938.

**UNITED STATES OF AMERICA
AND NICARAGUA**

Agreement for the Adjustment of Certain Accounts and Refund of Income Taxes. Signed at Washington, April 14th, 1938.

No. 4477. — AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF NICARAGUA FOR THE ADJUSTMENT OF CERTAIN ACCOUNTS AND REFUND OF INCOME TAXES. SIGNED AT WASHINGTON, APRIL 14TH, 1938.

English and Spanish official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the United States of America at Berne. The registration of this Agreement took place November 15th, 1938.

THE UNITED STATES OF AMERICA and THE REPUBLIC OF NICARAGUA :

Considering that the Government of the Republic of Nicaragua is indebted to the Government of the United States of America in the amount of \$289,898.78, representing unpaid balance of the principal amount of indebtedness incurred for the purchase from the Government of the United States of America of certain arms and ammunition ;

Considering that the Government of the Republic of Nicaragua makes a claim to refund of income taxes from the Government of the United States of America in the principal amount of \$372,879.06, representing payment of income taxes to the Government of the United States of America by the Ferrocarril del Pacifico de Nicaragua ; and,

Being desirous of adjusting in a mutually satisfactory manner the aforesaid accounts and of strengthening still further the friendly relations which happily exist between the two Governments :

Have decided to enter into an Agreement for that purpose and to that end have appointed their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

Cordell HULL, Secretary of State of the United States of America ; and

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF NICARAGUA :

Señor Doctor Don León DE BAYLE, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Nicaragua in Washington ;

Who, having communicated their respective full powers to each other, which have been found to be in good and due form, have agreed upon the following :

Article I.

The Government of the United States of America shall pay to the Government of the Republic of Nicaragua the sum of \$72,000 in full settlement of the claim of the Government of the Republic of Nicaragua for refund of \$372,879.06, being the principal amount of certain income taxes paid by the Ferrocarril del Pacifico de Nicaragua, and for refund of interest thereon.

¹ The exchange of ratifications took place at Washington, August 24th, 1938.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

Nº 4477. — ACUERDO¹ ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y LA REPUBLICA DE NICARAGUA PARA EL ARREGLO DE CIERTAS DEUDAS Y EL REEMBOLSO DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA. FIRMADO EN WASHINGTON, EL 14 DE ABRIL DE 1938.

Textes officiels anglais et espagnol communiqués par le chargé d'Affaires a. i. des Etats-Unis d'Amérique à Berne. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 15 novembre 1938.

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA y LA REPÚBLICA DE NICARAGUA :

Considerando que el Gobierno de la República de Nicaragua adeuda al Gobierno de los Estados Unidos de América, la suma de \$289,898.78, que representa el saldo insoluto de la suma principal de la deuda proveniente de la compra, al Gobierno de los Estados Unidos de América, de ciertas armas y municiones ;

Considerando que el Gobierno de la República de Nicaragua ha hecho un reclamo al Gobierno de los Estados Unidos de América para el reembolso de impuestos sobre la renta, por la suma principal de \$372,879.06, que representa el pago de impuestos sobre la renta efectuado al Gobierno de los Estados Unidos de América por el Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua ; y

Estando deseosos de arreglar de manera mutuamente satisfactoria las mencionadas cuentas ; y de fortalecer más aún, las amistosas relaciones que felizmente existen entre los dos Gobiernos :

Han decidido concertar un convenio para ese propósito, y con ese fin, han nombrado sus respectivos plenipotenciarios :

EL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA :

Cordell HULL, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, y

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA :

Señor Doctor Don León DE BAYLE, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Nicaragua en Wáshington,

Quienes, habiéndose comunicado sus respectivos plenos poderes, los cuales se han hallado en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente :

Artículo I.

El Gobierno de los Estados Unidos de América pagará al Gobierno de la República de Nicaragua, la suma de \$72,000 en cancelación total, del reclamo hecho por el Gobierno de la República de Nicaragua para el reembolso de la suma de \$372,879.06, que representa el principal de ciertos impuestos sobre la renta, pagados por el Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, y para el reembolso de los intereses correspondientes.

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Washington, le 24 août 1938.

Article II.

The Government of the Republic of Nicaragua agrees to accept the payment of \$72,000 in full settlement of its aforesaid claim, and in consideration of such agreement the Government of the United States of America hereby cancels the present indebtedness of the Government of the Republic of Nicaragua to it for arms and ammunition sold to the Government of the Republic of Nicaragua, in the principal amount of \$289,898.78, together with interest thereon.

Article III.

The present Agreement shall be ratified in accordance with the constitutional methods of the High Contracting Parties and shall take effect immediately on the exchange of ratifications, which shall take place as soon as possible at Washington.

In witness whereof, the Plenipotentiaries have signed this Agreement in duplicate, in the English and Spanish languages, both texts being authentic, and have hereunto affixed their seals.

Done at the City of Washington the fourteenth day of April, one thousand nine hundred and thirty-eight.

For the President of the United States of America :

(Seal) Cordell HULL.

For the President of the Republic of Nicaragua :

(Seal) León DE BAYLE.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Agreement in all the languages in which it was signed.

For the Secretary of State
of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

Artículo II.

El Gobierno de la República de Nicaragua conviene en aceptar el pago de la suma de \$72.000, en cancelación total del reclamo arriba mencionado ; y en vista de tal acuerdo, el Gobierno de los Estados Unidos de América, cancela, por el presente instrumento, la actual deuda y sus correspondientes intereses, a cargo del Gobierno de la República de Nicaragua, por armas y municiones, vendidas a éste, cuya suma principal asciende a \$289,898.78.

Artículo III.

El presente Convenio se ratificará de acuerdo con los requisitos constitucionales de las Altas Partes contratantes y entrará en vigor inmediatamente después del cambio de ratificaciones, que se verificará en Wáshington, a la mayor brevedad posible.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han suscrito este Convenio en duplicado, en idiomas inglés y español, siendo ambos textos auténticos, y han fijado sus respectivos sellos.

Dado en la Ciudad de Wáshington, el día catorce del mes de abril del año mil novecientos treinta y ocho.

Por el Presidente de los Estados Unidos de América :
(Sello) Cordell HULL.

Por el Presidente de la República de Nicaragua :
(Sello) León DE BAYLE.

Certified to be a true and complete textual copy of the original Agreement in all the languages in which it was signed.

For the Secretary of State
of the United States of America :

Edward Yardley,
Chief Clerk and Administrative Assistant.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4477. — ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE NICARAGUA POUR LE RÈGLEMENT DE CERTAINES DETTES ET LE REMBOURSEMENT D'IMPÔTS SUR LE REVENU. SIGNÉ A WASHINGTON, LE 14 AVRIL 1938.

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE et LA RÉPUBLIQUE DE NICARAGUA,

Considérant que le Gouvernement de la République de Nicaragua est redevable au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique d'une somme de \$289.898,78, représentant le solde impayé d'une dette en capital contractée pour l'achat de certaines armes et munitions au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ;

Considérant que le Gouvernement de la République de Nicaragua réclame au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le remboursement d'impôts sur le revenu d'un montant, en capital, de \$372.879,06, représentant le versement d'impôts sur le revenu au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique par le Ferrocarril del Pacifico de Nicaragua ; et,

Désireux de régler à leur mutuelle satisfaction les comptes précités et de resserrer encore davantage les bonnes relations d'amitié qui unissent heureusement les deux gouvernements :

Ont décidé de conclure un accord à ce sujet et ont, à cette fin, désigné pour leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

M. Cordell HULL, secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique ; et

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NICARAGUA :

Le D^r León DE BAYLE, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Nicaragua à Washington ;

Lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions ci-après :

Article premier.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique versera au Gouvernement de la République de Nicaragua la somme de \$72.000 à titre de règlement intégral de la créance du Gouvernement de la République de Nicaragua, visant le remboursement de la somme de \$372.879,06, montant, en capital, de certains impôts sur le revenu payés par le Ferrocarril del Pacifico de Nicaragua et à titre de remboursement des intérêts de cette somme.

Article II.

Le Gouvernement de la République de Nicaragua accepte le versement de \$72.000 à titre de règlement intégral de sa créance précitée ; d'autre part, eu égard à cet accord, le Gouvernement

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

des Etats-Unis d'Amérique annule, par les présentes, la dette contractée envers lui par le Gouvernement de la République de Nicaragua au titre de livraisons d'armes et de munitions vendues au Gouvernement de la République de Nicaragua et dont le montant, capital et intérêts, s'élève à \$289.898,78.

Article III.

Le présent accord sera ratifié conformément aux méthodes constitutionnelles des Hautes Parties contractantes et prendra effet dès l'échange des ratifications, qui aura lieu, aussitôt que faire se pourra, à Washington.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent accord en double expédition, en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi, et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Washington, le quatorze avril mil neuf cent trente-huit.

Pour le Président des Etats-Unis d'Amérique :

(Sceau) Cordell HULL.

Pour le Président de la République de Nicaragua :

(Sceau) León DE BAYLE.

N° 4478.

LETTONIE ET POLOGNE

Protocole tarifaire, et protocole de signature. Signés à Varsovie, le 5 mars 1938.

LATVIA AND POLAND

Protocol regarding Tariff Questions, and Protocol of Signature. Signed at Warsaw, March 5th, 1938.

N° 4478. — PROTOCOLE¹ TARIFAIRE ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA LETTONIE ET DE LA POLOGNE. SIGNÉ A VARSOVIE, LE 5 MARS 1938.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Lettonie. L'enregistrement de ce protocole a eu lieu le 18 novembre 1938.

LES GOUVERNEMENTS DE LETTONIE et DE POLOGNE, désirant favoriser et développer les relations commerciales entre les deux pays, et, en se référant au Traité² de commerce et de navigation entre la Lettonie et la Pologne en date du 12 février 1929, sont convenus des dispositions suivantes :

I. Les marchandises originaires et en provenance de Lettonie énumérées à la liste qui suit bénéficieront à leur importation sur le territoire douanier polonais des pourcentages de réduction indiqués à ladite liste et portant sur les droits de douane autonomes inscrits à la deuxième colonne du tarif douanier polonais.

Position du tarif douanier polonais	Désignation des marchandises	Pourcentage de réduction
256 ex p. 2	Lamproies légèrement frites ou grillées en emballage de toute espèce .	33 ¹ / ₃ %
411 p. 1	Blanc de plomb	37,5 %
ex 459	Cirage pour souliers :	
p. 1	En toute espèce d'emballage, les tubes exceptés :	
	a) Au-dessus de 2 kg.	53 ¹ / ₃ %
ex 488	Matières plastiques artificielles à base de caséine et de formaline comme galalithe :	
ex p. 2	b) En blocs, plaques, feuilles, barres, tubes :	
	I. Non ouvrés	18 ³ / ₄ %
733	Chaussures en caoutchouc, même avec addition de tissus, cuirs et autres matières communes :	
ex p. 1	Galoches, pesant par paire au-dessus de 750 g.	71 ⁷ / ₈ %
ex p. 3	Bottes à hautes tiges sans fermetures, pesant par paire :	
	a) Au-dessus de 1.500 g.	50 %
	b) 1.500 g. et moins	20 %
p. 4	Autres, les dénommées ailleurs exceptées :	
	a) Chaussures en caoutchouc combiné avec des tissus, avec ou sans boucles	65 ⁷ / ₈ %
	b) Autres	50 %
ex 769	Clous, chevilles, pointes pour chaussures, le tout en bandes	50 %
788 ex p. 2	Plaques en tourbe	65 %
ex 826	Papier à cigarettes en cahiers	50 %

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à Riga, le 3 novembre 1938.
Entré en vigueur le 13 novembre 1938.

² Vol. CXV, page 135, de ce recueil.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4478. — PROTOCOL² REGARDING TARIFF QUESTIONS BETWEEN THE GOVERNMENTS OF LATVIA AND POLAND. SIGNED AT WARSAW, MARCH 5TH, 1938.

French official text communicated by the Latvian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Protocol took place November 18th, 1938.

THE GOVERNMENTS OF LATVIA and POLAND, desirous of promoting and developing commercial relations between the two countries, and in reference to the Treaty³ of Commerce and Navigation between Latvia and Poland of February 12th, 1929, have agreed upon the following provisions :

I. The goods originating in and coming from Latvia, enumerated in the list which follows shall, when imported into Polish Customs territory, be entitled to the percentage reductions indicated in the said list and applicable to the autonomous Customs duties laid down in the second column of the Polish Customs tariff.

Number in Polish Customs Tariff	Designation of goods	Percentage reduction
256 ex p. 2	Lampreys lightly fried or grilled in any kind of container	33 ¹ / ₃ %
411 p. 1	White lead	37.5 %
ex 459	Boot polish :	
p. 1	In any kind of packing, except tubes :	
	(a) Over 2 kg.	53 ¹ / ₃ %
ex 488	Artificial plastic materials with a base of casein and formalin, such as galalith :	
ex p. 2	(b) In blocks, plates, sheets, sticks or tubes :	
	I. Unworked	18 ³ / ₄ %
733	Rubber footwear, without or with addition of fabrics, leather and other common materials :	
ex p. 1	Goloshes, weighing per pair above 750 gr.	71 ⁷ / ₈ %
ex p. 3	High boots without closing device, weighing per pair :	
	(a) More than 1,500 gr.	50 %
	(b) 1,500 gr. or less	20 %
	p. 4 Others, unless mentioned elsewhere :	
	(a) Rubber footwear with fabric, with or without buckles.	65 ⁷ / ₈ %
	(b) Other	50 %
ex 769	Nails, with large or small heads, or headless, for footwear, put up in strips	50 %
788 ex p. 2	Peat slabs	65 %
ex 826	Cigarette paper in booklets	50 %

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² The exchange of ratifications took place at Riga, November 3rd, 1938. Came into force November 13th, 1938.

³ Vol. CXV, page 135, of this Series.

2. Le présent protocole sera ratifié et les instruments de ratification en seront échangés à Riga aussitôt que possible.

Il entrera en vigueur le 10^e jour après la date de l'échange des instruments de ratification et sera valable jusqu'au 1^{er} avril 1939.

Au cas où le présent protocole n'aurait pas été dénoncé par une des deux Parties contractantes dans un délai de trois mois avant la date de son expiration, il sera prorogé par tacite reconduction pour l'année suivante, chaque Partie se réservant la faculté de le dénoncer alors à tout moment avec un préavis de trois mois.

Fait à Varsovie, en double exemplaire, le 5 mars 1938.

D^r M. VALTERS.

SZEMBEK.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En se référant au Traité de commerce et de navigation entre la Lettonie et la Pologne en date du 12 février 1929, ainsi qu'au protocole tarifaire en date de ce jour, les Gouvernements letton et polonais sont convenus, pour la durée dudit protocole tarifaire, de ce qui suit :

1. La Chambre de commerce et d'industrie de Lettonie à Riga est autorisée à certifier les factures exigées pour l'application sur la base du traitement de la nation la plus favorisée aux ouvrages en porcelaine, d'origine et en provenance de Lettonie, des droits conventionnels alloués à la Tchécoslovaquie par la Convention¹ de commerce et de navigation du 10 février 1934 pour les ouvrages en porcelaine tombant sous la position 887 du tarif douanier polonais.

Le dédouanement de ces produits sera fait au bureau de douane à Turmont.

2. Le présent protocole fait partie intégrante du protocole tarifaire en date de ce jour ; il sera ratifié et aura la même durée de validité que celui-ci.

Fait à Varsovie, en double exemplaire, le 5 mars 1938.

D^r M. VALTERS.

SZEMBEK.

¹ Vol. CLXXXIII, page 213, de ce recueil.

2. The present Protocol shall be ratified and the instruments of ratification thereof shall be exchanged at Riga as soon as possible.

It shall come into force on the tenth day after the date of exchange of the instruments of ratification and shall be valid until April 1st, 1939.

Should the present Protocol not have been denounced by either of the two Contracting Parties within three months before the date of its expiry, it shall be renewed by tacit consent for the following year, each Party reserving the right to terminate it then at any time at three months' notice.

Done at Warsaw, in duplicate, this 5th day of March, 1938.

Dr. M. VALTERS.

SZEMBEK.

PROTOCOL OF SIGNATURE.

With reference to the Treaty of Commerce and Navigation between Latvia and Poland of February 12th, 1929, and to the Tariff Protocol of to-day's date, the Latvian and Polish Governments have agreed, for the duration of the said Tariff Protocol, upon the following provisions :

1. The Latvian Chamber of Commerce and Industry at Riga is hereby authorised to certify the invoices required for the application to porcelain wares originating in and coming from Latvia, on the basis of most-favoured-nation treatment, of the conventional duties granted to Czechoslovakia by the Convention¹ of Commerce and Navigation of February 10th, 1934, on the porcelain wares mentioned under No. 887 of the Polish Customs Tariff.

The Customs clearance of such wares shall take place at the Customs Office at Turmont.

2. The present Protocol shall form an integral part of the Tariff Protocol of to-day's date ; it shall be ratified and shall remain valid for the same period as the said Tariff Protocol.

Done at Warsaw, in duplicate, this 5th day of March, 1938.

Dr. M. VALTERS.

SZEMBEK.

¹ Vol. CLXXXIII, page 213, of this Series.

N° 4479.

ALLEMAGNE,
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE,
AUTRICHE,
BELGIQUE, BRÉSIL, etc.

Convention pour l'unification de cer-
taines règles relatives à la saisie
conservatoire des aéronefs. Signée
à Rome, le 29 mai 1933.

GERMANY,
UNITED STATES OF AMERICA,
AUSTRIA,
BELGIUM, BRAZIL, etc.

Convention for the Unification of
Certain Rules relating to the Pre-
cautionary Attachment of Aircraft.
Signed at Rome, May 29th, 1933

N° 4479. — CONVENTION ¹ POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES
RÈGLES RELATIVES A LA SAISIE CONSERVATOIRE DES
AÉRONEFS. SIGNÉE A ROME, LE 29 MAI 1933.

Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 19 novembre 1938.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ALBANIE, LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND, LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE, SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES, LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI, LE PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT NATIONALISTE DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA, SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'EQUATEUR, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE EL SALVADOR, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU HONDURAS, SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE, SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE, SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITHUANIE, LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU MEXIQUE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU NICARAGUA, SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE, SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PORTUGAL, SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SAINT-DOMINGUE, LES CAPITAINES RÉGENTS DE LA SÉRÉNISSIME RÉPUBLIQUE DE SAINT-MARIN, SA SAINTETÉ LE SOUVERAIN PONTIFE, SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE, LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

¹ Ratifications déposées à Rome :

ESPAGNE 28 juin 1934.

La ratification, de la part du Gouvernement espagnol, de la présente convention s'étend à la zone espagnole du Protectorat du Maroc. Les colonies espagnoles en sont exclues.

ALLEMAGNE 22 février 1935.

ROUMANIE 23 mars 1935.

ITALIE (y compris les colonies et possessions italiennes) 29 septembre 1936.

BELGIQUE (y compris la colonie du Congo belge et les territoires sous mandat du Ruanda-Urundi) 14 octobre 1936.

HONGRIE 15 mai 1937.

POLOGNE 31 août 1937.

PAYS-BAS (pour le Royaume en Europe) 28 janvier 1938.

BRÉSIL 19 août 1938.

Entrée en vigueur le 12 janvier 1937.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4479. — CONVENTION ² FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE PRECAUTIONARY ATTACHMENT OF AIRCRAFT. SIGNED AT ROME, MAY 29TH, 1933.

French official text communicated by the Netherlands Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place November 19th, 1938.

HIS MAJESTY THE KING OF ALBANIA, THE PRESIDENT OF THE GERMAN REICH, THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA, THE FEDERAL PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA, HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS, THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF BRAZIL, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CHILE, THE PRESIDENT OF THE NATIONALIST GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHINA, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF CUBA, HIS MAJESTY THE KING OF DENMARK AND ICELAND, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF ECUADOR, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF EL SALVADOR, THE PRESIDENT OF THE SPANISH REPUBLIC, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND, THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC, HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH TERRITORIES BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF GUATEMALA, THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF HONDURAS, HIS MOST SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY, HIS MAJESTY THE KING OF ITALY, HIS MAJESTY THE EMPEROR OF JAPAN, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA, THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF MEXICO, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF NICARAGUA, HIS MAJESTY THE KING OF NORWAY, HER MAJESTY THE QUEEN OF THE NETHERLANDS, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF POLAND, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF PORTUGAL, HIS MAJESTY THE KING OF ROUMANIA, THE PRESIDENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC, THE CAPTAINS REGENT OF THE MOST SERENE REPUBLIC OF SAN MARINO, HIS HOLINESS THE SOVEREIGN PONTIFF, HIS MAJESTY THE KING OF SWEDEN, THE SWISS FEDERAL COUNCIL, THE

¹ Traduction du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

¹ Translation of the Government of the United States of America.

² Ratifications deposited in Rome :

SPAIN	June 28th, 1934.
The ratification by the Spanish Government of the present Convention applies also to the Spanish Zone of the Protectorate of Morocco. The Spanish colonies are excluded.	
GERMANY	February 22nd, 1935.
ROUMANIA	March 23rd, 1935.
ITALY (including the Italian Colonies and Possessions)	September 29th, 1936.
BELGIUM (including the Colony of the Belgian Congo and the Mandated Territories of Ruanda-Urundi)	October 14th, 1936.
HUNGARY	May 15th, 1937.
POLAND	August 31st, 1937.
THE NETHERLANDS (for the Kingdom in Europe)	January 28th, 1938.
BRAZIL	August 19th, 1938.
Came into force January 12th, 1937.	

TCHÉCOSLOVAQUE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE TURQUIE, LE COMITÉ CENTRAL EXÉCUTIF DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES, LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU VENEZUELA, SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE,

Ayant reconnu l'utilité d'adopter certaines règles uniformes en matière de saisie conservatoire des aéronefs,

Ont nommé à cet effet leurs plénipotentiaires respectifs,

Lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la convention suivante :

Article premier.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente convention.

Article 2.

(1) Au sens de la présente convention on comprend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de la justice ou de l'administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

(2) Au cas où la loi compétente accorde au créancier, qui détient l'aéronef sans le consentement de l'exploitant, un droit de rétention, l'exercice de ce droit est, aux fins de la présente convention, assimilé à la saisie conservatoire et soumis au régime prévu par la présente convention.

Article 3.

(1) Sont exempts de saisie conservatoire :

a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté ;

b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables ;

c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

(2) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 4.

(1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée immédiate.

(2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Article 5.

Dans tous les cas, il sera statué, par une procédure sommaire et rapide, sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC, THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY, THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF VENEZUELA, HIS MAJESTY THE KING OF YUGOSLAVIA,

Having recognized the advantage of adopting certain uniform rules concerning the precautionary attachment of aircraft,

Have to this end named their respective Plenipotentiaries,

Who, being thereto duly authorized, have concluded and signed the following Convention :

Article 1.

The High Contracting Parties agree to take the necessary measures to put into force the rules established by the present Convention.

Article 2.

(1) By precautionary attachment within the meaning of the present Convention shall be understood any act, whatever it may be called, whereby an aircraft is seized, in a private interest, through the medium of agents of justice or of the public administration, for the benefit either of a creditor, or of the owner, or of the holder of a lien on the aircraft, where the attaching claimant cannot invoke a judgment and execution, obtained beforehand in the ordinary course of procedure, or an equivalent right of execution.

(2) In case the applicable law gives the creditor who holds the aircraft without the consent of the operator the right of detention, the exercise of this right shall, for the purposes of the present Convention, be the same as precautionary attachment and be governed by the régime contemplated in the present Convention.

Article 3.

(1) The following aircraft shall be exempt from precautionary attachment :

(a) Aircraft assigned exclusively to a Government service, the postal service included, commerce excepted ;

(b) Aircraft actually put in service on a regular line of public transportation and indispensable reserve aircraft ;

(c) Any other aircraft assigned to transportation of persons or property for hire, when it is ready to depart for such transportation, except in a case involving a debt contracted for the trip which it is about to make or a claim arising in the course of the trip.

(2) The provisions of the present Article shall not apply to a precautionary attachment made by the owner of an aircraft who has been dispossessed of the same by an unlawful act.

Article 4.

(1) In case attachment is not prohibited or in case the aircraft is exempt from attachment and the operator does not invoke such exemption, an adequate bond shall prevent the precautionary attachment or give a right to immediate release.

(2) The bond shall be adequate if it covers the amount of the debt and the costs and is assigned exclusively to payment of the creditor, or if it covers the value of the aircraft in case this is less than the amount of the debt and costs.

Article 5.

In every case a judgment shall be rendered on a suit for release of the precautionary attachment in a summary and rapid procedure.

Article 6.

(1) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente convention, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour en empêcher la saisie ou pour en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable, suivant la loi du lieu de la procédure, du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

(2) La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans juste cause.

Article 7.

La présente convention ne s'applique ni aux mesures conservatoires en matière de faillite, ni aux mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction aux règles de douane, pénales ou de police.

Article 8.

La présente convention ne s'oppose pas à l'application des conventions internationales entre les Hautes Parties contractantes qui prévoient une insaisissabilité plus étendue.

Article 9.

(1) La présente convention s'applique sur le territoire de chacune des Hautes Parties contractantes à tout aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie contractante.

(2) L'expression « territoire d'une Haute Partie contractante » comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie contractante pour lequel cette dernière est partie à la convention.

Article 10.

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des gouvernements intéressés.

Article 11.

(1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des gouvernements intéressés.

(2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la convention entrera en vigueur, entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 12.

(1) La présente convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des gouvernements intéressés,

(3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Article 6.

(1) If an aircraft has been attached which is exempt from attachment according to the provisions of the present Convention, or if the debtor has had to furnish bond to prevent the attachment or to obtain the release thereof, the attaching claimant shall be liable in accordance with the law of the forum for the resulting damage to the operator or the owner.

(2) The same rule shall apply in case a precautionary attachment has been made without just cause.

Article 7.

The present Convention shall not apply to precautionary measures prescribed in bankruptcy proceedings, nor to precautionary measures taken in case of violation of customhouse, penal or police regulations.

Article 8.

The present Convention shall not prevent the application of international conventions between the High Contracting Parties which provide for more liberal exemptions from attachment.

Article 9.

(1) The present Convention shall apply on the territory of any one of the High Contracting Parties to any aircraft registered in the territory of another High Contracting Party.

(2) The expression "territory of a High Contracting Party" includes any territory under the sovereign power, suzerainty, protection, mandate or authority of the said High Contracting Party, for which the latter is a Party to the Convention.

Article 10.

The present Convention shall be drawn up in French in one original copy which shall remain deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of the Kingdom of Italy, and of which a duly certified copy shall be sent by the Government of the Kingdom of Italy to each of the Governments concerned.

Article 11.

(1) The present Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of the Kingdom of Italy, which shall notify each of the Governments concerned of the deposit thereof.

(2) As soon as five ratifications shall have been deposited, the Convention shall come into force between the High Contracting Parties which shall have ratified it, ninety days after the deposit of the fifth ratification. Each ratification which shall be deposited subsequently shall take effect ninety days after such deposit.

(3) It shall be the duty of the Government of the Kingdom of Italy to notify each of the Governments concerned of the date on which the present Convention comes into force.

Article 12.

(1) The present Convention, after its coming into force, shall be open for accession.

(2) The accession shall be effected through a notification addressed to the Government of the Kingdom of Italy, which shall inform each of the Governments concerned.

(3) The accession shall take effect ninety days after the notification made to the Government of the Kingdom of Italy.

Article 13.

(1) Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des gouvernements intéressés.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 14.

(1) Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

(2) Les Hautes Parties contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

(4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 15.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au premier janvier 1934.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé la présente convention.

Pour l'Allemagne :

Reinhold RICHTER.

D^r WEGERDT.

D^r ALBRECHT.

D^r *jur.* Otto RIESE.

Unis d'Amérique à l'exclusion du territoire de l'Alaska.

John C. COOPER.

JAECKEL.

John Jay IDE.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

La délégation des Etats-Unis d'Amérique déclare que la convention s'appliquera seulement dans les limites continentales des Etats-

Pour l'Autriche :

GRUENBAUM.

STROBELE.

Article 13.

(1) Any one of the High Contracting Parties may denounce the present Convention through a notification made to the Government of the Kingdom of Italy, which shall at once notify each of the Governments concerned.

(2) The denunciation shall take effect six months after notification thereof and shall operate only with respect to the Party making the denunciation.

Article 14.

(1) The High Contracting Parties may, at the time of signature, deposit of the ratifications, or accession, declare that the acceptance which they give to the present Convention shall not apply to all or to any part of their colonies, protectorates, overseas territories, mandated territories, or any other territory under their sovereignty, authority or suzerainty.

(2) The High Contracting Parties may subsequently notify the Government of the Kingdom of Italy that they intend to render the present Convention applicable to all or any part of their colonies, protectorates, overseas territories, mandated territories or any other territory under their sovereignty, authority or suzerainty so excluded from their original declaration.

(3) They may, at any time, notify the Government of the Kingdom of Italy that they intend to have the present Convention cease to apply to all or to any part of their colonies, protectorates, overseas territories, mandated territories, or any other territory under their sovereignty, authority or suzerainty.

(4) The Government of the Kingdom of Italy shall inform each of the Governments concerned of the notifications made in accordance with the last two paragraphs.

Article 15.

Any of the High Contracting Parties shall be entitled, not earlier than two years after the coming into force of the present Convention, to call for a meeting of another international conference in order to consider any improvements which might be made in the present Convention. To this end it shall communicate with the Government of the French Republic, which will take the necessary measures in preparation for such conference.

The present Convention, done at Rome, May 29th, 1933, shall remain open for signature until January 1st, 1934.

In testimony whereof, the Plenipotentiaries have signed the present Convention.

For Germany :

Reinhold RICHTER.
Dr. WEGERDT.
Dr. ALBRECHT.
Dr. *Jur.* Otto RIESE.

the United States of America exclusive of the territory of Alaska.

John C. COOPER, Jr.
JAECKEL.
John Jay IDE.

For the United States of America :

The Delegation of the United States of America declares that the Convention shall apply only within the continental limits of

For Austria :

GRUENEBAUM.
STROBELE.

Pour la Belgique :

H. DE VOS.

Pour le Brésil :

Alcibiades PEÇANHA.

Trajano MEDEIROS DO PAÇO.

Pour le Danemark :

L. INGERSLEV.

Knud GREGERSEN.

Pour El Salvador :

A. SANDOVAL.

Pour l'Espagne :

Juan F. DE RANERO.

Alejandro ARIAS SALGADO.

Pour la France :

A. DE LAPRADELLE.

George RIPERT.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord :

A. H. DENNIS.

A. W. BROWN.

Pour l'Inde :

A. H. DENNIS.

A. W. BROWN.

Pour le Guatemala :

J. HERRERA.

Federico G. MURGA.

Pour l'Italie :

A. GIANNINI.

Pour la Lithuanie :

V. CARNECKIS.

Pour la Norvège :

M. MJOELLNER.

Pour la Pologne :

Léon BABINSKI.

Pour la Roumanie :

D. I. GHICA.

Al. Cantacuzino PASCANU.

Et. VERON.

Pour Saint-Marin :

GOZI.

Pour la Suisse :

F. HESS.

CLERC.

Pour la Tchécoslovaquie :

SZALATNAY.

Dr jur. J. NETIK.

Pour la Turquie :

H. VASSIF 8/6/33.

Pour la Yougoslavie :

D. KASSIDOLATZ (9/VIII/1933).

*Pour le Honduras :*Augusto Guglielmo TUCCIMEI
(12/X/1933).*Pour la Hongrie :*

André DE HORY (18/XII/1933).

Pour les Pays-Bas :

J. PATIJN (30/XII/1933).

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

For Belgium :

H. DE VOS.

For Brazil :

Alcibiades PEÇANHA.

Trajano MEDEIROS DO PAÇO.

For Denmark :

L. INGERSLEV.

Knud GREGERSEN.

For El Salvador :

A. SANDOVAL.

For Spain :

Juan F. DE RANERO.

Alejandro ARIAS SALGADO.

For France :

A. DE LAPRADELLE.

George RIPERT.

For Great Britain and Northern Ireland :

A. H. DENNIS.

A. W. BROWN.

For India :

A. H. DENNIS.

A. W. BROWN.

For Guatemala :

J. HERRERA.

Federico G. MURGA.

For Italy :

A. GIANNINI.

For Lithuania :

V. CARNECKIS.

For Norway :

M. MJOELLNER.

For Poland :

Léon BABINSKI.

For Roumania :

D. I. GHICA.

Al. Cantacuzino PASCANU.

Et. VERON.

For San Marino :

GOZI.

For Switzerland :

F. HESS.

CLERC.

For Czechoslovakia :

SZALATNAY.

Dr. Jur. NETIK.

For Turkey :

H. VASSIF 8/6/33.

For Yugoslavia :

D. KASSIDOLATZ (9/VIII/1933).

*For Honduras :*Augusto Guglielmo TUCCIMEI
(12/X/1933).*For Hungary :*

André DE HORY (18/XII/1933).

For the Netherlands :

J. PATIJN. (30/XII/1933).

N° 4480.

**GRANDE-BRETAGNE
ET IRLANDE DU NORD
ET CUBA**

Accord commercial, avec annexe et protocole de signature, signés à La Havane, le 19 février 1937, échange de notes de la même date relatif à la navigation, et échange de notes modifiant l'article 7 de l'accord, La Havane, le 15 août 1938.

**GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
AND CUBA**

Commercial Agreement, with Schedule and Protocol of Signature, signed at Havana, February 19th, 1937, Exchange of Notes of the same Date relating to Navigation, and further Exchange of Notes modifying Article 7 of the Agreement, Havana, August 15th, 1938.

No. 4480. — COMMERCIAL AGREEMENT¹ BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF CUBA. SIGNED AT HAVANA, FEBRUARY 19TH, 1937.

English and Spanish official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain and by the Permanent Delegate of the Republic of Cuba to the League of Nations. The registration of this Agreement took place November 26th, 1938.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND and THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA :

Desiring to maintain and place upon a firmer basis trade and commerce between the United Kingdom and Cuba to the mutual advantage of and in the mutual interest of both countries ;

Have resolved to conclude an Agreement for these purposes, and have accordingly appointed as their Plenipotentiaries :

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

His Excellency Mr. Thomas MAITLAND SNOW, His Britannic Majesty's Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary in Cuba ; and

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA :

Señor General Rafael MONTALVO Y MORALES, Secretary of State of the Republic of Cuba ;

Who, having exhibited their respective full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

Article 1.

The Government of Cuba undertake that all goods, the produce or manufacture of the United Kingdom, shall be granted in Cuba treatment in every respect not less favourable than that granted to similar goods the produce or manufacture of any other country, subject, however, to the exception that this undertaking will not apply in respect of special rates of duty applicable to goods produced or manufactured in the United States of America and imported into Cuba.

Article 2.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland undertake that all goods, the produce or manufacture of Cuba, shall be granted in the United Kingdom treatment in every respect not less favourable than that granted to similar goods the produce or manufacture of any other foreign country. The expression " foreign country " in relation to the

¹ The exchange of ratifications took place at Havana, September 10th, 1938.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

Nº 4480. — CONVENIO COMERCIAL¹ ENTRE EL GOBIERNO DE SU MAJESTAD EN EL REINO UNIDO Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CUBA. FIRMADO EN LA HABANA, EL 19 DE FEBRERO DE 1937.

Textes officiels anglais et espagnol communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne et le délégué permanent de la République de Cuba près la Société des Nations. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 26 novembre 1938.

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA y EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE deseosos de mantener y colocar sobre bases más firmes el tráfico y comercio entre Cuba y el Reino Unido para ventaja mutua y en el mutuo interés de ambos países, han resuelto celebrar un Convenio para estos fines y consiguientemente han nombrado sus Plenipotenciarios :

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA :

Al Señor General Rafael MONTALVO Y MORALES, Secretario de Estado de la República de Cuba, y

EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE :

Al Excelentísimo Señor Thomas MAITLAND SNOW, C.M.G., Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica en Cuba.

Quienes habiendo exhibido sus respectivos Plenos Poderes, que fueron encontrados buenos y en debida forma, han convenido lo siguiente :

Artículo 1.

El Gobierno de Cuba se obliga a que a todas las mercancías producidas o manufacturadas en el Reino Unido les será concedido en Cuba un trato en todos respectos no menos favorable que el concedido a mercancías similares producidas o manufacturadas en cualquier otro país, con sujeción, no obstante, a la excepción de que esta obligación no será aplicable a los tipos especiales de derechos aplicables a las mercancías producidas o manufacturadas en los Estados Unidos de América e importadas en Cuba.

Artículo 2.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte se obliga a que a todas las mercancías producidas o manufacturadas en Cuba les será concedido en el Reino Unido trato en todos respectos no menos favorable que el concedido a mercancías similares producidas o manufacturadas en cualquier país extranjero. La frase « país extranjero » en relación con el Reino

¹ L'échange des ratifications a eu lieu à La Havane, le 10 septembre 1938.

United Kingdom means a country not being a territory under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India.

Article 3.

1. Goods of the kinds mentioned in Schedule A of this Agreement produced or manufactured in the United Kingdom will, on importation into Cuba, be accorded the tariff treatment there specified as from the date of coming into force of the present Agreement.

2. The Government of Cuba will consider sympathetically such other reasonable rearrangements of the Cuban Customs tariff in favour of goods produced or manufactured in the United Kingdom, as the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland may from time to time suggest can be harmonised with the existing international obligations of Cuba in the matter of Customs tariffs.

Article 4.

The Government of Cuba agree not to subject British insurance enterprises to legislation imposing conditions which are in any respect more onerous than those already applying to the conduct of their Cuban business.

Article 5.

1. The Government of Cuba, recognising the great importance of railways in the national economy of Cuba, desire to facilitate their better working. They recognise the special necessity of alleviating the position of the United Railways of Havana, and have initiated with the United Railways of the Havana and Regla Warehouses, Limited, the discussion of an Agreement to that end, of which the Government of the United Kingdom have taken note.

2. The Government of Cuba undertake to consider sympathetically the requests put forward to the same end in a memorandum handed to the President of the Republic of Cuba by the General Manager of the company on the 5th February, 1936.

Article 6.

The Cuban Government will permit British interests rendering services in Cuba to have in their employment a reasonable number of foreigners in technical or supervisory positions.

Article 7.

1. The present Agreement shall be ratified and ratifications shall be exchanged as soon as possible.

2. It shall come into force on the date of the exchange of ratifications and shall remain in force until the 31st December, 1937.¹

3. In case neither of the contracting Governments shall have given notice to the other three months before the said date of their intention to terminate the Agreement, it shall remain in force until the expiration of three months from the date on which either contracting Government shall have given to the other notice of termination through the diplomatic channel.

4. The Government of Cuba reserve the right, notwithstanding anything in paragraph 3 above, to terminate the present Agreement on three months' notice at any time, should the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland increase the differences which existed

¹ By Exchange of Notes of the 15th August, 1938, the date "31st July, 1939," was substituted for the date "31st December, 1937." (See page 309 of this Volume.)

Unido significa un país que no sea un territorio bajo la soberanía, suzeranía, protección o mandato de Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de los Dominios Británicos allende los Mares, Emperador de la India.

Artículo 3.

1. A las mercancías de las clases mencionadas en el Anexo A de este Convenio, producidas o manufacturadas en el Reino Unido, les será concedido, a su importación en Cuba, el trato arancelario allí especificado, a contar de la fecha en que sea puesto en vigor el presente Convenio.

2. El Gobierno de Cuba considerará con simpatía los otros nuevos arreglos razonables del Arancel de Aduanas cubano en favor de las mercancías producidas o manufacturadas en el Reino Unido, que el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte de tiempo en tiempo sugiera puedan ser armonizados con las obligaciones internacionales de Cuba en materia de Aranceles de Aduanas.

Artículo 4.

El Gobierno de Cuba conviene en no someter a las empresas de seguros británicas a legislación que imponga condiciones que en cualquier respecto sean más onerosas que las que ya se apliquen a realización de sus negocios cubanos.

Artículo 5.

1. El Gobierno de Cuba, reconociendo la gran importancia de los ferrocarriles en la economía nacional de Cuba, desea facilitar su mejor funcionamiento. Reconoce la especial necesidad de aliviar la situación de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, y a ese fin ha iniciado con los Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla, Limitada, la discusión de un convenio, de lo que ha tomado nota el Gobierno del Reino Unido.

2. El Gobierno de Cuba se obliga a considerar con simpatía las solicitudes que le fueron presentadas al mismo fin en un memorandum entregado al Presidente de la República de Cuba por el Administrador general de la compañía el día 5 de febrero de 1936.

Artículo 6.

El Gobierno de Cuba permitirá a los intereses británicos que prestan servicios en Cuba emplear en sus negocios un número razonable de extranjeros en trabajos técnicos o de supervisión.

Artículo 7.

1. El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones serán canjeadas en Londres ¹ tan pronto como sea posible.

2. Será puesto en vigor en la fecha del canje de las ratificaciones y permanecerá en vigor hasta el día treinta y uno de diciembre de mil novecientos treinta y siete. ²

3. En caso de que ninguno de los Gobiernos contratantes haya dado aviso al otro tres meses antes de dicha fecha de su intención de terminar el Convenio, permanecerá en vigor hasta el vencimiento de tres meses a contar de la fecha en que cualquiera de los Gobiernos contratantes haya dado al otro, por conducto diplomático, aviso de su terminación.

4. El Gobierno de Cuba se reserva el derecho, no obstante cuanto se disponga en el precedente párrafo 3, de terminar el presente Convenio previo aviso dado en cualquier tiempo con tres meses de anticipación, si el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte aumentase

¹ Por Canje de Notas de fecha 15 de agosto de 1938, la palabra « Londres » ha sido sustituida por las palabras « La Habana ». (Ver pagina 309 de este Volumen.)

¹ By Exchange of Notes of the 15th August, 1938, the words " La Habana " was substituted for the word " Londres ". (See page 309 of this Volume.)

² Por Canje de Notas de fecha 15 de agosto de 1938, la fecha « treinta y uno de diciembre de mil novecientos treinta y siete » ha sido sustituida por la fecha « treinta y uno de diciembre de mil novecientos treinta y nueve ». (Ver pagina 309 de este volumen.)

on the 1st May, 1936, between the tariff rates applicable in the United Kingdom to sugar and tobacco, the produce of Cuba, on the one hand, and to sugar and tobacco, the produce of any territory under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, on the other hand.

5. The Government of the United Kingdom reserve the right, notwithstanding anything in paragraph 3 above, to terminate the present Agreement on three months' notice at any time, should the Government of Cuba increase the differences which existed on the 1st May, 1936, between the treatment (including consular invoice fees) accorded to goods, the produce or manufacture of the United Kingdom, on the one hand, and the treatment (including consular invoice fees) accorded to similar goods, produced or manufactured in the United States of America, on the other hand.

In witness whereof the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done at Havana, Republic of Cuba, on the 19th day of February, nineteen hundred and thirty-seven, in duplicate, in English and Spanish, both texts being equally authentic.

(L. S.) Thomas MAITLAND SNOW.

(L. S.) Rafael MONTALVO.

SCHEDULE A.

Linens and linen mixtures of United Kingdom manufacture, classified under Group 132 of the Cuban tariff schedule, will be exempted from surcharge on duties specified in the tariff, and will not be subject to duties or charges other or higher than those now in force.

2. Piece-goods of wool and woollen mixtures of United Kingdom manufacture, classified under Cuban tariff item 147 A, will be accorded a 15 per cent. reduction of the duty specified in the tariff, making the latter 42 ½ per cent. *ad valorem* instead of 50 per cent., and will not be subject to duties or charges other or higher than those now in force.

Note on Tariff Item No. 147 A.

Tissues of wool or mixed wool in the piece which contain in their warp and/or in their weft up to 5 per cent. by specific weight per square metre, of natural or artificial silk, shall be considered as tissues of wool or mixed wool under tariff item No. 147 A.

PROTOCOL OF SIGNATURE.

At the moment of signing the Agreement of this day's date, the undersigned Plenipotentiaries have agreed as follows :

This Agreement shall enter into force provisionally from the date of signature, provided, however, that at any time before the exchange of ratifications of the Agreement either contracting Government may terminate the provisional application of the Agreement by giving three months' notice to that effect to the other contracting Government.

Thomas MAITLAND SNOW.

Rafael MONTALVO.

las diferencias que existían en primero de mayo de 1936, entre los tipos del Arancel aplicable en el Reino Unido al azúcar y el tabaco producidos en Cuba, por una parte, y al azúcar y el tabaco producidos en cualquier territorio bajo la soberanía, suzeranía, protección o mandato de Su Majestad el Rey de la Gran Bretaña, Irlanda y los Dominios Británicos allende los Mares, Emperador de la India, por la otra parte.

5. El Gobierno del Reino Unido se reserva el derecho, no obstante cuanto se disponga en el precedente párrafo 3, de terminar el presente Convenio, previo aviso dado en cualquier tiempo con tres meses de anticipación, si el Gobierno de Cuba aumentase las diferencias que existían en primero de mayo de 1936, entre el trato (incluyendo los derechos sobre facturas consulares) concedido a mercancías producidas o manufacturadas en el Reino Unido, por una parte, y el trato (incluyendo derechos sobre facturas consulares) concedido a mercancías similares producidas o manufacturadas en los Estados Unidos de América, por la otra parte.

En testimonio de lo cual los antes mencionados Plenipotenciarios han firmado el presente Convenio y han fijado al mismo sus sellos.

Hecho en la Habana, República de Cuba, el día diez y nueve de febrero de mil novecientos treinta y siete, por duplicado en español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

(L. S.) Rafael MONTALVO.

(L. S.) Thomas MAITLAND SNOW.

ANEXO A.

1. Linos y mezclas de lino fabricados en el Reino Unido, clasificados bajo el grupo 132 del Arancel de Aduanas cubano, estarán exentos de recargos en los derechos especificados en el Arancel y no estarán sujetos a otros o mayores derechos o cargas que los actualmente en vigor.

2. A los géneros de lana y mezcla de lana en piezas fabricadas en el Reino Unido, clasificados en el Arancel cubano bajo la partida 147 A, les será concedida una reducción del 15 por ciento de los derechos especificados en el Arancel, haciendo éstos el 42 y medio por ciento *ad valorem*, en vez del 50 por ciento, y no estarán sujetos a otros o más altos derechos o cargas que los actualmente en vigor.

Nota sobre la Partida del Arancel 147 A.

Los tejidos de lana o lana mezclada, en piezas que contengan en su urdimbre y o en su trama hasta un cinco por ciento de seda orgánica o artificial, por peso específico en metro cuadrado, se aforarán por la letra « A » de la partida 147, como tejidos de lana, o lana mezclada.

PROTOCOLO DE FIRMA.

En el momento de firmar el Convenio del día de la fecha, los Plenipotenciarios que suscriben han convenido lo siguiente :

Este Convenio se pondrá en vigor provisionalmente desde la fecha de su firma, disponiendo, no obstante, que en cualquier momento antes del canje de las ratificaciones del Convenio, cualquiera de los Gobiernos contratantes podrá terminar la aplicación provisional del Convenio, previo aviso dado con tres meses de anticipación, a ese efecto, al otro Gobierno contratante.

Rafael MONTALVO.

Thomas MAITLAND SNOW.

CANJE DE NOTAS

ENTRE LOS GOBIERNOS DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE Y DE CUBA RELATIVO A LA NAVEGACION. LA HABANA, 19 DE FEBRERO DE 1937.

Enregistré le 26 novembre 1938 à la demande du secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne.

I.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

EL SECRETARIO DE ESTADO DE CUBA AL MINISTRO DE SA MAJESTAD EN LA HABANA.

LA HABANA, febrero 19 de 1937.

SEÑOR MINISTRO :

En el curso de las negociaciones del Convenio Comercial que en el día de hoy ha sido firmado en representación de nuestros respectivos Gobiernos, Vuestra Excelencia expresó el deseo de que al Gobierno de Su Majestad en el Reino Unido le fuera dada una garantía respecto al trato en Cuba a los buques británicos, sus cargamentos y pasajeros. En contestación a esta solicitud, mi Gobierno me ha autorizado para que informe a Vuestra Excelencia que, durante la vigencia del Convenio Comercial de referencia, no tomará resolución alguna que perjudique la presente situación de los buques británicos, sus cargamentos o pasajeros, en comparación con la de los buques nacionales o la de los buques de cualquier otro país junto con sus cargamentos o pasajeros.

Aprovecho, etc.

Rafael MONTALVO.

EXCHANGE OF NOTES

BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF CUBA REGARDING NAVIGATION. HAVANA, FEBRUARY 19TH, 1937.

Registered on November 26th, 1938, at the request of His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain.

I.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

THE CUBAN SECRETARY OF STATE TO HIS MAJESTY'S MINISTER AT HAVANA.

HAVANA, February 19th, 1937.

SIR,

In the course of the negotiation of the Commercial Agreement which has this day been signed on behalf of our respective Governments, your Excellency expressed a desire that a guarantee should be given to His Majesty's Government in the United Kingdom respecting the treatment in Cuba of British ships, their cargoes and passengers. In response to this request, my Government have authorised me to inform your Excellency that during the currency of the Commercial Agreement in question they will take no action which would prejudice the present position of British ships, their cargoes or passengers as compared with that of national ships or the ships of any other country, together with their cargoes or passengers.

I avail, etc.

Rafael MONTALVO.

II.

HIS MAJESTY'S MINISTER AT HAVANA TO THE CUBAN SECRETARY OF STATE.

BRITISH LEGATION.

HAVANA, February 19th, 1937.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of to-day's date, from which I note that during the currency of the Commercial Agreement which has this day been signed on behalf of our respective Governments, the Cuban Government will take no action which would prejudice the present position of British ships, their cargoes or passengers as compared with that of national ships or the ships of any other country, together with their cargoes or passengers.

I avail, etc.

Thomas MAITLAND SNOW.

¹ Traduction du Foreign Office de Sa Majesté britannique.

¹ Translation of His Britannic Majesty's Foreign Office.

CANJE DE NOTAS

ENTRE LOS GOBIERNOS DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE Y DE CUBA MODIFICANDO EL ARTICULO 7 DEL CONVENIO COMERCIAL DE 19 DE FEBRERO DE 1937. LA HABANA, 15 DE AGOSTO DE 1938.

Enregistré le 26 novembre 1938 à la demande du secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne et du délégué permanent de la République de Cuba près la Société des Nations.

I.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

REPUBLICA DE CUBA
SECRETARIA DE ESTADO.

1636.

LA HABANA, 15 de agosto de 1938.

SEÑOR ENCARGADO DE NEGOCIOS :

En el Artículo 7 del Convenio Comercial firmado en La Habana el 19 de febrero de 1937, se dispone lo siguiente :

« I. El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones serán canjeadas en Londres, tan pronto como sea posible. II. Será puesto en vigor en la fecha del canje de ratificaciones, y permanecerá en vigor hasta el 31 de diciembre de 1937. »

El Gobierno de Cuba se encuentra ahora preparado para proceder al canje de ratificaciones del Convenio, pero desea que se hagan las siguientes modificaciones en las disposiciones anteriormente copiadas : (a) Que la palabra « Habana » sustituya a la palabra « Londres » en el párrafo uno, y (b) Que las palabras « 31 de julio de 1939 » sustituyan a las palabras « 31 de diciembre de 1937 », en el párrafo dos de dicho Artículo.

Si el Gobierno de Su Majestad en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte conviene con estas modificaciones, la presente nota y vuestra contestación a ese efecto, servirán para hacer constar la conformidad de ambos

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

EXCHANGE OF NOTES

BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF CUBA MODIFYING ARTICLE 7 OF THE COMMERCIAL AGREEMENT OF FEBRUARY 19TH, 1937. HAVANA, AUGUST 15TH, 1938.

Registered on November 26th, 1938, at the request of His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain and of the Permanent Delegate of the Republic of Cuba to the League of Nations.

I.

¹ TRANSLATION. — TRANSLATION.

REPUBLIC OF CUBA.
SECRETARIAT OF STATE.

1636.

HAVANA, August 15th, 1938.

SIR,

In Article 7 of the Commercial Agreement signed at Havana on February 19th, 1937, it is provided as follows :

“ I. The present Agreement shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at London as soon as possible. II. It shall come into force on the date of exchange of ratifications and shall remain in force until December 31st, 1937. ”

The Government of Cuba are now prepared to proceed to exchange of ratifications of the Agreement, but desire that the following amendments should be made in the provisions quoted above : (a) That the word “ Havana ” be substituted for the word “ London ” in paragraph one and (b) that the words “ July 31st, 1939 ” be substituted for the words “ December 31st, 1937 ” in paragraph two of said Article.

If His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland agree to these amendments, the present Note and your reply to that effect will serve to place on record the understanding between the

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

Gobiernos en que a contar de esta fecha dicho Convenio queda modificado en el presente sentido.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Señoría el testimonio de mi más distinguida consideración.

J. REMOS.

A Su Señoría
E. Cunliffe Buxton,
Encargado de Negocios ad-interim de
Su Majestad Británica,
La Habana.

two Governments that as from this date the said Agreement is modified in the above sense.

I avail myself of this opportunity, etc.

J. REMOS.

Mr. E. Cunliffe Buxton,
His Britannic Majesty's
Chargé d'Affaires, *a.i.*,
Havana.

II.

BRITISH LEGATION.

No. 56.

HAVANA, August 15th, 1938.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of to-day's date, which in translation reads as follows :

" In Article 7 of the Commercial Agreement signed at Havana on February 19th, 1937, it is provided as follows :

I. The present Agreement shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at London as soon as possible. II. It shall come into force on the date of exchange of ratifications and shall remain in force until December 31st, 1937.

2. The Government of Cuba are now prepared to proceed to exchange of ratifications of the Agreement, but desire that the following amendments should be made in the provisions quoted above : (a) That the word " Havana " be substituted for the word " London " in paragraph one and (b) that the words " July 31st, 1939 " be substituted for the words " December 31st, 1937 " in paragraph two of said Article.

3. If His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland agree to these amendments, the present Note and your reply to that effect will serve to place on record the understanding between the two Governments that as from this date the said Agreement is modified in the above sense. "

2. In reply, I have the honour to inform Your Excellency that His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Ireland accept the proposals set forth in your Note and agree that Your Excellency's Note and this reply will serve to place on record the understanding between the two Governments that as from this date the said Agreement is modified in the above sense.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

ERIC CUNLIFFE BUXTON.

His Excellency
Dr. Juan J. Remos,
Secretary of State
for the Republic of Cuba,
Havana.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

N^o 4480. — ACCORD COMMERCIAL ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE CUBA. SIGNÉ A LA HAVANE, LE 19 FÉVRIER 1937.

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA,

Désireux de maintenir et de placer sur des assises plus stables le trafic et le commerce entre le Royaume-Uni et Cuba, au profit réciproque et dans l'intérêt commun des deux pays,

Ont résolu de conclure un accord à cette fin et ont, en conséquence, désigné pour leurs plénipotentiaires :

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

Son Excellence M. Thomas MAITLAND SNOW, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté britannique à Cuba ; et

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA :

Monsieur le général Rafael MONTALVO Y MORALES, secrétaire d'Etat de la République de Cuba ;

Lesquels, après avoir produit leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Le Gouvernement de Cuba s'engage à faire en sorte que toutes les marchandises produites ou fabriquées dans le Royaume-Uni bénéficient à Cuba d'un traitement qui ne soit sous aucun rapport moins favorable que celui qui est accordé à des marchandises identiques produites ou fabriquées dans un autre pays quelconque, sous réserve toutefois que cet engagement ne s'appliquera pas aux droits spéciaux applicables aux marchandises produites ou fabriquées aux États-Unis d'Amérique et importées à Cuba.

Article 2.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'engage à faire en sorte que toutes les marchandises produites ou fabriquées à Cuba bénéficient au Royaume-Uni d'un traitement qui ne soit sous aucun rapport moins favorable que celui qui est accordé à des marchandises identiques produites ou fabriquées dans un pays étranger quelconque. Le terme « pays étranger », en ce qui concerne le Royaume-Uni, signifie un pays qui n'est pas un territoire sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes.

Article 3.

1. Les marchandises appartenant aux catégories mentionnées à l'annexe A du présent accord, produites ou fabriquées au Royaume-Uni, bénéficieront, à leur importation à Cuba, du traitement douanier spécifié dans cette annexe à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent accord.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

2. Le Gouvernement de Cuba examinera avec bienveillance tous autres aménagements raisonnables du tarif douanier cubain en faveur des marchandises produites ou fabriquées au Royaume-Uni que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pourrait, de temps à autre, suggérer comme étant compatibles avec les obligations internationales de Cuba en matière de tarifs douaniers.

Article 4.

Le Gouvernement de Cuba convient de ne pas soumettre les entreprises d'assurances britanniques à une législation imposant des conditions qui seraient, sous quelque rapport que ce soit, plus onéreuses que celles qui régissent déjà la conduite de leurs affaires à Cuba.

Article 5.

1. Le Gouvernement de Cuba, reconnaissant la grande importance des chemins de fer dans l'économie nationale de Cuba, désire faciliter leur meilleur fonctionnement. Il reconnaît la nécessité particulière d'alléger la situation des Chemins de fer unis de La Havane, et il a, à cette fin, engagé des pourparlers avec les Chemins de fer unis de La Havane et les Magasins de Réglá, S. A., en vue de la conclusion d'un accord, ce dont le Gouvernement du Royaume-Uni a pris note.

2. Le Gouvernement de Cuba s'engage à examiner avec bienveillance les requêtes présentées à cette même fin dans un aide-mémoire remis au Président de la République de Cuba par l'Administrateur général de la Compagnie le 5 février 1936.

Article 6.

Le Gouvernement de Cuba permettra aux entreprises britanniques qui assurent des services à Cuba d'employer un nombre raisonnable d'étrangers chargés de fonctions techniques ou de fonctions de surveillance.

Article 7.

1. Le présent accord sera ratifié, et les instruments de ratification seront échangés à Londres¹, dans le plus bref délai possible.

2. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification et restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1937².

3. Au cas où aucun des gouvernements contractants n'aurait notifié à l'autre, trois mois avant ladite date, son intention de mettre fin à l'accord, celui-ci restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'un ou l'autre des deux gouvernements contractants aura adressé à l'autre, par la voie diplomatique, préavis de dénonciation.

4. Le Gouvernement de Cuba se réserve le droit, nonobstant les dispositions de l'alinéa 3 ci-dessus, de dénoncer en tout temps le présent accord moyennant préavis de trois mois, si le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord augmente les différences qui existaient à la date du 1^{er} mai 1936 entre les taux des droits de douane applicables, au Royaume-Uni, au sucre et au tabac produits à Cuba, d'une part, et au sucre et au tabac produits dans un territoire quelconque placé sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, d'autre part.

¹ Par un échange de notes en date du 15 août 1938, le mot « La Havane » a été substitué au mot « Londres ». (Voir page 314 de ce volume.)

² Par un échange de notes en date du 15 août 1938, la date du « 31 juillet 1939 » a été substituée à la date du 31 décembre 1937. (Voir page 314 de ce volume.)

5. Le Gouvernement du Royaume-Uni se réserve le droit, nonobstant toutes dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, de dénoncer en tout temps le présent accord moyennant préavis de trois mois, si le Gouvernement de Cuba augmente les différences qui existaient à la date du 1^{er} mai 1936 entre le traitement (y compris les droits afférents aux factures consulaires) accordé à des marchandises produites ou fabriquées au Royaume-Uni, d'une part, et le traitement (y compris les droits afférents aux factures consulaires) accordé à des marchandises identiques, produites ou fabriquées aux Etats-Unis d'Amérique, d'autre part.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susmentionnés ont signé le présent accord et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Havane, République de Cuba, le dix-neuf février mil neuf cent trente-sept, en double expédition, en anglais et en espagnol, les deux textes faisant également foi.

(L. S.) Thomas MAITLAND SNOW.

(L. S.) Rafael MONTALVO.

ANNEXE A

1. Les tissus de lin pur ou mélangé, fabriqués au Royaume-Uni et classés dans le groupe 132 du tarif douanier cubain, seront exemptés de surtaxe sur les droits spécifiés au tarif, et ils ne pourront être assujettis à des droits ou charges autres ou plus élevés que ceux qui sont actuellement en vigueur.

2. Les tissus de laine pure ou mélangée, en pièces, fabriqués au Royaume-Uni et classés sous la position 147 A du tarif douanier cubain, bénéficieront d'une réduction de 15 % sur les droits spécifiés au tarif, ce qui mettra ces derniers à 42 ½ % *ad valorem* au lieu de 50 %, et ils ne pourront être assujettis à des droits ou charges autres ou plus élevés que ceux qui sont actuellement en vigueur.

Observation relative à la position 147A du tarif douanier.

Les tissus de laine pure ou mélangée, en pièces, contenant dans la chaîne et/ou dans la trame 5 % au maximum, en poids spécifique par mètre carré, de soie naturelle ou artificielle, seront considérés aux fins du dédouanement comme des tissus de laine pure ou mêlée visés par la position 147 A du tarif douanier.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de signer l'accord en date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Le présent accord entrera en vigueur provisoirement à la date de sa signature, étant entendu toutefois qu'à tout moment avant l'échange des ratifications de l'accord, l'un quelconque des gouvernements contractants pourra mettre fin à l'application provisoire de l'accord moyennant préavis de trois mois donné à cet effet à l'autre gouvernement contractant.

Thomas MAITLAND SNOW.

Rafael MONTALVO.

ÉCHANGE DE NOTES

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE CUBA
RELATIF A LA NAVIGATION. LA HAVANE, LE 19 FÉVRIER 1937.

I.

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE CUBA AU MINISTRE DE SA MAJESTÉ A LA HAVANE.

LA HAVANE, le 19 février 1937.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au cours des négociations relatives à l'accord commercial qui a été signé ce jour au nom de nos gouvernements respectifs, Votre Excellence a exprimé le désir qu'il fût donné au Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni une garantie concernant le traitement, à Cuba, des navires britanniques, de leurs cargaisons et de leurs passagers. En réponse à cette demande, mon gouvernement m'a autorisé à informer Votre Excellence que, pendant la durée de validité de l'accord commercial en question, il ne prendra aucune mesure qui puisse porter préjudice à la situation actuelle des navires britanniques, de leurs cargaisons ou de leurs passagers, par rapport à celle des navires nationaux ou des navires de tout autre pays, ainsi que de leurs cargaisons ou passagers.

Je saisis cette occasion, etc.

Rafael MONTALVO.

II.

LE MINISTRE DE SA MAJESTÉ A LA HAVANE AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE CUBA.

LÉGATION DE GRANDE-BRETAGNE.

LA HAVANE, le 19 février 1937.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, me faisant connaître que, pendant la durée de validité de l'accord commercial qui a été signé ce jour au nom de nos gouvernements respectifs, le Gouvernement cubain ne prendra aucune mesure qui puisse porter préjudice à la situation actuelle des navires britanniques, de leurs cargaisons et de leurs passagers, par rapport à celle des navires nationaux ou des navires de tout autre pays, ainsi que de leurs cargaisons ou passagers.

Je saisis cette occasion, etc.

Thomas MAITLAND SNOW.

ÉCHANGE DE NOTES

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DE
CUBA MODIFIANT L'ARTICLE 7 DE L'ACCORD COMMERCIAL DU 19 FÉVRIER 1937. LA HAVANE,
LE 15 AOUT 1938.

I.

RÉPUBLIQUE DE CUBA.

SECRETARIAT D'ÉTAT.

1636.

LA HAVANE, le 15 août 1938.

MONSIEUR LE CHARGÉ D'AFFAIRES,

L'article 7 de l'Accord commercial signé à La Havane, le 19 février 1937, contient la disposition suivante :

« I. Le présent accord sera ratifié, et les instruments de ratification seront échangés à Londres dans le plus bref délai possible. II. Il entrera en vigueur à la date de

l'échange des instruments de ratification et restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1937. »

Le Gouvernement de Cuba est maintenant prêt à procéder à l'échange des instruments de ratification de l'accord, mais il désire que l'on apporte les modifications suivantes aux dispositions reproduites ci-dessus : *a*) que le mot « La Havane » soit substitué au mot « Londres » au paragraphe I; et *b*) que les mots « 31 juillet 1939 » soient substitués aux mots « 31 décembre 1937 » au paragraphe II de cet article.

Si le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord accepte ces modifications, la présente note et votre réponse à cet effet serviront à constater qu'il est entendu entre les deux gouvernements qu'à partir de ce jour ledit accord est modifié dans le sens indiqué ci-dessus.

Je saisis cette occasion, etc.

J. REMOS.

Monsieur E. Cunliffe Buxton
Chargé d'Affaires par intérim
de Sa Majesté britannique,
La Havane.

II.

LÉGATION DE GRANDE-BRETAGNE.

N° 56.

LA HAVANE, le 15 août 1938.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, qui est ainsi conçue :

« L'article 7 de l'Accord commercial signé à La Havane, le 19 février 1937, contient la disposition suivante :

I. Le présent accord sera ratifié, et les instruments de ratification seront échangés à Londres dans le plus bref délai possible. II. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification et restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1937.

2. Le Gouvernement de Cuba est maintenant prêt à procéder à l'échange des instruments de ratification de l'accord, mais il désire que l'on apporte les modifications suivantes aux dispositions reproduites ci-dessus : *a*) que le mot « La Havane » soit substitué au mot « Londres » au paragraphe I; et *b*) que les mots « 31 juillet 1939 » soient substitués aux mots « 31 décembre 1937 » au paragraphe II de cet article.

3. Si le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord accepte ces modifications, la présente note et votre réponse à cet effet serviront à constater qu'il est entendu entre les deux gouvernements qu'à partir de ce jour ledit accord est modifié dans le sens indiqué ci-dessus. »

2. En réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande se rallie aux propositions contenues dans votre note et accepte que la note de Votre Excellence et la présente réponse servent à constater qu'il est entendu entre les deux gouvernements qu'à partir de ce jour ledit accord est modifié dans le sens indiqué ci-dessus.

Je saisis cette occasion, etc.

ERIC CUNLIFFE BUXTON.

Son Excellence le D^r Juan J. Remos,
Secrétaire d'Etat de la République de Cuba,
La Havane.

N° 4481.

GRANDE-BRETAGNE
ET IRLANDE DU NORD,
COMMONWEALTH
D'AUSTRALIE,
NOUVELLE-ZÉLANDE ET
INDE ET SUISSE

Echange de notes comportant un
arrangement relatif aux documents
d'identité pour le personnel des
aéronefs. Berne, le 17 mai 1938.

GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND,
COMMONWEALTH
OF AUSTRALIA,
NEW ZEALAND AND INDIA
AND SWITZERLAND

Exchange of Notes constituting an
Agreement regarding Documents
of Identity for Aircraft Personnel.
Berne, May 17th, 1938.

No. 4481. — EXCHANGE OF NOTES¹ BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENTS IN THE UNITED KINGDOM, IN THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND IN NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING DOCUMENTS OF IDENTITY FOR AIRCRAFT PERSONNEL. BERNE, MAY 17TH, 1938.

English and French official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Exchange of Notes took place November 26th, 1938.

I.

SIR G. WARNER TO M. MOTTA.

BRITISH LEGATION.

BERNE, May 17th, 1938.

M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL,

I have the honour to state, on behalf of His Majesty's Governments in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in the Commonwealth of Australia, and in New Zealand, and of the Government of India, that they agree to the following provisions as con-

¹ Came into force May 17th, 1938.

² Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

N^o 4481. — ÉCHANGE DE NOTES¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI, DANS LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET EN NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'INDE, ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE, COMPORTANT UN ARRANGEMENT RELATIF AUX DOCUMENTS D'IDENTITÉ POUR LE PERSONNEL DES AÉRONEFS. BERNE, LE 17 MAI 1938.

Textes officiels anglais et français communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 26 novembre 1938.

I.

² TRADUCTION. — TRANSLATION.

SIR G. WARNER A M. MOTTA.

LÉGATION
DE GRANDE-BRETAGNE.

BERNE, le 17 mai 1938.

MONSIEUR LE CONSEILLER FÉDÉRAL,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, au nom des Gouvernements de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dans le Commonwealth d'Australie et en Nouvelle-Zélande, et du Gouvernement de l'Inde, que ces gouvernements accep-

¹ Entré en vigueur le 17 mai 1938.

² Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

stituting an Agreement on a reciprocal basis between them and the Swiss Federal Council :

(1) As from the date of this note, all Swiss citizens arriving by air as members of the operating personnel of aircraft employed on regular Swiss air lines and registered in Switzerland may enter the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Commonwealth of Australia, New Zealand and India, upon the production, in lieu of national passports, of a licence in the form of which specimens are hereto attached.¹

(2) The above provision is regarded as also applying to Newfoundland, to all British colonies and to all territories under the protection of His Majesty The King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, and to the following territories in respect of which mandates on behalf of the League of Nations have been accepted by Him, namely, Palestine (including Transjordan), Tanganyika, the Cameroons under British mandate and Togoland under British mandate (administered by His Majesty's Government in the United Kingdom), New Guinea (administered by His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia), Western Samoa (administered by His Majesty's Government in New Zealand) and Nauru (at present administered by His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia).

(3) As from the date of this note, all British subjects or British-protected persons arriving by air as members of the operating personnel of aircraft employed on regular British air lines and registered in any of the territories under the sovereignty, protection, suzerainty or mandate of His Majesty The King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, referred to in paragraphs (1) and (2) above, may enter Switzerland, upon the production, in lieu of national passports, of certificates of com-

tent que les dispositions ci-après constituent un accord, fondé sur la réciprocité, entre eux et le Conseil fédéral suisse :

1° A partir de la date de la présente lettre, tous les ressortissants suisses arrivant par la voie de l'air comme membres du personnel de conduite d'un avion en service sur les lignes aériennes suisses régulières et enregistré en Suisse pourront entrer dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dans le Commonwealth d'Australie, en Nouvelle-Zélande et dans l'Inde en présentant, à la place de leur passeport national, une licence d'un des types ci-annexés¹.

2° La disposition ci-dessus s'applique également à Terre-Neuve, à toutes les colonies britanniques et à tous les territoires sous la protection de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, et aux territoires suivants sur lesquels Sa Majesté britannique a accepté des mandats de la Société des Nations, à savoir la Palestine (y compris la Transjordanie), le Tanganyika, le Cameroun sous mandat britannique et le Togo sous mandat britannique (administrés par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni), la Nouvelle-Guinée (administrée par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie), le Samoa occidental (administré par le Gouvernement de Sa Majesté en Nouvelle-Zélande) et Nauru (administré actuellement par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie).

3° A partir de la date de la présente lettre, tous les sujets ou protégés britanniques arrivant par la voie de l'air comme membres du personnel de conduite d'un avion en service sur les lignes aériennes britanniques régulières et enregistré dans l'un des territoires énumérés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus qui sont sous la souveraineté, la protection, la suzeraineté ou le mandat de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, pourront entrer en Suisse

¹ Not reproduced.

¹ Non reproduits.

petency and licences in the form of which specimens are hereto attached. (The specimens attached are of certificates issued in the United Kingdom. The certificates and licences issued in the Commonwealth of Australia, New Zealand, India, Newfoundland and in the British Colonies, Protectorates and Mandated Territories concerned are in the standard form prescribed in Annex E to the International Air Navigation Convention¹ and are thus similar in form to those issued in the United Kingdom. They contain, however, appropriate variations in matters of detail.)

(4) The present Agreement shall not affect existing requirements in respect of visas for entry into the territories concerned.

(5) The provisions of the present Agreement do not absolve holders of certificates in either of the forms hereto annexed from compliance with the immigration regulations in force at the place of arrival.

(6) The licences referred to in paragraph (1) and the certificates of competency and licences referred to in paragraph (3) shall on entry and departure be exempt from stamping.

The operation of the Agreement is limited in all cases to persons who are not prohibited immigrants in the terms of the Immigration Regulations in force at the place of arrival.

The Agreement shall enter into force on the date of the present note and of Your Excellency's reply thereto. It shall remain in force until six months after notification of termination has been given. Such notification shall specify the Government or Governments in respect of which the termination of the Agreement is desired.

The present note and Your Excellency's reply of the same date in similar terms shall be regarded as placing on record the understanding arrived at in this matter.

I avail, etc.

G. R. WARNER.

¹ Vol. XI, page 173; Vol. XXIV, page 175; Vol. LIX, page 346; Vol. LXIII, page 389; Vol. LXXVIII, pages 438 and 441; Vol. CXVII, page 54; Vol. CXXXVIII, pages 418 and 427; Vol. CXLII, page 340; Vol. CLXIV, page 355; and Vol. CLXXXV, page 371, of this Series.

en présentant, à la place de leur passeport national, des certificats de capacité et des licences des types annexés. (Les spécimens ci-joints sont ceux de certificats établis dans le Royaume-Uni. Les certificats et licences établis dans le Commonwealth d'Australie, en Nouvelle-Zélande, dans l'Inde, à Terre-Neuve, dans les colonies et protectorats britanniques et territoires sous mandat britannique mentionnés satisfont aux conditions prescrites à l'annexe E de la Convention internationale de navigation aérienne¹ et sont ainsi de même type que ceux qui sont établis dans le Royaume-Uni. Ils contiennent, cependant, les différences de détail appropriées.)

4° Le présent arrangement ne modifiera pas les prescriptions existantes en matière de visa d'entrée dans les territoires susvisés.

5° Les dispositions du présent arrangement ne dispensent pas les porteurs de certificats d'un des types annexés d'observer les règles sur l'immigration en vigueur au lieu d'arrivée.

6° Les licences dont il est question au paragraphe 1 et les certificats de capacité et licences dont il est question au paragraphe 3 seront dispensés du sceau à l'arrivée et au départ.

Ledit arrangement ne s'appliquera dans tous les cas qu'aux personnes dont l'immigration n'est pas interdite par les prescriptions sur l'immigration applicables au lieu d'arrivée.

L'arrangement entrera en vigueur à la date de la présente lettre et de la réponse de Votre Excellence. Il restera en vigueur six mois après que notification de la dénonciation aura été donnée. Cette notification spécifiera le ou les gouvernements désireux de dénoncer l'arrangement.

La présente lettre et la réponse de teneur semblable que Votre Excellence voudra bien m'adresser à la même date seront considérées comme constituant l'arrangement intervenu.

Veillez agréer, etc.

G. R. WARNER.

¹ Vol. XI, page 173; vol. XXIV, page 174; vol. LIX, page 346; vol. LXIII, page 389; vol. LXXVIII, pages 438 et 441; vol. CXVII, page 54; vol. CXXXVIII, pages 418 et 427; vol. CXLII, page 340; vol. CLXIV, page 355; et vol. CLXXXV, page 371, de ce recueil.

II.

M. MOTTA A SIR G. WARNER.

DÉPARTEMENT POLITIQUE FÉDÉRAL.
DIVISION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

BERNE, le 17 mai 1938.

M. LE MINISTRE,

Par lettre de ce jour, Votre Excellence a bien voulu me faire savoir que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dans le Commonwealth d'Australie et en Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'Inde proposent de conclure l'arrangement ci-après aux fins de simplifier le régime des papiers d'identité du personnel de conduite des compagnies de navigation aérienne britanniques et suisses naviguant respectivement en Suisse et en Grande-Bretagne :

« (1) A partir de la date de la présente lettre, tous les ressortissants suisses arrivant par la voie de l'air comme membres du personnel de conduite d'un avion en service sur les lignes aériennes suisses régulières et enregistré en Suisse pourront entrer dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Commonwealth d'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Inde en présentant, à la place de leur passeport national, une licence d'un des types ci-annexés ;

(2) La disposition ci-dessus s'applique également à Terre-Neuve, à toutes les colonies britanniques et à tous les territoires sous la protection de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, et aux territoires suivants sur lesquels Sa Majesté britannique a accepté des mandats de la Société des Nations, à savoir la Palestine (y compris la Transjordanie), le Tanganyika, le Cameroun sous mandat britannique et le Togo sous mandat britannique (administrés par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni), la Nouvelle-Guinée (administrée par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie), le Samoa occidental (administré par le Gouvernement de Sa Majesté en Nouvelle-Zélande) et Nauru (administré actuellement par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie).

(3) A partir de la date de la présente lettre, tous les sujets ou protégés britanniques arrivant par la voie de l'air comme membres du personnel de conduite d'un avion en service sur les lignes aériennes britanniques régulières et enregistré dans l'un des territoires énumérés aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus qui sont sous la souveraineté, la protection, la suzeraineté ou le mandat de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, pourront entrer en Suisse en présentant, à la place de leur passeport national, des certificats de capacité et des licences des types annexés. (Les spécimens ci-joints sont ceux de certificats établis dans le Royaume-Uni. Les certificats et licences établis dans le Commonwealth d'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Inde, Terre-Neuve, les colonies et protectorats britanniques ainsi que dans les territoires sous mandat britannique mentionnés satisfont aux conditions prescrites à l'annexe E de la Convention internationale de navigation aérienne et sont ainsi de même type que ceux qui sont établis dans le Royaume-Uni. Ils contiennent, cependant, les différences de détail appropriées.)

(4) Le présent arrangement ne modifiera pas les prescriptions existantes en matière de visa d'entrée dans les territoires susvisés.

(5) Les dispositions du présent arrangement ne dispensent pas les porteurs de certificats d'un des types annexés d'observer les règles sur l'immigration en vigueur au lieu d'arrivée.

(6) Les licences dont il est question sous chiffre (1) et les certificats de capacité et licences dont il est question sous chiffre (3) seront dispensés du sceau à l'arrivée et au départ.

Ledit arrangement ne s'appliquera dans tous les cas qu'aux personnes dont l'immigration n'est pas interdite par les prescriptions sur l'immigration applicables au lieu d'arrivée.

L'arrangement entrera en vigueur à la date de la présente lettre et de la réponse de Votre Excellence. Il restera en vigueur six mois après la notification de la dénonciation. Cette notification spécifiera le ou les gouvernements désireux de dénoncer l'arrangement.

La présente lettre et la réponse de teneur semblable que Votre Excellence voudra bien m'adresser à la même date seront considérées comme constituant l'arrangement intervenu. »

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Conseil fédéral est d'accord de conclure l'arrangement proposé par le Gouvernement de Sa Majesté et qu'il le considère comme parfait.

Veillez agréer, etc.

Département politique fédéral.

MOTTA.

ANNEXES

Deux permis suisses (licence provisoire et licence de pilote d'aérodyne de transport).

Deux permis britanniques (aircraft navigator's certificate and licence et pilot's certificate and licence for public transport or aerial work flying machines). (*Brevet et licence de navigateur d'aéronef et brevet et licence de pilote d'avion de transports publics ou d'opérations aériennes*).

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

M. MOTTA TO SIR G. WARNER.

FEDERAL POLITICAL DEPARTMENT.
FOREIGN AFFAIRS DIVISION.

BERNE, *May 17th*, 1938.

M. LE MINISTRE,

In your note of to-day's date, your Excellency was good enough to inform me that His Majesty's Governments in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in the Commonwealth of Australia and in New Zealand and the Government of India propose to conclude the following Agreement in order to simplify the regulations regarding papers of identity for the personnel of British and Swiss air navigation companies proceeding respectively to Switzerland and Great Britain :

[*As in No. I*].

I have the honour to inform you that the Federal Council is willing to conclude the Agreement proposed by His Majesty's Governments and that it considers the Agreement to be now in force. Accept, etc.

The Federal Political Department :

MOTTA.

ANNEXES.

Two Swiss permits (provisional licence and pilot's licence for transport aircraft).

Two British permits (aircraft navigator's certificate and licence and pilot's certificate and licence for public transport or aerial work aircraft).

¹ Traduction du Foreign Office de Sa Majesté britannique.

¹ Translation of His Britannic Majesty's Foreign Office.

N° 4482.

GRANDE-BRETAGNE
ET IRLANDE DU NORD,
COMMONWEALTH
D'AUSTRALIE,
NOUVELLE-ZÉLANDE
ET FRANCE

Echange de notes comportant un accord relatif au droit de libre survol des aéronefs au-dessus des territoires antarctiques britanniques et français. Paris, le 25 octobre 1938.

GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND,
COMMONWEALTH
OF AUSTRALIA,
NEW ZEALAND AND
FRANCE

Exchange of Notes constituting an Agreement regarding the Free Right of Passage to Aircraft over British and French Territories in the Antarctic. Paris, October 25th, 1938.

No. 4482. — EXCHANGE OF NOTES¹ BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENTS IN THE UNITED KINGDOM, IN THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND IN NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING THE FREE RIGHT OF PASSAGE TO AIRCRAFT OVER BRITISH AND FRENCH TERRITORIES IN THE ANTARCTIC. PARIS, OCTOBER 25TH, 1938.

N^o 4482. — ÉCHANGE DE NOTES¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI, DANS LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET EN NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE COMPORTANT UN ACCORD RELATIF AU DROIT DE LIBRE SURVOL DES AÉRONEFS AU-DESSUS DES TERRITOIRES ANTARCTIQUES BRITANNIQUES ET FRANÇAIS. PARIS, LE 25 OCTOBRE 1938.

English and French official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Exchange of Notes took place November 26th, 1938.

Textes officiels anglais et français communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 26 novembre 1938.

I.

BRITISH EMBASSY.

No. 699.
(245/10/38).

PARIS, October 25th, 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

In their memorandum (Direction politique) of the 5th March last, the Ministry of Foreign Affairs were so good as to inform His Majesty's

¹ Came into force October 25th, 1938

² Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

I.

² TRADUCTION. — TRANSLATION.
AMBASSADE
DE GRANDE-BRETAGNE.

N^o 699.
(245/10/38).

PARIS, le 25 octobre 1938.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par son mémorandum (Direction politique) en date du 5 mars dernier, le Ministère des Affaires étrangères a bien voulu informer l'Am-

¹ Entré en vigueur le 25 octobre 1938.

² Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

Embassy that the Government of the Republic were prepared to recognise the free right of passage of British Commonwealth aircraft over Adélie Land on the understanding that reciprocal rights would be accorded to French aircraft over British Commonwealth territories in the Antarctic.

2. I have the honour to state that His Majesty's Governments in the United Kingdom, the Commonwealth of Australia, and New Zealand accept an arrangement on the above-mentioned basis.

3. I have the honour to suggest that the present note and Your Excellency's acknowledgment thereof shall be regarded as placing the understanding on record.

I have the honour to be, with the highest consideration Monsieur le Ministre, Your Excellency's most obedient, humble Servant.

Eric PHIPPS.

bassade de Grande-Bretagne que le Gouvernement de la République était disposé à consentir le droit de libre survol aux avions britanniques au-dessus de la Terre Adélie, étant entendu que des droits réciproques seraient accordés aux avions français au-dessus des territoires antarctiques de souveraineté britannique.

2. J'ai l'honneur de vous faire connaître que les Gouvernements de Sa Majesté dans le Royaume-Uni, dans le Commonwealth d'Australie et en Nouvelle-Zélande acceptent un arrangement conclu sur les bases ci-dessus mentionnées.

3. J'ai l'honneur de suggérer que la présente communication et l'accusé de réception de Votre Excellence soient considérés comme enregistrant l'accord intervenu.

Veillez agréer, etc.

Eric PHIPPS.

His Excellency
Monsieur Georges Bonnet,
Minister for Foreign Affairs.

Son Excellence
Monsieur Georges Bonnet,
Ministre des Affaires étrangères.

II.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.
DIRECTION POLITIQUE.

PARIS, le 25 octobre 1938.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour ainsi conçue :

« Par son mémorandum (Direction politique) en date du 5 mars dernier, le Ministère des Affaires étrangères a bien voulu informer l'Ambassade de Grande-Bretagne que le Gouvernement de la République était disposé à consentir le droit de libre survol aux avions britanniques au-dessus de la Terre Adélie, étant entendu que des droits réciproques seraient accordés aux avions français au-dessus des territoires antarctiques de souveraineté britannique.

» J'ai l'honneur de vous faire connaître que les Gouvernements de Sa Majesté dans le Royaume-Uni, dans le Commonwealth d'Australie et en Nouvelle-Zélande acceptent un arrangement conclu sur les bases ci-dessus mentionnées.

» J'ai l'honneur de suggérer que la présente communication et l'accusé de réception de Votre Excellence soient considérés comme enregistrant l'accord intervenu. »

Je m'empresse de faire savoir à Votre Excellence que je suis d'accord avec elle sur les points fixés par ladite lettre.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

Pour le Ministre des Affaires étrangères :

Alexis LÉGER.

Son Excellence sir Eric Phipps,
Ambassadeur de Grande-Bretagne
à Paris.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

FRENCH REPUBLIC.
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS.
DIRECTION POLITIQUE.

PARIS, *October 25th*, 1938.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of to-day's date in the following terms :

(As in No. I.)

I hasten to inform Your Excellency of my agreement with the contents of the above letter.

I have the honour to be, etc.

For the Minister for Foreign Affairs :

Alexis LÉGER.

His Excellency Sir Eric Phipps,
British Ambassador,
Paris.

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

N° 4483.

**ALLEMAGNE, AUTRICHE,
BELGIQUE,
BULGARIE, DANEMARK, etc.**

Convention internationale concernant
le transport des voyageurs et des
bagages par chemins de fer (C.I.V.),
avec annexes, signée à Rome, le
23 novembre 1933, et procès-verbal
relatif à la mise en vigueur de la
convention, signé à Berne, le
17 novembre 1937.

**GERMANY, AUSTRIA,
BELGIUM,
BULGARIA, DENMARK, etc.**

International Convention concerning
the Transport of Passengers and
Baggage by Rail (C.I.V.), with
Annexes, signed at Rome, Novem-
ber 23rd, 1933, and Procès-Verbal
relating to the Coming into Force
of the Convention, signed at Berne,
November 17th, 1937.

N° 4483. — CONVENTION¹ INTERNATIONALE CONCERNANT LE
TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS
DE FER (C. I. V.). SIGNÉE A ROME, LE 23 NOVEMBRE 1933.

*Texte officiel français communiqué par le Conseil fédéral suisse et le ministre des Affaires étrangères
des Pays-Bas. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 29 novembre 1938.*

L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE, LA BELGIQUE, LA BULGARIE, LE DANEMARK, LA VILLE LIBRE
DE DANTZIG, L'ESPAGNE, L'ESTONIE, LA FINLANDE, LA FRANCE, LA GRÈCE, LA HONGRIE, L'ITALIE,
LA LETTONIE, LE LIECHTENSTEIN, LE LUXEMBOURG, LA NORVÈGE, LES PAYS-BAS, LA POLOGNE,
LA ROUMANIE, LA SUÈDE, LA SUISSE, LA TCHÉCOSLOVAQUIE, LA TURQUIE, LA YOUGOSLAVIE,

Avec la participation des délégués de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE
DU BASSIN DE LA SARRE,

¹ Ratifications déposées à Berne :

AUTRICHE	9 novembre 1934.
SUÈDE	11 avril 1935.
ALLEMAGNE	12 juillet 1935.
NORVÈGE	22 juillet 1935.
HONGRIE	10 septembre 1935.
ITALIE	30 octobre 1935.
DANEMARK	13 novembre 1935.
POLOGNE	11 février 1936.
VILLE LIBRE DE DANTZIG	11 février 1936.
LUXEMBOURG	29 février 1936.
FRANCE	2 mars 1936.
ESTONIE	12 mars 1936.
PAYS-BAS	20 mars 1936.
BELGIQUE	17 juin 1936.
LETTONIE	28 avril 1937.
SUISSE	29 mai 1937.
TCHÉCOSLOVAQUIE	2 juillet 1937.
YUGOSLAVIE	10 novembre 1937.
ROUMANIE	13 novembre 1937.
LIECHTENSTEIN	28 juillet 1938.
BULGARIE	23 août 1938.
GRÈCE	14 octobre 1938.

Adhésion :

PORTUGAL	14 juin 1938.
--------------------	---------------

Entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4483. — INTERNATIONAL CONVENTION ² CONCERNING THE
TRANSPORT OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY RAIL (C. I. V.).
SIGNED AT ROME, NOVEMBER 23RD, 1933.

French official text communicated by the Swiss Federal Council and by the Netherlands Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place November 29th, 1938.

GERMANY, AUSTRIA, BELGIUM, BULGARIA, DENMARK, THE FREE CITY OF DANZIG, SPAIN, ESTONIA, FINLAND, FRANCE, GREECE, HUNGARY, ITALY, LATVIA, LIECHTENSTEIN, LUXEMBURG, NORWAY, THE NETHERLANDS, POLAND, ROUMANIA, SWEDEN, SWITZERLAND, CZECHOSLOVAKIA, TURKEY AND YUGOSLAVIA,

With the participation of the Delegates of the GOVERNING COMMISSION OF THE SAAR TERRITORY,

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

² Ratifications deposited at Berne :

AUSTRIA	November 9th, 1934.
SWEDEN	April 11th, 1935.
GERMANY	July 12th, 1935.
NORWAY	July 22nd, 1935.
HUNGARY	September 10th, 1935.
ITALY	October 30th, 1935.
DENMARK	November 13th, 1935.
POLAND	February 11th, 1936.
FREE CITY OF DANZIG	February 11th, 1936.
LUXEMBURG	February 29th, 1936.
FRANCE	March 2nd, 1936.
ESTONIA	March 12th, 1936.
THE NETHERLANDS	March 20th, 1936.
BELGIUM	June 17th, 1936.
LATVIA	April 28th, 1937.
SWITZERLAND	May 29th, 1937.
CZECHOSLOVAKIA	July 2nd, 1937.
YUGOSLAVIA	November 10th, 1937.
ROUMANIA	November 13th, 1937.
LIECHTENSTEIN	July 28th, 1938.
BULGARIA	August 23rd, 1938.
GREECE	October 14th, 1938.

Accession :

PORTUGAL June 14th, 1938.

Came into force October 1st, 1938.

Ayant reconnu la nécessité de reviser la Convention¹ internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Berne le 23 octobre 1924, en conformité de l'article 60 de ladite convention, ont résolu de conclure une nouvelle convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier.

CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS AUXQUELS S'APPLIQUE LA CONVENTION.

§ 1. La présente convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente convention.

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

1^o Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit :

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

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

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

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

Article 2.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS.

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

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

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

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

¹ Vol. LXXVIII, page 17 ; et vol. C, page 248, de ce recueil.

Having recognised the necessity of revising the International Convention¹ concerning the Transport of Passengers and Baggage, signed at Berne on October 23rd, 1924, in accordance with Article 60 of that Convention, have, to that end, resolved to conclude a new Convention and have agreed upon the following Articles :

PART I.

PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION.

Article 1.

RAILWAYS AND TRAFFIC TO BE GOVERNED BY THE CONVENTION.

§ 1. The present Convention shall apply to all transport of passengers and baggage effected in virtue of international transport documents over the territory of at least two of the contracting States, and entirely confined to lines included in the list drawn up in accordance with Article 58 of the present Convention.

§ 2. The present Convention shall not, however, apply to :

(1) Cases in which the stations of departure and arrival are both in the territory of the same State, the territory of another State only being crossed in transit :

(a) When the lines over which transit is effected are operated by a railway of the State of departure ;

(b) When the railways concerned have concluded special agreements in virtue of which such transport is not to be regarded as international, even if the lines over which transit is effected are not operated by a railway of the State of departure.

(2) Transport between stations of two adjacent States, if the whole of the journey has taken place over the railways of one of those States and neither State objects thereto.

§ 3. Journeys for which international passenger tickets and baggage registration vouchers are issued shall be indicated in the tariffs.

Article 2.

PROVISIONS CONCERNING COMBINED TRANSPORT.

§ 1. On the list referred to in Article 1 may be entered, in addition to railways, regular motor transport or boat services which are complementary to railway services and carry international traffic under the responsibility of a contracting State or of a railway included in the list.

§ 2. Such undertakings shall be subject to all the obligations and shall be entitled to all the rights imposed or conferred on railways by the present Convention, subject to any modification necessitated by differences in methods of transport. Such modifications shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in the present Convention.

§ 3. Any State desiring to have one of the services referred to in § 1 included in the list shall take the necessary steps to have the modifications contemplated in § 2 published in the same manner as the tariffs.

§ 4. For international traffic utilising both railways and transport services other than those defined in § 1 above, the railways may, in conjunction with the transport undertakings concerned, lay down tariff conditions differing, in their legal bearings, from those of the present Convention, so as to allow for the peculiarities of each mode of transport. They may, in that event, provide for the use of a transport document other than that prescribed by the present Convention.

¹ Vol. LXXVIII, page 17 ; and Vol. C, page 248, of this Series.

Article 3.

SOUDURE.

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

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

Article 4.

OBLIGATION POUR LE CHEMIN DE FER DE TRANSPORTER.

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

- a) Le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente convention ;
- b) Le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport ;
- c) Le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public ;
- d) Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Article 5.

DROIT AU TRANSPORT.

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

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

Article 6.

BILLETS.

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

Article 3.

COMBINED RAILWAY TICKETS.

§ 1. The present Convention shall also apply to the transport of passengers and baggage from a station which is not included in an international tariff to a junction station of the same State which is included in the tariff and thence to a destination included in the same tariff, either on an international ticket or baggage registration voucher in which the charges for the through and junction stages are added together, or on two combined tickets. If two tickets are issued, the second must state the station of original departure.

§ 2. The railways shall decide at what stations, and subject to what conditions, such combined tickets may be obtained. A list of these stations shall be drawn up and communicated to the other railways concerned.

Article 4.

OBLIGATION OF RAILWAYS TO TRANSPORT.

Where an international tariff exists or where combined tickets are obtainable in accordance with Article 3, transport may not be refused, provided that :

- (a) The passenger complies with the provisions of the present Convention ;
- (b) Carriage is possible by the ordinary means of transport ;
- (c) Traffic has not been suspended in one of the States concerned in virtue of legal measures or to safeguard public order ;
- (d) Traffic is not prevented by circumstances beyond the control of the railway, and that it is not in the power of the railway to remedy.

PART II.

TRANSPORT CONTRACT.

CHAPTER I.

TRANSPORT OF PASSENGERS.

Article 5.


RIGHT TO CONVEYANCE.

§ 1. Each passenger must be provided with a ticket from the beginning of the journey. Exceptions to this rule may be provided for in the tariffs.

§ 2. Passengers must keep their tickets for the whole duration of the journey. They must show them to ticket inspectors whenever required and give them up on arrival.

Article 6.

TICKETS.

§ 1. Tickets for international transport under the present Convention shall bear the mark .

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

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

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

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

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

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

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

Article 7.

RÉDUCTION DE PRIX POUR LES ENFANTS.

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

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

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

Article 8.

DURÉE DE VALIDITÉ DES BILLETS.

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

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

Billets simples :

Par fraction indivisible de 100 km., 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours ;

Billets d'aller et retour :

Par fraction indivisible de 50 km., 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

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

§ 4. Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité

§ 2. The tickets shall state the following particulars :

- (a) The names of the stations of departure and arrival ;
- (b) The route ; if the passenger has the option of different routes or of different means of transport, the fact must be stated ;
- (c) The category of train and the class of carriage ;
- (d) The fare ;
- (e) The first day of validity of the ticket ;
- (f) The period of validity.

§ 3. The tariffs or the agreements concluded between the railways shall specify in what language the tickets are to be printed and filled in, as well as their form and wording.

§ 4. For the purposes of the present Convention, tickets in the form of booklets made up of separate leaves for each portion of the journey (*billets-livrets*) and tickets consisting of a combination of coupons issued by the railway administrations shall be regarded as single transport documents.

Where several tickets are put together under the same cover by an official or private travel agency, each of such tickets shall constitute a separate transport document and shall be subject, according to the circumstances, to the internal regulations of the respective countries or to the provisions of the present Convention.

§ 5. Except where otherwise stated in the tariff, tickets shall be transferable only when they are not made out in the passenger's name and before the journey has been begun.

Ticket-speculating and the re-sale of tickets at prices other than those set out in the tariff shall be subject, in each State, to the laws and regulations of such State.

Article 7.

REDUCED FARES FOR CHILDREN.

§ 1. Children of not more than four years of age shall be carried free of charge and without tickets, provided that no claim is made that they should be allowed to occupy separate seats.

§ 2. Children over the age of four but not over the age of ten and children under four for whom separate seats are claimed shall be carried at a reduced fare not exceeding one half of the fare charged for adults, without prejudice to the rounding-off of fares in accordance with the regulations of the administration issuing the ticket.

This reduction shall not be compulsory in the case of tickets issued at prices below the normal single fares.

Article 8.

VALIDITY OF TICKETS.

§ 1. The period of validity of tickets shall be laid down in the tariffs.

§ 2. The minimum validity of tickets shall be as follows :

Single tickets :

Per complete unit of 100 kms., 1 day.

The period of validity of tickets shall not, however, be less than two days ;

Return tickets :

Per complete unit of 50 kms., 1 day.

The period of validity of tickets shall not, however, be less than four days.

§ 3. Special tickets at reduced prices may be assigned other periods of validity.

§ 4. The first day of the period of validity of the ticket shall count as a full day. The passenger may begin his journey on any day included in the period of validity of his ticket ; except where

de son billet ; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 9.

ATTRIBUTION ET LOCATION DES PLACES.

§ 1. Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque chemin de fer.

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

Article 10.

ARRÊTS AUX STATIONS INTERMÉDIAIRES.

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

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

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

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

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

Article 11.

CHANGEMENT DE CLASSE OU DE TRAIN.

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

Article 12.

VOYAGEUR SANS BILLET VALABLE.

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

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

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

otherwise provided in the tariffs, he must complete the journey in a train due, according to the time-table, to arrive at the station of destination at not later than 12 p.m. on the last day of validity.

Article 9.

ALLOCATION AND BOOKING OF SEATS.

§ 1. A passenger may, on boarding a train, mark a seat which is still available for himself or for other persons travelling with him whose tickets he is able to produce. A passenger leaving his seat without marking it clearly shall lose his right to occupy it. Otherwise, seats shall be allocated according to the rules in force on each line.

§ 2. Tariffs or time-tables shall specify whether and, if so, under what conditions seats on the different trains can be booked in advance.

Article 10.

BREAKING OF JOURNEY AT INTERMEDIATE STATIONS.

§ 1. The tariffs shall specify whether passengers are entitled to break their journey at intermediate stations during the period of validity of their tickets and, if so, under what conditions.

§ 2. Passengers availing themselves of the right to break their journey at intermediate stations shall not thereby be entitled to any extension of the period of validity as laid down in the tariffs.

§ 3. Should the passenger's ticket be available on only one route, the broken journey may also be resumed from any station on the same line which is nearer to the station of destination.

§ 4. Should a passenger break his journey when travelling on a ticket valid for several alternative routes, he may only resume such journey at the station at which he stopped or at a station nearer to the station of destination on the route taken at departure.

§ 5. The period during which a journey may be broken shall only be limited by the period of validity of the ticket.

Article 11.

CHANGE OF CLASS OF CARRIAGE OR TRAIN.

Subject to the conditions laid down in the tariffs, a passenger who pays the proper additional fare shall be entitled to occupy a seat in a carriage, or to travel in a train, of a higher class than that stated on his ticket.

Article 12.

PASSENGERS WITHOUT VALID TICKETS.

§ 1. Any passenger who fails to produce a valid ticket shall pay the fare for the distance he has travelled together with a surcharge and this without prejudice to his liability to prosecution. Such surcharge shall be computed according to the rules in force on the line on which payment thereof is required. Failing any other rule in the matter, it shall be equal in amount to the fare for the distance travelled.

§ 2. Tickets altered without authority shall be deemed to be invalid and shall be withdrawn by the staff on duty.

§ 3. A passenger who refuses to make immediate payment of his fare or of the surcharge may be required to leave the train. Such passenger shall not be entitled to require the return of his baggage at any station other than the station of destination.

Article 13.

PERSONNES EXCLUES DU TRAIN OU ADMISES CONDITIONNELLEMENT.

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

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

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

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

Article 14.

OBJETS EXCLUS DES VOITURES.

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

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

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

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

Article 15.

INTRODUCTION DE COLIS A LA MAIN ET D'ANIMAUX DANS LES VOITURES.

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

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

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

Article 13.

PERSONS TO WHOM TRANSPORT SHALL OR MAY BE REFUSED.

§ 1. The following shall not be authorised to enter trains or may be required to leave *en route* :

(a) Persons in a state of intoxication, or whose behaviour is improper, or who infringe the laws and regulations ; such persons shall not be entitled to a refund of their fares or of sums paid for the transport of their baggage ;

(b) Persons who, by reason of sickness or other cause, would seem likely to inconvenience other passengers, unless a whole compartment has been reserved for them or can be placed at their disposal on payment of the proper charge ; nevertheless, persons who fall ill during the journey shall be conveyed at least as far as the nearest station where they can receive the necessary attention. Their fares, and the charges paid by them for transport of their baggage, shall be refunded, as specified in Article 26, less the amount due in respect of the distance travelled.

§ 2. The transport of persons suffering from infectious diseases shall be governed by the international conventions in force or, in the absence of such agreements, by the provisions in force in each country.

Article 14.

ARTICLES NOT TO BE INTRODUCED INTO PASSENGER COMPARTMENTS.

§ 1. It shall be forbidden to introduce into passenger compartments any dangerous articles, in particular, loaded fire-arms, explosives, easily inflammable or corrosive materials or any articles liable to cause discomfort or inconvenience to passengers.

Nevertheless, passengers carrying fire-arms in performance of a public duty, as also sportsmen and marksmen, shall be permitted to carry ammunition, provided that the quantity does not exceed the lowest limit laid down by the regulations in force in the territories travelled over. Guards escorting prisoners and travelling with them in special carriages or compartments shall be permitted to carry loaded fire-arms.

§ 2. Railway employees shall be entitled to satisfy themselves in the passenger's presence as to the nature of any articles introduced into a compartment when there is good reason to suspect a breach of the provisions of § 1.

§ 3. Any person infringing the provisions of § 1 shall be held responsible for all damage resulting therefrom, and shall further be liable to the penalties provided for in the laws and regulations.

Article 15.

INTRODUCTION OF HAND BAGGAGE AND ANIMALS INTO PASSENGER COMPARTMENTS.

§ 1. Passengers shall be permitted to take articles which can be easily carried (hand baggage) into their compartments free of charge, provided that the regulations of the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities are not thereby infringed and that the articles are not of such a nature as to damage the compartment. A passenger shall only be entitled to place his hand baggage in the spaces above and below his seat.

§ 2. Live animals shall not be introduced into passenger compartments. Small tame animals confined in cages, boxes, baskets or other appropriate receptacles, and small dogs, even when not so confined, shall, however, be admitted, provided that this is not contrary to the police regulations of the respective States, that no other passenger objects, and that the animals may be held on the knees or disposed of like hand baggage.

The tariffs or time-tables may prohibit or authorise the admission of animals to certain categories of carriages or trains.

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

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

Article 16.

RETARDS. CORRESPONDANCES MANQUÉES. SUPPRESSIONS DE TRAINS.

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

CHAPITRE II

TRANSPORT DES BAGAGES.

Article 17.

DÉFINITION DES BAGAGES. OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT.

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

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

- a*) Les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos ;
- b*) Les voitures d'enfants ;
- c*) Les malles d'échantillons de marchandises ;
- d*) Les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;
- e*) Le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons ;
- f*) Les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main ;
- g*) Les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum ;
- h*) Les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

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

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

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

The tariffs shall indicate whether, and for what animals, a transport charge is payable.

§ 3. Passengers shall themselves be responsible for the care of any hand baggage and animals which they take with them.

Article 16.

DELAYS. MISSED CONNECTIONS. CANCELLATION OF TRAINS.

When, owing to the lateness of a train, the connection with another train is missed, or when the running of a train is cancelled on all or part of its route, and a passenger desires to continue his journey, the railway shall be obliged to convey him with his baggage, as far as may be possible and without extra charge, in a train proceeding towards the same destination by the same line or by another route belonging to the administrations participating in the route by which the passenger was originally travelling, which will enable him to reach his destination with less delay. The station-master shall, if necessary, certify on the ticket that the connection has been missed or the train cancelled, prolong the validity of the ticket as far as may be required, and make it valid for the new route, for a higher class, or for a train subject to higher fares. Railways shall nevertheless be entitled to refuse to permit the utilisation of certain trains, provided this is stated in the tariff or time-table.

CHAPTER II.

TRANSPORT OF BAGGAGE.

Article 17.

DEFINITION OF BAGGAGE. ARTICLES NOT ACCEPTED FOR TRANSPORT AS SUCH.

§ 1. Baggage shall only include articles for the passenger's own use contained in trunks, baskets, suitcases, travelling bags, hat-boxes, and other similar receptacles.

§ 2. The following shall also be accepted for transport as baggage, even though unpacked, except in the case specified in (d) :

- (a) Portable or wheeled invalid chairs, wheeled invalid chairs propelled by the patients themselves, with or without an auxiliary engine, rest chairs (couches) ;
- (b) Perambulators ;
- (c) Trunks containing samples of goods ;
- (d) Portable musical instruments in boxes, cases or other receptacles ;
- (e) Performers' properties, provided that their packing, volume and weight are such that they can be rapidly loaded and stowed in the vans ;
- (f) Surveyors' instruments not exceeding four metres in length, and hand tools ;
- (g) Small sledges and toboggans to seat one or two persons, skis, sails for skaters, and boats not exceeding 3 metres in length ;
- (h) Bicycles, with or without an auxiliary engine, motor bicycles to seat one person, with or without a pillion seat, provided that all detachable accessories are removed.

The tanks of motor vehicles may contain petrol, provided that the petrol feed to the carburetter is closed and that the latter is emptied by running the engine.

The tariffs may limit the number, volume and weight of the above-mentioned articles to be accepted for transport as baggage.

§ 3. Other articles not intended for the passengers' own use, such as animals enclosed in cages of adequate security, may be accepted as baggage, if allowed by the tariffs.

§ 4. Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

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

Article 18.

RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR EN CE QUI CONCERNE SES BAGAGES. SURTAXES.

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

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

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

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

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

Article 19.

EMBALLAGE ET CONDITIONNEMENT DES BAGAGES.

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

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

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

Article 20.

ENREGISTREMENT ET EXPÉDITION DES BAGAGES. BULLETIN DE BAGAGES.

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

§ 4. Articles which may not be accepted for transport under the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C.I.M.) shall not be accepted for transport as baggage. Similarly, goods the transport of which is, under that Convention, made subject to certain conditions shall not be accepted for transport as baggage.

Nevertheless, films packed in accordance with the provisions of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C.I.M.) shall be accepted for transport as baggage.

Article 18.

LIABILITY OF PASSENGERS IN RESPECT OF THEIR BAGGAGE. SURCHARGES.

§ 1. Holders of baggage registration vouchers shall be responsible for the observance of the provisions of Article 17 ; they shall be liable for all the consequences of an infringement of those provisions.

§ 2. In case of a presumed infringement, the railway authorities shall be entitled to ascertain whether the contents of the baggage are in keeping with the regulations. The holder of the baggage registration voucher must be present at the examination ; should he fail to attend, or if he cannot be found, and in the absence of other legal provisions or regulations in the State in which examination takes place, such examination shall be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. Should an infringement be established, the expenses occasioned by the examination shall be paid by the holder of the registration voucher.

§ 3. In case of an infringement of the provisions of Article 17, § 4, the holder of the baggage registration voucher shall be required to pay a surcharge, without prejudice to any additional charge incurred, to the compensation due for any damage caused and to any criminal penalties to which he may have laid himself open.

The surcharge shall be at the rate of 15 francs per gross kg. for all articles not accepted for transport, with a minimum of 30 francs, if such articles include any of the substances mentioned in Article 3, § 4, of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail or belong to Classes I and II in Annex I to that Convention, and in other cases at the rate of 5 francs, with a minimum of 10 francs.

If the inland traffic regulations of the railway on which the infringement is discovered provide for a lower total surcharge, only such lower total shall be payable.

Article 19.

PACKING AND CONDITION OF BAGGAGE.

§ 1. Baggage which is inadequately packed or in imperfect condition, or which shows obvious signs of damage, may be refused by the railway. Should such baggage nevertheless be accepted, the railway shall be entitled to make mention of its condition on the baggage registration voucher. Acceptance by the passenger of a registration voucher making such mention shall be regarded as an acknowledgment that the condition of the baggage is as described.

§ 2. Packages shall be marked, in a reasonably durable manner, with the name and address of the passenger and the station of destination. Packages not so marked may be refused.

§ 3. Old labels, addresses or other marks relating to previous journeys shall be removed or rendered illegible by the passenger.

Article 20.

REGISTRATION AND DESPATCH OF BAGGAGE. BAGGAGE REGISTRATION VOUCHERS.

§ 1. Baggage shall be registered only on production of tickets valid at least as far as the destination of the baggage and by the route indicated on such tickets.

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

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

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

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

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

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

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

- a) L'indication des stations de départ et de destination ;
- b) L'itinéraire ;
- c) Le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise ;
- d) Le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet ;
- e) Le nombre et le poids des colis ;
- f) Le montant du prix de transport et des autres droits éventuels ;
- g) S'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

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

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

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

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

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

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

Should the ticket be valid for more than one route, or should the place of destination be served by more than one station, the passenger shall indicate the exact route to be followed or the station to which the baggage is to be registered. The railway shall take no responsibility for the consequences of the passenger's failure to comply with this injunction.

The tariffs shall indicate whether and, if so, under what conditions baggage may be accepted for transport by a route other than that indicated on the ticket produced, or without production of a ticket. When the tariffs provide that baggage may be accepted for transport without production of a ticket, the provisions of the present Convention stating the rights and obligations of passengers accompanied by their baggage shall apply to persons despatching registered baggage without producing tickets.

Should the tariffs so provide, a passenger may, during the period of validity of his ticket, register his baggage either direct for the complete journey from the station of departure to the station of destination, or for any part thereof, provided always that no part of the distance is covered more than once.

§ 2. When baggage is registered, a registration voucher shall be issued to the passenger. On receipt of such voucher, the passenger shall ascertain that it has been drawn up in accordance with his instructions. The charge for the transport of baggage shall be paid on registration.

§ 3. In all other matters, the formalities with regard to the registration of baggage shall be determined by the regulations in force at the station of departure.

§ 4. Baggage registration vouchers for international transport shall be made out on the form constituting Annex I to the present Convention.

§ 5. Baggage registration vouchers shall always give the following particulars :

- (a) The names of the stations of departure and destination ;
- (b) The route ;
- (c) The day on which the baggage is handed in for despatch and the train for which it is intended ;
- (d) The number of tickets, unless the baggage is handed in for transport without a ticket being produced ;
- (e) The number of pieces of baggage and their weight ;
- (f) The amount of the transport charge and any other dues ;
- (g) The amount, in words, of the sum representing interest in delivery should such have been declared in accordance with Article 35.

§ 6. The language in which baggage registration vouchers are to be printed and filled in shall be determined by the tariffs or by agreement between the railways.

§ 7. The tariffs may contain special provisions regarding the transport of bicycles and sports gear.

§ 8. The passenger may, subject to the rules in force at the station of departure, indicate on what train his baggage is to be despatched. Should he not avail himself of this possibility, the baggage shall be despatched by the first appropriate train.

In the event of transfer from one train to another at a junction station, the baggage shall be forwarded by the train effecting the connection, if such train may be used for the transport of baggage and if there is time for transshipment. Otherwise, the baggage shall be forwarded by the first appropriate train.

Baggage shall only be forwarded in the manner set out above if the formalities required on departure or *en route* by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities permit.

Railways shall have the right not to permit or to limit the transport of baggage in certain trains or certain categories of trains.

Article 21.

LIVRAISON.

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Article 22.

TRAINS. HORAIRES. EXTRAITS DE TARIFS.

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

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

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

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

Article 23.

BASES POUR LE CALCUL DES PRIX DE TRANSPORT. TARIFS.

§ 1. Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires

Article 21.

DELIVERY.

§ 1. Baggage shall be delivered on production of the baggage registration voucher. The railway shall not be required to verify whether the holder of the voucher is really entitled to take delivery.

§ 2. The holder of the baggage registration voucher shall be entitled to require delivery of the baggage at the office of the station of destination, as soon as sufficient time has elapsed since the arrival of the train by which the baggage should have been carried for it to be put at his disposal and for the completion of the formalities, if any, required by Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities.

§ 3. Failing production of the baggage registration voucher, the railway shall only be obliged to hand over baggage if the claimant can prove his right thereto; should the proof seem inadequate, the railway may require the deposit of security.

§ 4. Baggage shall be delivered at the station to which it was registered. Nevertheless, at the request of the holder of the registration voucher, provided that such request is made in good time, that the circumstances allow, and that there is nothing to the contrary in the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative regulations, baggage may be returned at the station of departure or delivered at an intermediary station on production of the registration voucher and, should the tariff so require, of the railway ticket.

§ 5. Failing delivery of baggage to the holder of the registration voucher, as provided in § 2 above, he may require the endorsement on the voucher of the day and hour at which he claimed delivery.

§ 6. Otherwise, delivery shall be subject to the regulations in force on the railway responsible for delivery.

CHAPTER III.

PROVISIONS APPLICABLE TO TRANSPORT BOTH OF PASSENGERS AND BAGGAGE.

Article 22.

TRAINS. TIME-TABLES. EXTRACTS FROM TARIFFS.

§ 1. The regular trains provided for in the time-tables and extra trains run when required shall be available for such transport.

§ 2. The railways shall be obliged to post up in their stations, in good time, the time-tables of the trains of their own lines. These time-tables shall indicate the category of trains, the class of carriages and the times of departure of trains; they shall also give the times of arrival at the principal intermediate stations and termini and the main train connections.

Time-tables no longer in force shall be immediately removed.

§ 3. In each station which is open for international traffic, the passenger shall be able to acquaint himself with the tariffs, or extracts therefrom, giving the prices of international tickets obtainable there and the corresponding charges for baggage.

Article 23.

CALCULATION OF TRANSPORT CHARGES. TARIFFS.

§ 1. Transport charges shall be calculated according to the tariffs legally in force and duly published in each State. Such tariffs shall contain all necessary information for the calculation

pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

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

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

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

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

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

Article 24.

INTERDICTION DE TRAITÉS PARTICULIERS.

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

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

Article 25.

FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES, OCTROIS, AUTORITÉS FISCALES, DE POLICE ET AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES.

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

Article 26.

RESTITUTIONS.

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

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

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

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

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

of transport charges and subsidiary charges and specify to what, if any, extent allowance is to be made for rates of exchange.

Nevertheless, the publication of international tariffs shall only be compulsory in the States whose railways are concerned in such tariffs as lines of departure or arrival.

§ 2. The tariffs shall give information as to all special conditions applying to transport.

Tariffs shall be uniformly applied to all persons concerned; the conditions laid down therein shall be valid unless contrary to the present Convention, in which case they shall be regarded as null and void.

Through international tariffs and modifications therein shall come into force at the date indicated on publication; should such tariffs be raised or conditions of transport made more onerous in any other manner, publication shall take place at least eight days before the date fixed for entry into force.

If international tickets or baggage registration vouchers are issued without there being a through tariff, application of any modification introduced by a railway in its tariff can only be required of other railways eight days at earliest after the latter have been advised.

Tariffs introduced on a temporary basis only shall cease to apply on the expiry of the period fixed for their validity.

Article 24.

PROHIBITION OF PRIVATE AGREEMENTS.

Any private agreement purporting to grant a reduction in the tariff rates to one or more passengers is strictly forbidden and shall be null and void.

Nevertheless, reductions in rates are permissible if duly published and equally open to all; reductions may likewise be made to railway employees, public servants or charitable and educational organisations.

Article 25.

FORMALITIES REQUIRED BY THE CUSTOMS, OCTROI, FISCAL, POLICE
AND OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES.

Passengers shall be required to comply with the regulations issued by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities, both as concerns their persons and also as regards examination of their baggage and hand luggage. The passenger shall be present at such examination, unless otherwise provided in the regulations. The railway shall accept no responsibility as towards passengers disregarding these obligations.

Article 26.

REFUNDS.

§ 1. The cost of an unused ticket may be refunded on application, subject to the deductions mentioned in §§ 3 and 4 below.

§ 2. When a ticket is only partially used as the result of death or illness or of an accident to the passenger or of any other such major cause, the difference between the total cost and the fare for the part of the journey actually travelled shall, subject to the deductions mentioned in §§ 3 and 4, be refunded, such difference being calculated on the basis of the normal tariff.

§ 3. No refund shall be made of taxes, additional charges for reserved seats, the cost of making up tickets into books or commission on the sale of tickets.

§ 4. A fee of 10 %, with a minimum of 0 fr. 50 and a maximum of 3 frs. per ticket, plus postage if any, shall be deducted from the amount refunded.

This deduction shall not be made when an unused ticket is returned on the day of issue to the office which issued it.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 27.

CONTESTATIONS.

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

TITRE III

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ.

Article 28.

RESPONSABILITÉ POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS, DES COLIS A LA MAIN ET DES ANIMAUX.

§ 1. La responsabilité du chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression

§ 5. When a passenger has been prevented from continuing his journey in accordance with the time-table by missing a connection through the late arrival of a train, the cancelling of a train or the interruption of a service, and abandons his journey, his case shall, on application, be dealt with under the provisions of § 2, except that the railway shall not be entitled to make the deductions provided for in § 4.

§ 6. As regards tickets at reduced rates, refunds shall only be made in the cases and subject to the conditions provided for in § 5 ; children's tickets issued at reduced rates in accordance with the first paragraph of Article 7, § 2, shall not be regarded as tickets at reduced rates within the meaning of the present paragraph.

§ 7. No refunds shall be made for the loss of tickets.

§ 8. Should baggage be withdrawn before leaving the station of departure, the transport charges shall be refunded on application.

Should baggage be withdrawn at any intermediate station, refunds shall only be made in the cases contemplated by, and in accordance with, the provisions of §§ 2 and 5 above.

In both cases, a fee of 0 fr. 50 per baggage registration voucher and charges in respect of taxes shall be deducted from the amount refunded.

§ 9. Different rules may be laid down in the tariffs, provided that such rules are no less favourable to passengers.

§ 10. No claim for a refund under the provisions of §§ 1, 2, 5, 6 and 8 of the present Article or of Article 13 shall be maintainable unless submitted to the railway within six months as from, in the case of tickets, the date of expiry of their validity and, in the case of registration vouchers, the date of issue.

§ 11. In the case of error in the application of the tariff or in the calculation of transport and other charges, the excess or deficiency shall be adjusted.

§ 12. Should the railway discover that an over-charge exceeding 0 fr. 50 has been made on any ticket or baggage registration voucher, it shall at once take steps to notify the person concerned and the excess shall be refunded with the least possible delay.

§ 13. In all cases not provided for in the present Article, and in the absence of any special agreement between the railways, the regulations for inland traffic shall apply.

Article 27.

DISPUTES.

Disputes between passengers, or between passengers and railway officials, shall be provisionally settled in stations by the station-master and between stations by the guard of the train.

PART III.

LIABILITY OF THE RAILWAYS. LEGAL PROCEEDINGS.

CHAPTER I.

LIABILITY.

Article 28.

LIABILITY ARISING OUT OF TRANSPORT OF PASSENGERS, HAND BAGGAGE AND ANIMALS.

§ 1. The liability of the railway for the death of a passenger or for injuries resulting from an accident to the train, and for loss caused by the late arrival of a train or its cancellation or by the

d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

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

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

Article 29.

RESPONSABILITÉ COLLECTIVE DES CHEMINS DE FER POUR LES BAGAGES.

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions du § 2 de l'article 42, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30.

ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ.

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

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

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

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

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

Article 31.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE TOTALE OU PARTIELLE DES BAGAGES.

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

a) Si le montant du dommage est prouvé :

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

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

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

loss of a connection, shall be subject to the laws and regulations of the State in which the material facts occurred. The remaining Articles of this Part shall not apply to such cases.

§ 2. As regards hand baggage and animals for the care of which passengers are, under Article 15, § 3, themselves responsible, the railway shall only be liable for damage caused by its fault.

§ 3. No joint liability shall exist in such cases.

Article 29.

JOINT LIABILITY OF THE RAILWAYS FOR BAGGAGE.

§ 1. The railway which accepts baggage for transport and issues an international baggage registration voucher shall be responsible for the proper transport of the baggage throughout the whole journey up to delivery.

§ 2. Each succeeding railway taking over the baggage shall thereby become a party to the transport contract and accept the obligations resulting therefrom, without prejudice to the provisions of Article 42, § 2, concerning the railway on which the station of destination is located.

Article 30.

EXTENT OF LIABILITY.

§ 1. The railway shall be liable, under the conditions set forth in the present Chapter, for any delay in delivery, any prejudice caused through total or partial loss of the baggage and any damage thereto, from the time of acceptance for transport to the time of delivery.

§ 2. The railway shall be relieved of all liability in case of the total or partial loss of the baggage or of damage thereto if it can prove that the prejudice was caused by the fault of the passenger, through the defective condition of the baggage, or through *force majeure*.

The railway shall not be liable for loss resulting from the special nature of the baggage, from defective packing, or from the fact that articles not accepted for transport have nevertheless been despatched as baggage.

When the circumstances are such that the loss may have been caused by a risk inherent either in the special nature of the baggage or in the defective state of the packing or in the fact that it contained articles the transport of which as baggage is forbidden, there shall be a presumption that the loss actually resulted from one of those causes, failing proof of the contrary by the claimant.

§ 3. The railway shall further be relieved of all liability for any delay in delivery if it can prove that the delay was occasioned by circumstances outside its control or that it was not within its power to remedy.

Article 31.

AMOUNT OF COMPENSATION PAYABLE IN THE CASE OF TOTAL OR PARTIAL LOSS OF BAGGAGE.

When, under the provisions of the present Convention, the railway is liable for compensation in the case of total or partial loss of baggage, the compensation payable shall be as follows :

(a) If the amount of the loss is proved :

A sum equal to such amount up to but not exceeding 40 frs. per kg. of gross weight short ;

(b) If the amount of the loss is not proved :

A gross sum calculated at the rate of 20 frs. per kg. of gross weight short.

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

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

Article 32.

PRÉSUMPTION DE PERTE DES BAGAGES. CAS OU ILS SONT RETROUVÉS.

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

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

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

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

Article 33.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DES BAGAGES.

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

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

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

Article 34.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR RETARD A LA LIVRAISON DES BAGAGES.

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

§ 2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

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

The transport charge, Customs duties and any other disbursements in respect of the transport of the lost baggage shall also be refunded without, however, any payment of damages.

Higher compensation shall only be payable if a declaration of interest in delivery has been made in accordance with Article 35, § 4, and, in cases of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, within the meaning of Article 36.

Article 32.

PRESUMPTION OF LOSS OF BAGGAGE. CASES IN WHICH BAGGAGE IS RECOVERED.

§ 1. Any missing baggage shall be regarded as lost after the expiry of the fourteenth day following the date on which delivery was applied for.

§ 2. Should baggage believed to be lost be recovered during the year following the application for delivery, the railway shall notify the passenger, if his address is known or can be ascertained.

§ 3. During a period of thirty days after the receipt of such notification, the passenger may require the baggage to be delivered to him at any station on the route, on payment of the cost of transport from the station of despatch to the place of delivery and repayment of the sum received by him as compensation, less the cost of transport if included therein, but without prejudice to any claim he may have to compensation for delay under Article 34 and Article 35, § 3.

§ 4. If the baggage recovered is not claimed during the period of thirty days provided for in § 3 above, or if such baggage is not recovered until more than a year after the application for delivery, the railway shall be entitled to dispose of it in accordance with the laws and regulations of the State to which it belongs.

Article 33.

AMOUNT OF COMPENSATION PAYABLE IN CASE OF DAMAGE TO BAGGAGE.

In the case of damage to baggage, the railway shall be liable for the amount of the depreciation in the value of the baggage but not for any further damages. Higher compensation may only be claimed in the event of a declaration of interest in delivery, in accordance with Article 35, § 4, and in cases of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, within the meaning of Article 36.

Nevertheless, the compensation shall not exceed :

(a) If the value of the whole of the baggage is depreciated by the damage sustained, the sum that would have been payable in the case of total loss ;

(b) If the value of only part of the baggage has been depreciated by the damage, the sum that would have been payable in case of the loss of the part deteriorated.

Article 34.

AMOUNT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY OF BAGGAGE.

§ 1. In the case of delay in delivery, failing proof by the passenger that he has suffered loss as the result of such delay, the railway shall pay compensation at the rate of twenty centimes per kg. of gross weight of the baggage delivered late, for each complete period of 24 hours dating from the application for delivery, with a maximum of fourteen days.

§ 2. Should it be proved that loss has in fact resulted from the delay, compensation not exceeding four times the payment provided for in § 1 of the present Article shall be payable in respect of such loss.

§ 3. The compensation provided for in the two preceding paragraphs shall not be additional to that due for total loss of baggage.

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

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

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

Article 35.

DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON.

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

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

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

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

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

a) S'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours ;

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

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a)* et *b)* du présent paragraphe.

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

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

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

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

Article 36.

INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE IMPUTABLE AU CHEMIN DE FER.

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

In the case of partial loss, it shall only be payable, if at all, in respect of such part of the baggage as has not been lost.

In the case of damage, it may, in appropriate cases, be additional to the compensation provided for in Article 33.

In any case, compensation under §§ 1 and 2, plus that provided for in Articles 31 and 33, shall not exceed the amount payable for the total loss of baggage.

Article 35.

DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY.

§ 1. A declaration of interest in delivery may be made in respect of any baggage accepted for transport and shall be endorsed on the registration voucher.

Unless otherwise provided in the tariffs, the amount declared shall be stated in the currency of the country of departure.

§ 2. In such cases, an additional charge shall be made of one tenth per mille of the sum declared per unit of 10 kilometres, such unit being indivisible.

A lower rate may be introduced by the tariffs and a minimum charge fixed.

§ 3. Should a declaration of interest in delivery be made, the following compensation shall be payable in case of delay :

(a) Failing proof that loss has resulted from the delay and within the limits of the interest declared, 0.40 fr. per kg. of gross weight of baggage delivered late, for each complete period of 24 hours from the time of application for delivery, with a maximum of 14 days ;

(b) If it is proved that loss has, in fact, resulted from the delay, compensation up to the full amount of the interest declared.

When the amount of the interest declared is less than the compensation provided for in Article 34, such compensation may be claimed in place of compensation under (a) and (b) above.

§ 4. In cases of total or partial loss of baggage in respect of which a declaration of interest in delivery has been made, or of damage to such baggage, the following compensation shall be payable :

(a) Compensation under Articles 31 and 33 and, in addition,

(b) Compensation for any additional loss proved, up to an amount not exceeding that of the interest declared.

§ 5. In the event of damage to or partial loss of baggage, together with delay in delivery, the compensation due under §§ 3 and 4 (b) shall only be payable up to the amount of the declared interest in delivery.

Article 36.

COMPENSATION IN THE CASE OF WILFUL MISCONDUCT OR GROSS NEGLIGENCE ON THE PART OF THE RAILWAY.

In any case in which total or partial loss of, damage to, or delay in the delivery of baggage is due to wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, the passenger shall receive full compensation for such prejudice as he can be proved to have suffered, up to twice the maximum amounts provided for in Articles 31, 33, 34 and 35.

Article 37.

INTÉRÊTS DE L'INDEMNITÉ.

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

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

Article 38.

RESTITUTION DES INDEMNITÉS.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

Article 39.

RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS.

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

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

CHAPITRE II

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 40.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES.

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

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

§ 3. Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Article 41.

PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER LE DROIT D'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER.

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

Article 37.

INTEREST ON COMPENSATION.

The passenger shall be entitled to interest at six per cent on the compensation granted on a baggage registration voucher, whenever such compensation exceeds ten francs.

Such interest shall accrue from the date of the administrative claim provided for in Article 40, or, if no such claim is made, from the date on which legal proceedings are instituted.

Article 38.

REPAYMENT OF COMPENSATION.

Any compensation unwarrantably obtained shall be returned.

In case of fraud, the railway shall further be entitled to the payment of a sum equal to that unwarrantably obtained, without prejudice to the institution of criminal proceedings.

Article 39.

LIABILITY OF THE RAILWAY IN RESPECT OF THE ACTS OF ITS AGENTS.

The railway shall be liable in respect of the officials in its service and for any other persons whom it employs for transport purposes.

Nevertheless, if at the request of a passenger railway officials render services which the railway is under no obligation to perform, they shall be regarded as acting on behalf of the passenger to whom they render such service.

CHAPTER II.

ADMINISTRATIVE CLAIMS. ACTIONS, PROCEDURE AND LIMITATION IN THE CASE OF DISPUTES ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 40.

ADMINISTRATIVE CLAIMS.

§ 1. Administrative claims based on the transport contract shall be made in writing to the railway designated in Article 42.

§ 2. Such a claim may be made by any of the persons having a right of action against the railway under Article 41.

§ 3. Tickets, baggage registration vouchers and other documents which a claimant thinks fit to attach to his claim shall be produced either in the original or in copies, the latter being duly certified should the railway so request.

On the settlement of a claim, the railway may require the surrender of tickets or baggage registration vouchers.

Article 41.

PERSONS HAVING A RIGHT OF ACTION AGAINST THE RAILWAY.

An action against the railway arising out of the transport contract can only be brought by a person producing a ticket or baggage registration voucher, as the case may be, or who, failing this, is able to furnish other proof of his right.

Article 42.

CHEMINS DE FER CONTRE LESQUELS L'ACTION PEUT ÊTRE EXERCÉE. COMPÉTENCE.

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

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

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

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

§ 3. L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

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

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

Article 43.

CONSTATATION DE LA PERTE PARTIELLE OU D'UNE AVARIE SUBIE PAR LES BAGAGES.

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

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement au voyageur sur sa demande.

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

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

Article 44.

EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT DES BAGAGES.

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

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

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

Article 42.

RAILWAYS AGAINST WHICH ACTIONS MAY BE BROUGHT. JURISDICTION.

§ 1. An action to recover sums paid under a transport contract shall lie against the railway to which the payment was made or against the railway on whose behalf the payment was unwarrantably taken.

§ 2. Other actions arising out of the transport contract shall only lie against the railway of departure, the railway of destination, or the railway on which the cause of action occurred.

An action will lie against the railway of destination, even though the baggage has never reached it.

The plaintiff shall be free to bring the action against whichever of the railways he prefers, but once proceedings have been instituted his right of option ceases.

§ 3. An action may be brought only in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in agreements between States or in the instruments granting concessions.

When an undertaking operates independent railway systems in different States, each such system shall be regarded as a separate railway for the purposes of the present paragraph.

§ 4. Proceedings may be taken against a railway other than those designated in §§ 1 and 2 when brought as a counterclaim or other mode of defence in a main action based on the same transport contract.

§ 5. The provisions of the present Article shall not apply to claims of the railways against each other, which are dealt with in Chapter III of this Part.

Article 43.

VERIFICATION OF PARTIAL LOSS OF OR DAMAGE TO BAGGAGE.

§ 1. When partial loss of or damage to baggage is discovered or presumed by the railway or asserted by the passenger, the railway shall immediately, and if possible in presence of the passenger concerned, have a formal report drawn up certifying the condition and weight of the baggage and, as far as possible, the amount of the damage, the cause, and the time at which it occurred.

A copy of the report shall, on request, be supplied to the passenger free of charge.

§ 2. Should the passenger not accept the terms of the report, he may require judicial verification of the condition and weight of the baggage and of the cause and amount of the damage, in accordance with the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

§ 3. Should pieces of baggage have been lost, the passenger shall give as accurate a description as possible of the baggage lost, with a view to assisting the railway in its investigations.

Article 44.

ACCEPTANCE OF BAGGAGE A BAR TO ACTIONS AGAINST THE RAILWAY ON THE CONTRACT FOR THE TRANSPORT OF BAGGAGE.

§ 1. Acceptance of the baggage shall bar any proceedings against the railway arising out of the transport contract.

§ 2. An action shall, nevertheless, be maintainable :

(1) If the passenger proves that the prejudice he has suffered was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 45.

PRESCRIPTION DE L'ACTION NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT.

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

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

§ 2. La prescription court :

a) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu ;

b) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale : du jour où la livraison aurait dû avoir lieu ;

c) Pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul : du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué ;

d) Pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane : du jour de la réclamation de la douane ;

(2) In the case of a claim arising out of delay, when the claim is made against one of the railways designated in Article 42, § 2, within a period of twenty-one days not including the day on which the baggage is accepted ;

(3) In the case of a claim for partial loss of or damage to the baggage :

(a) If the loss or damage was verified before acceptance of the baggage by the passenger in accordance with Article 43 ;

(b) If the verification which should have taken place under Article 43 was only omitted through the fault of the railway ;

(4) In the case of a claim for non-apparent damage the existence of which is discovered after acceptance, provided always :

(a) That the railway did not offer the passenger an opportunity to inspect the baggage at the station of destination ;

(b) That the request for verification in accordance with Article 43 is made immediately after discovery of the loss or damage, and not more than three days after receipt of the goods ;

(c) That the passenger proves that the loss or damage took place in the interval between acceptance of the baggage for transport and delivery ;

(5) When the object of the proceedings is the recovery of sums paid.

§ 3. The passenger may only refuse acceptance of the baggage until such time as his request for the verification of the alleged loss or damage has been complied with.

Any reservations he may make when withdrawing his baggage shall be without effect unless accepted by the railway.

§ 4. If, on delivery, any of the packages mentioned in the baggage registration voucher should be found to be missing the passenger may, before withdrawing the remainder, require the railway to deliver him a certificate to that effect.

§ 5. Liability for total loss shall cease if, within six months after the arrival of the train in which it should have been transported, the baggage has not been claimed at the station of destination, without prejudice, however, to the railway's duty to notify the passenger whenever his baggage may be recovered, provided it is so marked that his address can be ascertained.

Article 45.

LIMITATION OF ACTIONS ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.

§ 1. An action on a transport contract shall not be maintainable after the expiry of a period of one year, unless the sum due has already been fixed by acknowledgment, compromise or judgment.

Nevertheless, the period of limitation shall be three years in the case of an action in respect of loss or damage due to wilful misconduct or in the case of fraud referred to in Article 38.

§ 2. The period of limitation shall commence to run :

(a) In the case of claims for compensation for partial loss, damage or delay in delivery : from the date of delivery ;

(b) In the case of claims for compensation for total loss : from the date on which delivery should have taken place ;

(c) In the case of claims for payment or repayment of charges, subsidiary charges or surcharges, or for readjustment of charges in the event of error in the application of the tariff or in calculation : from the date of the payment of the charges, subsidiary charges or surcharges or, if no payment has been made, from the date on which it should have been made ;

(d) In the case of claims for the payment of additional duty demanded by the Customs authorities : from the date on which such demand is made ;

e) Pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

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

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

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

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

Article 46.

INADMISSIBILITÉ DE LA REPRISE DE L'ACTION ÉTEINTE OU PRESCRITE.

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

CHAPITRE III

RÈGLEMENT DES COMPTES ET RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

RÈGLEMENT DES COMPTES ENTRE CHEMINS DE FER.

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

Article 48.

RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR PERTE TOTALE OU PARTIELLE OU POUR AVARIE.

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c) ;

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

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

(e) In the case of other claims connected with transport of passengers : from the date of expiry of the validity of the ticket.

The dates indicated as the beginning of the period of limitation are in no case to be included in such period.

§ 3. Should an administrative claim be made in writing to the railway in accordance with Article 40, the period of limitation shall cease to run. The period of limitation shall continue to run from the day on which the railway rejects the written claim and returns the documents attached thereto. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest on the party relying thereon.

Further claims in the same connection shall not suspend the period of limitation.

§ 4. Subject to the foregoing provisions, suspension and interruption of the period of limitation shall be regulated by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Article 46.

NON-REVIVAL OF RIGHTS OF ACTION BARRED UNDER PREVIOUS ARTICLES.

A right of action barred, whether through lapse of time or otherwise under Article 26, § 10, and Articles 44 and 45, cannot be revived either as a counterclaim or other mode of defence in another action.

CHAPTER III.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS AND CLAIMS OF RAILWAYS AGAINST EACH OTHER.

Article 47.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS BETWEEN RAILWAYS.

Every railway shall pay to the other railways concerned the share due to them of transport charges which it has or should have collected.

Article 48.

CLAIMS IN RESPECT OF COMPENSATION FOR TOTAL OR PARTIAL LOSS OR DAMAGE.

§ 1. A railway which has paid compensation for total or partial loss of or for damage to baggage under the provisions of the present Convention shall be entitled to claim against the railways associated in the transport of the baggage, in accordance with the following provisions :

(a) The railways through which the loss or damage was caused shall be solely liable ;

(b) When the loss or damage was caused by the act of more than one railway, each railway shall be liable for the loss or damage that it caused. If, in any case, such a distinction cannot be established, liability for the compensation due shall be shared between them according to the principles laid down under (c) ;

(c) If it cannot be proved that the loss or damage was caused by the act of one or more railways, liability for the compensation due shall be divided among all the railways associated in the transport of the baggage, with the exception of those which can prove that the loss or damage was not caused on their lines. Such division of liability shall be in proportion to the number of kilometres travelled under the tariffs.

§ 2. In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among all the other railways which have participated in the transport in proportion to the number of kilometres travelled under the tariffs.

Article 49.

RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR RETARD DANS LA LIVRAISON.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 50.

PROCÉDURE DE RECOURS.

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

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

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

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

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

Article 51.

COMPÉTENCE POUR LES RECOURS.

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

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

Article 52.

CONVENTIONS PARTICULIÈRES AU SUJET DES RECOURS.

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

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 53.

APPLICATION DU DROIT NATIONAL.

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

Article 49.

CLAIMS IN RESPECT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY.

The rules laid down in Article 48 shall be applied in the case of the payment of compensation for delay. Should the delay have been caused by proved irregularities on more than one railway, liability for compensation shall be divided among such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective lines.

Article 50.

PROCEDURE IN RESPECT OF CLAIMS.

§ 1. No railway against which a claim is brought under Articles 48 and 49 above shall be entitled to contest the regularity of the payment made by the administration making the claim, if the amount of the compensation was fixed by a court of law after the said railway had been duly notified of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the main action shall decide, according to the circumstances, what time shall be allowed for notification of the proceedings and the entering of an appearance.

§ 2. A railway desiring to take proceedings to enforce its claims shall join all the other railways concerned with which it has been unable to reach a settlement in the same action, failing which its right of action against any railway not so joined shall cease.

§ 3. The court shall, in one and the same decision, pass upon all the claims brought before it.

§ 4. The decision shall not be subject to appeal on the part of the defendant railways.

§ 5. Claims against other liable parties shall not be raised in the main action to recover compensation.

Article 51.

JURISDICTION IN RESPECT OF CLAIMS.

§ 1. Exclusive jurisdiction in the matter of claims between railways shall rest with the courts of the domicile of the defendant railway.

§ 2. Where the suit is brought against several railways, the plaintiff railway shall be free to elect in which of the courts competent under the preceding paragraph proceedings shall be instituted.

Article 52.

SPECIAL AGREEMENTS IN RESPECT OF CLAIMS.

The foregoing provisions shall not affect any special agreements concluded between railways either in advance, in respect of any claims which may arise between them, or for a special case.

PART IV.

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

Article 53.

APPLICATION OF NATIONAL LAW.

Unless otherwise provided in the present Convention, the national laws and regulations concerning transport in each State shall apply.

Article 54.

RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE.

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

Article 55.

EXÉCUTION DES JUGEMENTS. SAISIES ET CAUTIONS.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. Le matériel roulant d'un chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

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

Article 56.

UNITÉ MONÉTAIRE. COURS DE CONVERSION OU D'ACCEPTATION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES.

§ 1. Les sommes indiquées en francs dans la présente convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. Le chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

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

Article 57.

INSTITUTION D'UN OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

§ 1. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il est institué un office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

- a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer ;
- b) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;
- c) De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

Article 54.

GENERAL RULES OF PROCEDURE.

Unless otherwise provided in the present Convention, the procedure to be followed in respect of any disputes arising out of transport governed by the present Convention shall be that of the competent court.

Article 55.

ENFORCEMENT OF JUDGMENTS. SEIZURE AND SECURITY.

§ 1. Judgments entered, either after both parties have been heard or in default, by the court competent under the provisions of the present Convention shall, when enforceable under the laws applied by the competent court, become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in that State have been complied with. The merits of the dispute may not be made the subject of any further proceedings.

This shall not apply to awards which are only provisionally enforceable, nor to awards granting damages in addition to costs, against a plaintiff who fails in his suit.

§ 2. Debts arising out of international transport, owing to one railway by another not belonging to the same State, shall not give rise to seizure unless under a decision of a judicial authority of the State of the creditor railway.

§ 3. The rolling-stock of a railway, and any movable property belonging to it contained in such rolling-stock, shall not be seized in territory other than that of the State to which the said railway belongs, save under a judgment rendered by the judicial authorities of that State.

§ 4. Security for costs shall not be required in legal proceedings based on an international transport contract.

Article 56.

MONETARY UNIT. RATE OF CONVERSION OR ACCEPTANCE OF FOREIGN CURRENCY.

§ 1. The amounts stated in francs in the present Convention or the Annexes thereto shall be regarded as referring to the gold franc weighing 10/31 grammes of gold 900 fine.

§ 2. The railway shall, either by posting up outside its booking offices or in any other suitable manner, publish the rates at which it converts amounts stated in foreign currency which are payable in the money of the country (rate of conversion).

§ 3. A railway accepting foreign currency in payment shall likewise publish the rate at which it accepts such currency (rate of acceptance).

Article 57.

ESTABLISHMENT OF A CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL.

§ 1. To facilitate and ensure the application of the present convention, a Central Office for International Transport by Rail shall be established with the following duties :

- (a) To receive communications from the various contracting States and railways concerned and bring them to the notice of other States and railways ;
- (b) To collect, collate and publish information of every kind connected with international transport services ;
- (c) To render, at the request of the parties, awards in any disputes which may arise between railways ;

d) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux ;

e) D'instruire les demandes de modifications à la présente convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. Un règlement spécial constituant l'annexe II à la présente convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la convention.

Article 58.

LISTE DES LIGNES SOUMISES A LA CONVENTION.

§ 1. L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la convention.

§ 4. La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

ADMISSION DE NOUVEAUX ETATS.

§ 1. Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

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

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

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

Article 60.

REVISION DE LA CONVENTION.

§ 1. Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière conférence.

(*d*) To facilitate the financial relations between the various railways arising out of international transport services and the recovery of outstanding debts, and with this object to ensure the continuance of proper relations between the various railways ;

(*e*) To examine requests for the amendment of the present Convention and, whenever necessary, to propose the convening of the Conferences provided for in Article 60.

§ 2. The seat, composition and organisation of the Office and its means of action shall be as defined in the special Regulations forming Annex II to the present Convention. The Regulations and any amendments made in them by agreements between the various contracting States shall have the same validity and duration as the Convention.

Article 58.

LIST OF LINES SUBJECT TO THE CONVENTION.

§ 1. The Central Office provided for under Article 57 shall compile and keep up to date a list of the lines subject to the present Convention. For that purpose, the Office shall receive notifications from the contracting States regarding the lines of any railway or any undertaking within the meaning of Article 2 to be entered on the list or removed therefrom.

§ 2. The entry of a new line into the international transport system shall not take place until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of its inclusion in the list.

§ 3. The Central Office shall remove a line from the list immediately on receipt from the contracting State, at whose request it was entered on the list, of a notification to the effect that the line is no longer in a position to satisfy the obligations imposed on it by the Convention.

§ 4. The receipt of an advice from the Central Office shall be sufficient to entitle each railway immediately to discontinue all international transport relations with a line struck off the list, except for traffic already *en route*, which must be carried to its destination.

Article 59.

ADMISSION OF NEW STATES.

§ 1. Any State not a signatory of the present Convention, desiring to accede thereto, shall apply to the Swiss Government, which shall communicate its request to all the States Parties to the Convention with a note from the Central Office concerning the position, from the point of view of international transport, of the railways of the State making the request.

§ 2. Unless, within six months from the despatch of the above-mentioned communication, at least two States inform the Swiss Government that they are opposed thereto, the request shall be deemed to have been accepted and the Swiss Government shall notify the State making the request and all States Parties to the Convention to that effect.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the States Parties to the Convention and the State concerned that consideration of its request will be postponed.

§ 3. Admission shall become operative one month after the date of the despatch of the communication by the Swiss Government.

Article 60.

REVISION OF THE CONVENTION.

§ 1. A Conference of delegates of the contracting States for the revision of the Convention shall be convened to meet by the Swiss Government not later than five years after the entry into force of the modifications adopted at the last Conference.

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

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

Article 61.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES.

§ 1. Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

DURÉE DE L'ENGAGEMENT RÉSULTANT DE L'ADHÉSION A LA CONVENTION.

§ 1. La durée de la présente convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

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

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

Article 63.

RATIFICATIONS.

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

Lorsque la convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la convention en vigueur.

Article 64.

TENUES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

A Conference shall be convened earlier at the request of at least one-third of the contracting States.

§ 2. The entry into force of the new Convention concluded as a result of a Revision Conference shall have the effect of abrogating the previous Convention, even as regards such Contracting Parties as may not ratify the new Convention.

Article 61.

SUPPLEMENTARY PROVISIONS.

§ 1. Any supplementary provisions which contracting States or participating railways may deem necessary to publish with a view to the application of the Convention shall be communicated by them to the Central Office.

§ 2. Agreements for the adoption of such provisions may be put into force on the railways which have acceded thereto in the manner provided for in the laws and regulations of each State, without, however, the International Convention being affected thereby.

Their entry into force shall be notified to the Central Office.

Article 62.

DURATION OF THE UNDERTAKING ENTERED INTO BY STATES PARTIES TO THE CONVENTION.

§ 1. The duration of the present Convention shall be unlimited. Nevertheless, any State Party thereto may withdraw under the following conditions :

The original undertaking shall be valid up to December 31st of the fifth year following the entry into force of the present Convention. Any State desiring to withdraw at the end of that period shall give notice to that effect at least one year previously to the Swiss Government, which shall notify all the States Parties to the Convention.

Failing notice of withdrawal within the prescribed period, the undertaking shall be automatically extended for a period of three years, and thereafter for successive periods of three years, unless denounced at least one year before December 31st of the last year of any one of the successive three-year periods.

§ 2. States accepted as Parties to the Convention during the period of five years, or during one of the periods of three years, shall be bound until the end of such period, and thereafter until the end of each of the succeeding periods, unless their undertaking be denounced at least one year before the expiry of one of them.

Article 63.

RATIFICATIONS.

The present Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited as soon as possible with the Swiss Government.

When the Convention shall have been ratified by fifteen States, the Swiss Government may communicate with the Governments concerned for the purpose of examining with them the possibility of bringing it into force.

Article 64.

TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS.

The present Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with the established diplomatic practice.

German and Italian texts, having the value of official translations, are attached to the French text.

In case of disagreement, the French text shall be taken as authentic.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des Etats susindiqués et les délégués de la Commission de gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933, en double original, dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| Pour l'Allemagne : | A. LANDRA. |
| Ulrich VON HASSEL. | Salvatore MALTESE. |
| Heinrich NIEMACK. | LA VALLE. |
| Johannes KOFFKA. | Luca PIETROMARCHI. |
| Pour l'Autriche : | A. FILONI. |
| Dr Ant. RINTELEN. | S. SCOCCIANTI. |
| Pour la Belgique : | Pour la Lettonie : |
| P. Albert DE LIGNE. | Dr A. SPEKKE. |
| Pour la Bulgarie : | Pour le Liechtenstein : |
| Général Ivan VOLKOFF. | HUNZIKER. |
| Pour le Danemark : | Pour le Luxembourg : |
| J. C. W. KRUSE. | DUMONT. |
| Pour la Ville libre de Dantzig : | Pour la Norvège : |
| Alfred WYSOCKI. | J. IRGENS. |
| Pour l'Espagne : | Pour les Pays-Bas : |
| G. DE OJEDA. | J. PATIJN. |
| Pour l'Estonie : | Pour la Pologne : |
| A. SCHMIDT. | Alfred WYSOCKI. |
| Pour la Finlande : | Pour la Roumanie : |
| Pontus ARTTI. | J. LUGOSIANU. |
| Pour la France : | Pour la Suède : |
| Charles DE CHAMBRUN. | Erik SJOBORG. |
| Pour la Grèce : | Pour la Suisse : |
| M. C. MÉLAS. | HUNZIKER. |
| Pour la Hongrie : | Pour la Tchécoslovaquie : |
| Frédéric VILLANI. | F. CHVALKOVSKÝ. |
| Pour l'Italie : | Pour la Turquie : |
| Lodovico LUCIOLLI. | Zeki NEBIL. |
| A. GIANNINI. | Pour la Yougoslavie : |
| Luigi MACCALLINI. | Y. DOUTCHITCH. |
| Ludovico BELMONTE. | Pour la Commission de gouvernement du |
| Massimo CHIESA. | Territoire du Bassin de la Sarre : |
| P. QUARONI. | L. D'EHRNROOTH. |

In faith whereof the Plenipotentiaries of the States hereinafter mentioned and the Delegates of the Governing Commission of the Saar Territory have signed the present Convention.

Done at Rome, this 23rd day of November, 1933, in two copies, of which one shall remain deposited in the archives of the Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Italy and the other shall be transmitted by the Italian Government to the Swiss Government to be deposited in its archives. A certified true copy of the present Convention shall be transmitted by the Italian Government to all the States represented at the Conference and to the Portuguese Government.

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| For Germany : | A. LANDRA. |
| Ulrich VON HASSEL. | Salvatore MALTESE. |
| Heinrich NIEMACK. | LA VALLE. |
| Johannes KOFFKA. | Luca PIETROMARCHI. |
| For Austria : | A. FILONI. |
| Dr. Ant. RINTELEN. | S. SCOCCIANTI. |
| For Belgium : | For Latvia : |
| Prince Albert DE LIGNE. | Dr. A. SPEKKE. |
| For Bulgaria : | For Liechtenstein : |
| General Ivan VOLKOFF. | HUNZIKER. |
| For Denmark : | For Luxemburg : |
| J. C. W. KRUSE. | DUMONT. |
| For the Free City of Danzig : | For Norway : |
| Alfred WYSOCKI. | J. IRGENS. |
| For Spain : | For the Netherlands : |
| G. DE OJEDA. | J. PATIJN. |
| For Estonia : | For Poland : |
| A. SCHMIDT. | Alfred WYSOCKI. |
| For Finland : | For Roumania : |
| Pontus ARTTI. | J. LUGOSIANU. |
| For France : | For Sweden : |
| Charles DE CHAMBRUN. | Erik SJOBORG. |
| For Greece : | For Switzerland : |
| M. C. MÉLAS. | HUNZIKER. |
| For Hungary : | For Czechoslovakia : |
| Frédéric VILLANI. | F. CHVALKOVSKÝ. |
| For Italy : | For Turkey : |
| Lodovico LUCIOLLI. | Zeki NEBIL. |
| A. GIANNINI. | For Yugoslavia : |
| Luigi MACCALLINI. | Y. DOUTCHITCH. |
| Ludovico BELMONTE. | For the Governing Commission of the |
| Massimo CHIESA. | Saar Territory : |
| P. QUARONI. | L. D'EHRNROOTH. |

ANNEXE I
(Article 20)

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

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

1^{re} feuille.

N°		Transport international de bagages.			¢	
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)				
SUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES						
de						
via						
.....						
Date 19...	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour ... kg.
					avec franchise de bagages pour ... kg.	.....
				
				
Train N°						
					Intérêt à la livraison	.....
					Frais accessoires	.....
					Total de taxe	.....

2^e feuille.

N°		Transport international de bagages.			¢	
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)				
FEUILLE DE ROUTE						
de						
via						
.....						
Date 19...	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg.	sans franchise de bagages pour ... kg.
					avec franchise de bagages pour ... kg.	.....
				
				
Train N°						
					Intérêt à la livraison	.....
					Frais accessoires	.....
					Total de taxe	.....

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

ANNEX I.
(Article 20.)

FORM FOR BAGGAGE REGISTRATION VOUCHER.

The form shall consist of three sheets as below. The railway administrations shall decide whether all three sheets, or merely sheets 1 and 3, shall be simultaneously filled in by the use of carbon paper.

1st sheet.

No.	International Transport of Baggage.			⌘	
(Name of the railway administration.)					
COUNTERFOIL OF BAGGAGE REGISTRATION VOUCHER					
from to					
via					
Date 19...	Number of transport documents	Number of pieces of baggage	Actual weight in kg.	Charge for transport of baggage	
Charge cal- culated per unit of 10 kg.				} excluding free allowance of baggage on ... kg.	}
*				} free allowance of baggage ... kg.	}
*				}	}
Train No.	Interest in delivery			}	}
Subsidiary charges				}	}
Total charge				}	}

150 mm.

2nd sheet.

No.	International Transport of Baggage.			⌘	
(Name of the railway administration.)					
WAYBILL					
from to					
via					
Date 19...	Number of transport documents	Number of pieces of baggage	Actual weight in kg.	Charge for transport of baggage	
Charge cal- culated per unit of 10 kg.				} excluding free allowance of baggage on ... kg.	}
*				} free allowance of baggage ... kg.	}
*				}	}
Train No.	Interest in delivery			}	}
Subsidiary charges				}	}
Total charge				}	}

* This space is available for any additional particulars required by the railways.

3^e feuille, recto.

N°		Transport international de bagages.		⌘	
		(Nom de l'administration du chemin de fer.)			
BULLETIN DE BAGAGES					
de à					
via					
Prix de transport des bagages					
Date 19...	Nombre des titres de transport	Nombre des colis- bagages	Poids réel kg.	Calcul de la taxe par unité de 10 kg. } sans franchise de bagages pour ... kg.	.....
				} avec franchise de bagages pour ... kg.	.....
Train N°				*	.....
	Intérêt à la livraison				.....
	Frais accessoires . . . . .				.....
	Total de taxe . . . . .				.....

*Voir au verso.*3^e feuille, verso.

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

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

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

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

3rd sheet, front.

No.	International Transport of Baggage.			Ⓢ	
(Name of the railway administration.)					
BAGGAGE REGISTRATION VOUCHER					
from to					
via					
.....					
Date	Number of transport documents	Number of pieces of baggage	Actual weight in kg.	Charge for transport of baggage	
.....	.....	.....	.....	Charge calculated per unit of 10 kg.)	excluding free allowance of baggage on ... kg.
19...	.....	.....	.....	.....	free allowance of baggage ... kg.
.....
Train No.	.....			*	.....
.....	.....			Interest in delivery	.....
.....	Subsidiary charges . . . . .			.....	.....
.....	Total charge . . . . .			.....	.....

See other side.

3rd sheet, back.

Transport shall be subject to the conditions laid down in the International Convention concerning the Transport of Passengers and Baggage and in the relevant tariffs.

The passenger must be present at the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities, unless otherwise provided by the competent administrations.

The baggage described overleaf will be delivered on production of this voucher.

* This space is available for any additional particulars required by the railways.

ANNEXE II

*(Article 57)*RÈGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER*Article premier.*

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne. Son organisation, dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues ; en cas d'insuccès, l'Office central l'aviserà, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouverts devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements [nécessaires à l'application de la convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de

ANNEX II.
(Article 57).

REGULATIONS REGARDING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL
TRANSPORT BY RAIL.

Article 1.

§ 1. The Central Office for International Transport by Rail shall be established at Berne. The Swiss Federal Council shall be entrusted with the task of organising the Office in accordance with Article 57 of the Convention and with the supervision of its activities.

§ 2. The expenses of the Central Office shall be borne by the contracting States in proportion to the length of the railway lines or of the routes served by other undertakings admitted to participation in transport under the International Convention. Water transport undertakings shall, however, contribute in proportion to one-half only of the length of the routes they serve. The contribution of each State shall be not more than 0.80 francs par kilometre. The amount of the annual contribution per kilometre of railway line shall be fixed for each financial year by the Swiss Federal Council, after consultation with the Central Office, due regard being had to the circumstances and to current requirements. The total sum fixed shall always be collected. When the actual expenditure of the Office is less than the sum thus calculated, the amount not spent shall be paid into the Retirement and Pensions Fund, the interest accruing on which is to be used for the purpose of making grants or allowances to officials and employees of the Central Office who by reason of age, accident or sickness are no longer able to perform their duties.

On submitting its annual report and accounts to the contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions towards the expenditure of the past financial year. Any State not having paid its contribution by October 1st shall once more be requested to do so. Should this request have no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the next year when forwarding the report on the next financial year. If by the following July 1st this reminder has elicited no response, the State in arrears shall be approached a fourth time and requested to pay the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months, the Central Office shall notify the State in question that if the expected payment is not made by the end of the year, the fact shall be interpreted as a tacit manifestation of its desire to withdraw from the Convention. If by December 31st these last representations have produced no result, the Central Office, taking note of the desire to withdraw from the Convention tacitly expressed by the defaulting State, shall remove the lines of that State from the list of the lines admitted to participation in international transport.

Sums not paid in shall, as far as possible, be covered out of the ordinary credits at the disposal of the Central Office, if necessary, over four financial years. Any part of a deficit not met in this manner shall be debited in a special account to the other States in proportion to the number of kilometres of railway line subject to the Convention at the date of the opening of the account in so far as each State shall, during the two-year period preceding the withdrawal of the defaulting State, have been, with it, a Party to the Convention. A State whose lines have been removed from the list under the conditions laid down in the previous paragraph can only obtain their re-admission to participation in international transport by first paying the sums which the said State owes for the material years, with interest at five per cent as from the end of the sixth month from the date on which the Central Office first requested that State to pay the contributions due from it.

Article 2.

§ 1. The Central Office shall publish a monthly Bulletin containing all information necessary for the application of the Convention, more particularly communications relating to the list of

chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance ; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

PROCÈS-VERBAL

DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE DÉTERMINER LA DATE DE LA MISE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 23 NOVEMBRE 1933 CONCERNANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER (C. I. V.). SIGNÉ À BERNE, LE 17 NOVEMBRE 1937.

En exécution de l'alinéa *b*) du chapitre II de l'Acte final, signé à Rome le 23 novembre 1933, de la Convention internationale, de même date, concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.), conclue entre

l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie,

et ensuite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les plénipotentiaires soussignés se sont réunis aujourd'hui à Berne, au Palais fédéral, pour déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer qui forme, avec ses annexes et son acte final, un tout de quatre documents.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratifi-

railway lines and other undertakings and to articles not accepted for transport or only accepted on certain conditions, together with such law reports and statistics as it may think fit to insert.

§ 2. The Bulletin shall be issued in French and German. A free copy shall be sent to each State and each Administration concerned. Other copies may be supplied, on application, at the price fixed by the Central Office.

Article 3.

§ 1. Over-due bills and accounts in respect of international transport may be forwarded by the creditor Administration to the Central Office with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call on the debtor transport undertaking to pay the sum due or to state the grounds for its refusal to do so.

§ 2. Should the Central Office consider that the grounds stated are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court.

§ 3. Should the Central Office consider that all or part of the sum in question is really due, it may, after taking expert opinion, call upon the debtor transport undertaking to pay in the whole or part of the debt to the Office ; the sum thus paid in shall be held by the Office until the competent court has decided on the whole matter in dispute.

§ 4. Failing compliance with the injunctions of the Central Office within fifteen days, a further demand shall be addressed to the transport undertaking concerned and its attention shall be drawn to the consequences of default.

§ 5. Ten days after such further demand, should it remain without effect, the Central Office shall notify the State to which the undertaking belongs of the action taken and the grounds therefor, requesting the State to consider what is to be done in the matter and particularly whether the debtor transport undertaking is to remain on the list of lines.

§ 6. Should the State to which the debtor undertaking belongs intimate that, the default notwithstanding, it is not prepared to have the lines of the undertaking removed from the list, or should it fail to reply to the Central Office's communication within a period of six weeks, it shall be deemed to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking as regards debts arising out of international transport.

PROCÈS-VERBAL

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE TO DETERMINE THE DATE OF THE ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION OF NOVEMBER 23RD, 1933, CONCERNING THE TRANSPORT OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY RAIL (C. I. V.). SIGNED AT BERNE, NOVEMBER 17TH, 1937.

In accordance with Chapter II, paragraph (*b*), of the Final Act, signed at Rome on November 23rd, 1933, of the International Convention of that date concerning the Transport of Passengers and Baggage by Rail (C. I. V.) between :

Germany, Austria, Belgium, Bulgaria, Denmark, Free City of Danzig, Spain, Estonia, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Latvia, Liechtenstein, Luxemburg, Norway, the Netherlands, Poland, Roumania, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia, Turkey and Yugoslavia,

And in pursuance of the invitation addressed by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met to-day in the Palais Fédéral at Berne to determine the date of the entry into force of the International Convention of November 23rd, 1933, concerning the Transport of Passengers and Baggage by Rail which, with its Annexes and its Final Act, comprises in all four documents.

After having communicated their full powers, found in good and due form, the Plenipotentiaries took note of the declaration of the Swiss Government to the effect that the instruments of ratification,

cation, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

- | | |
|---|--|
| 1. L'Autriche, le 9 novembre 1934. | 11. La France, le 2 mars 1936. |
| 2. La Suède, le 11 avril 1935. | 12. L'Estonie, le 12 mars 1936. |
| 3. L'Allemagne, le 12 juillet 1935. | 13. Les Pays-Bas, le 20 mars 1936. |
| 4. La Norvège, le 22 juillet 1935. | 14. La Belgique, le 17 juin 1936. |
| 5. La Hongrie, le 10 septembre 1935. | 15. La Lettonie, le 28 avril 1937. |
| 6. L'Italie, le 30 octobre 1935. | 16. La Suisse, le 29 mai 1937. |
| 7. Le Danemark, le 13 novembre 1935. | 17. La Tchécoslovaquie, le 2 juillet 1937. |
| 8. La Pologne, le 11 février 1936. | 18. La Yougoslavie, le 10 novembre 1937. |
| 9. La Ville libre de Dantzig, le 11 février 1936. | 19. La Roumanie, le 13 novembre 1937. |
| 10. Le Luxembourg, le 29 février 1936. | |

Vu le nombre d'Etats ayant déjà déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse,

Les plénipotentiaires soussignés sont tombés d'accord pour déterminer dès à présent la date de la mise en vigueur de cette convention et sont convenus de ce qui suit :

1^o Les dispositions de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer seront mises en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

2^o Dès cette dernière date, la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, y compris le Protocole final du 23 octobre 1924, seront abrogés et remplacés par la Convention du 23 novembre 1933 susmentionnée.

3^o Le Portugal, en tant qu'Etat partie à la C. I. V. de 1924 mais non signataire de la C. I. V. de 1933, est prié d'adhérer à la nouvelle convention et de signer également le présent procès-verbal.

Le présent procès-verbal demeure ouvert jusqu'au 1^{er} août 1938 à la signature des gouvernements des Etats contractants qui, à la date de ce jour, n'ont pas été en mesure de le signer. Pour les Etats non signataires du présent procès-verbal et déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} août 1938, la convention serait applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois dans lequel le Gouvernement suisse a notifié ce dépôt aux gouvernements des Etats contractants.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-dessous ont dressé et signé le présent procès-verbal.

Fait à Berne, le dix-sept novembre mil neuf cent trente-sept, en double original dont l'un restera déposé aux archives de la Confédération suisse et l'autre sera envoyé par le Gouvernement suisse au Gouvernement italien pour être déposé aux archives dudit gouvernement.

Une expédition authentique du présent procès-verbal sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne :

Otto KÖCHER.

D^r Kurt FRIEBE.

Pour l'Autriche :

ENGERTH.

D^r F. JELINEK.

Pour la Belgique :

C^e Louis d'URSEL.

Pour la Bulgarie :

Pour le Danemark :

E. H. SCHACK.

found, after examination, to be in order and concordant, had been deposited with the Government of the Swiss Federation by the following States on the dates indicated :

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Austria, November 9th, 1934. | 11. France, March 2nd, 1936. |
| 2. Sweden, April 11th, 1935. | 12. Estonia, March 12th, 1936. |
| 3. Germany, July 12th, 1935. | 13. Netherlands, March 20th, 1936. |
| 4. Norway, July 22nd, 1935. | 14. Belgium, June 17th, 1936. |
| 5. Hungary, September 10th, 1935. | 15. Latvia, April 28th, 1937. |
| 6. Italy, October 30th, 1935. | 16. Switzerland, May 29th, 1937. |
| 7. Denmark, November 13th, 1935. | 17. Czechoslovakia, July 2nd, 1937. |
| 8. Poland, February 11th, 1936. | 18. Yugoslavia, November 10th, 1937. |
| 9. Free City of Danzig, February 11th, 1936. | 19. Roumania, November 13th, 1937. |
| 10. Luxemburg, February 29th, 1936. | |

In view of the number of States having already deposited their instruments of ratification with the Swiss Government,

The undersigned Plenipotentiaries decided to determine forthwith the date of the entry into force of the present Convention and agreed upon the following :

1. The provisions of the International Convention of November 23rd, 1933, concerning the Transport of Passengers and Baggage by Rail shall come into force on October 1st, 1938.

2. From that date, the International Convention of October 23rd, 1924, concerning the Transport of Passengers and Baggage by Rail, including the Final Protocol, of October 23rd, 1924, shall be abrogated and replaced by the aforesaid Convention of November 23rd, 1933.

3. Portugal, being a State Party to the C. I. V. of 1924 but not having signed the C. I. V. of 1933, shall be requested to accede to the new Convention and also to sign the present Procès-Verbal.

The present Procès-Verbal shall remain open until August 1st, 1938, for the signature of the Governments of contracting States which have been unable to sign it this day. In the case of States not signatories of the present Procès-Verbal which deposit their instruments of ratification after August 1st, 1938, the Convention shall be applicable as from the first day of the second month after the month in which the Swiss Government shall notify the Governments of the contracting States that such deposit has taken place.

In faith whereof the undersigned Plenipotentiaries have drawn up and signed the present Procès-Verbal.

Done at Berne, this seventeenth day of November, one thousand nine hundred and thirty-seven, in two copies, of which one shall remain deposited in the archives of the Swiss Confederation and the other shall be transmitted by the Swiss Government to the Italian Government to be deposited in that Government's archives.

A certified true copy of the present Procès-Verbal shall be transmitted by the Swiss Government to each of the High Contracting Parties and to the Portuguese Government.

For Germany :

Otto KÖCHER.

Dr. Kurt FRIEBE.

For Austria :

ENGERTH.

Dr. F. JELINEK.

For Belgium :

Comte Louis D'URSEL.

For Bulgaria :

For Denmark :

E. H. SCHACK.

- Pour la Ville libre de Dantzig :
Le 31 décembre 1937.
J. DE MODZELEWSKI.
- Pour l'Espagne :
Le 27 juillet 1938.
A. FABRA RIBAS.
- Pour l'Estonie :
Le 10 mars 1938.
J. KÕDAR.
- Pour la Finlande :
- Pour la France :
ALPHAND.
E. CHARLOT.
- Pour la Grèce :
C. PSAROUDAS.
- Pour la Hongrie :
VELICS.
- Pour l'Italie :
TAMARO.
A. FILONI.
- Pour la Lettonie :
J. FELDMANS.
- Pour le Liechtenstein :
PILET-GOLAZ.
- Pour le Luxembourg :
ELTER.
- Pour la Norvège :
Le 24 janvier 1938.
J. IRGENS.
- Pour les Pays-Bas :
A. LOUDON.
- Pour la Pologne :
J. DE MODZELEWSKI.
- Pour le Portugal :
Le 26 juillet 1938.
Manoel DE SANTOS SILVA MACHADO.
- Pour la Roumanie :
S. MICLESCU.
J. COZACHEVICI.
- Pour la Suède :
K. J. WESTMAN.
- Pour la Suisse :
PILET-GOLAZ.
- Pour la Tchécoslovaquie :
KÜNZL-JIZERSKÝ.
- Pour la Turquie :
Vasfi MENTEŞ.
- Pour la Yougoslavie :
Zor. DRAGUTINOVITCH.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

- For the Free City of Danzig :
December 31st, 1937.
J. DE MODZELEWSKI.
- For Spain :
July 27th, 1938.
A. FABRA RIBAS.
- For Estonia :
March 10th, 1938.
J. KÕDAR.
- For Finland :
- For France :
ALPHAND.
E. CHARLOT.
- For Greece :
C. PSAROUDAS.
- For Hungary :
VELICS.
- For Italy :
TAMARO.
A. FILONI.
- For Latvia :
J. FELDMANS.
- For Liechtenstein :
PILET-GOLAZ.
- For Luxemburg :
ELTER.
- For Norway :
January 24th, 1938.
J. IRGENS.
- For the Netherlands :
A. LOUDON.
- For Poland :
J. DE MODZELEWSKI.
- For Portugal :
July 26th, 1938.
Manoel DE SANTOS SILVA MACHADO.
- For Roumania :
S. MICLESCU.
J. COZACHEVICI.
- For Sweden :
K. J. WESTMAN.
- For Switzerland :
PILET-GOLAZ.
- For Czechoslovakia :
KÜNZL-JIZERSKY.
- For Turkey :
Vasfi MENTEŞ.
- For Yugoslavia :
Zor. DRAGUTINOVITCH.
-

N° 4484.

ALLEMAGNE, AUTRICHE,
BELGIQUE,
BULGARIE, DANEMARK, etc.

Convention internationale concernant
le transport des marchandises par
chemins de fer (C. I. M.), avec
annexes, signée à Rome, le 23
novembre 1933, et procès-verbal
relatif à la mise en vigueur de la
convention, signé à Berne, le 17
novembre 1937.

GERMANY, AUSTRIA,
BELGIUM,
BULGARIA, DENMARK, etc.

International Convention concerning
the Transport of Goods by Rail
(C. I. M.), with Annexes, signed at
Rome, November 23rd, 1933, and
Procès-Verbal relating to the
Coming into Force of the Conven-
tion, signed at Berne, November
17th, 1937.

N^o 4484. — CONVENTION¹ INTERNATIONALE CONCERNANT LE
TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER
(C. I. M.). SIGNÉE A ROME, LE 23 NOVEMBRE 1933.

*Texte officiel français communiqué par le Conseil fédéral suisse et le ministre des Affaires étrangères
des Pays-Bas. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 29 novembre 1938.*

L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE, LA BELGIQUE, LA BULGARIE, LE DANEMARK, LA VILLE LIBRE
DE DANTZIG, L'ESPAGNE, L'ESTONIE, LA FINLANDE, LA FRANCE, LA GRÈCE, LA HONGRIE, L'ITALIE,
LA LETTONIE, LE LIECHTENSTEIN, LE LUXEMBOURG, LA NORVÈGE, LES PAYS-BAS, LA POLOGNE,
LA ROUMANIE, LA SUÈDE, LA SUISSE, LA TCHÉCOSLOVAQUIE, LA TURQUIE, LA YOUGOSLAVIE,

Avec la participation des délégués de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE
DU BASSIN DE LA SÀRRE ;

¹ Ratifications déposées à Berne :

AUTRICHE	9 novembre 1934.
SUÈDE	11 avril 1935.
ALLEMAGNE	12 juillet 1935.
NORVÈGE	22 juillet 1935.
HONGRIE	10 septembre 1935.
ITALIE	30 octobre 1935.
DANEMARK	13 novembre 1935.
POLOGNE	11 février 1936.
VILLE LIBRE DE DANTZIG	11 février 1936.
LUXEMBOURG	29 février 1936.
FRANCE	2 mars 1936.
ESTONIE	12 mars 1936.
PAYS-BAS	20 mars 1936.
BELGIQUE	17 juin 1936.
LETONIE	28 avril 1937.
SUISSE	29 mai 1937.
TCHÉCOSLOVAQUIE	2 juillet 1937.
YOUGOSLAVIE	10 novembre 1937.
ROUMANIE	13 novembre 1937.
LIECHTENSTEIN	28 juillet 1938.
BULGARIE	23 août 1938.
GRÈCE	14 octobre 1938.

Adhésion :

PORTUGAL	14 juin 1938.
--------------------	---------------

Le paragraphe 3 de l'article 60 et l'annexe VI de la convention déploient leurs effets à partir du
1^{er} janvier 1938.

Les autres dispositions de la convention ont été mises en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

¹ TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 4484. — INTERNATIONAL CONVENTION² CONCERNING THE
TRANSPORT OF GOODS BY RAIL (C.I.M.). SIGNED AT ROME,
NOVEMBER 23RD, 1933.

*French official text communicated by the Swiss Federal Council and by the Netherlands Minister
for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place November 29th, 1938.*

GERMANY, AUSTRIA, BELGIUM, BULGARIA, DENMARK, THE FREE CITY OF DANZIG, SPAIN,
ESTONIA, FINLAND, FRANCE, GREECE, HUNGARY, ITALY, LATVIA, LIECHTENSTEIN, LUXEMBURG,
NORWAY, THE NETHERLANDS, POLAND, ROUMANIA, SWEDEN, SWITZERLAND, CZECHOSLOVAKIA,
TURKEY, and YUGOSLAVIA,

With the participation of the Delegates of the GOVERNING COMMISSION OF THE SAAR
TERRITORY,

¹ Traduit par le Secrétariat de la Société des
Nations, à titre d'information.

¹ Translated by the Secretariat of the League
of Nations, for information.

² Ratifications deposited at Berne :

AUSTRIA	November 9th, 1934.
SWEDEN	April 11th, 1935.
GERMANY	July 12th, 1935.
NORWAY	July 22nd, 1935.
HUNGARY	September 10th, 1935.
ITALY	October 30th, 1935.
DENMARK	November 13th, 1935.
POLAND	February 11th, 1936.
FREE CITY OF DANZIG	February 11th, 1936.
LUXEMBURG	February 29th, 1936.
FRANCE	March 2nd, 1936.
ESTONIA	March 12th, 1936.
THE NETHERLANDS	March 20th, 1936.
BELGIUM	June 17th, 1936.
LATVIA	April 28th, 1937.
SWITZERLAND	May 29th, 1937.
CZECHOSLOVAKIA	July 2nd, 1937.
YUGOSLAVIA	November 10th, 1937.
ROUMANIA	November 13th, 1937.
LIECHTENSTEIN	July 28th, 1938.
BULGARIA	August 23rd, 1938.
GREECE	October 14th, 1938.

Accession :

PORTUGAL June 14th, 1938.

Paragraph 3 of Article 60 and Annex VI to the Convention are effective as from January 1st, 1938.

The other provisions of the Convention were put into force on October 1st, 1938.

Ayant reconnu la nécessité de reviser la Convention¹ internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer signée à Berne le 23 octobre 1924 en conformité de l'article 60 de ladite convention, ont résolu de conclure une nouvelle convention à cet effet et sont convenus des articles suivants :

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION

Article premier.

CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS AUXQUELS S'APPLIQUE LA CONVENTION.

§ 1. — La présente convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente convention.

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

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

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

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

2° Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

Article 2.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS.

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

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

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

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

¹ Vol. LXXVII, page 367 ; vol. C, page 248 ; vol. CXVII, page 186 ; et vol. CLII, page 296, de ce recueil.

Having recognised the necessity of revising the International Convention¹ concerning the Traffic of Goods by Rail, signed at Berne on October 23rd, 1924, in accordance with Article 60 of that Convention, have, to that end, resolved to conclude a new Convention, and have agreed upon the following Articles :

PART I.

PURPOSE AND SCOPE OF THE CONVENTION.

Article 1.

RAILWAYS AND TRAFFIC TO BE GOVERNED BY THE CONVENTION.

§ 1. — The present Convention shall apply to all consignments of goods despatched under a through way-bill for transport over the territory of at least two of the contracting States, when such transport is entirely confined to lines included in the list drawn up in accordance with Article 58 of the present Convention.

§ 2. — The present Convention shall not, however, apply to :

(1) Cases in which the stations of departure and arrival are both in the territory of the same State, the territory of another State only being crossed in transit :

(a) When the lines over which transit is effected are operated by a railway of the State of departure ;

(b) When the railways concerned have concluded special agreements in virtue of which such transport is not to be regarded as international, even if the lines over which transit is effected are not operated by a railway of the State of departure.

(2) Transport between stations of two adjacent States, if entirely effected over the railways of one of those States, provided always that the consignor, by his choice of way-bill form, claims the application of the internal regulations governing such railways, and that neither of the States concerned objects thereto.

Article 2.

PROVISIONS CONCERNING COMBINED TRANSPORT.

§ 1. — On the list referred to in Article 1 may be entered, in addition to railways, regular motor transport or boat services which are complementary to railway services, and carry international traffic under the responsibility of the contracting State or of a railway included in the list.

§ 2. — Such undertakings shall be subject to all the obligations, and shall be entitled to all the rights, imposed or conferred on railways by the present Convention, subject to any modification necessitated by differences in methods of transport. Such modifications shall not, however, in any way affect the rules as to liability laid down in the present Convention.

§ 3. — Any State desiring to have one of the services referred to in § 1 included in the list shall take the necessary steps to have the modifications contemplated in § 2 published in the same manner as the tariffs.

§ 4. — For international traffic utilising both railways and transport services other than those defined in § 1 above, the railways may, in conjunction with the transport undertakings concerned, lay down tariff conditions differing, in their legal bearings, from those of the present Convention, so as to allow for the peculiarities of each mode of transport. They may, in that event, provide for the use of a transport document other than that prescribed by the present Convention.

¹ Vol. LXXVII, page 367 ; Vol. C, page 248 ; Vol. CXVII, page 187 ; and Vol. CLII, page 296, of this Series.

Article 3.

OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT.

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

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

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

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

4^o Sauf exceptions indiquées dans l'annexe I à la présente convention :

A. Les matières sujettes à explosion, savoir :

- a) Explosifs de mines ou de tir ;
- b) Munitions ;
- c) Inflammateurs et pièces d'artifice ;
- d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;
- e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée.

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

Article 4.

OBJETS ADMIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CONDITIONS.

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

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

2^o Les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes :

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

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

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

3^o Les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial ; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage ;

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

a) Les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos ; toutefois, l'accompagne-

Article 3.

ARTICLES NOT TO BE ACCEPTED FOR TRANSPORT.

The following articles shall not be accepted for transport under the present Convention, subject to the exceptions contemplated in Article 4, § 2 :

- (1) Articles the transport of which is a monopoly of the postal administration in any of the territories to be crossed ;
- (2) Articles which, as a result of their dimensions, weight or packing, are not suitable for such transport, having regard to the equipment or rolling-stock of any of the railways concerned ;
- (3) Articles the transport of which is forbidden by law, or by measures for the maintenance of public order, in any of the States to be crossed ;
- (4) Subject to the exceptions set out in Annex I to the present Convention :
 - A. Explosive substances, viz :
 - (a) Explosives for blasting or propellants ;
 - (b) Ammunition ;
 - (c) Igniters and fireworks ;
 - (d) Gases, compressed, liquified or dissolved under pressure ;
 - (e) Substances which, on contact with water, emit inflammable gases or gases facilitating combustion.
 - B. Substances liable to spontaneous combustion.
 - C. Substances which are obnoxious or liable to cause infection.

Article 4.

ARTICLES ACCEPTED FOR TRANSPORT UNDER CERTAIN CONDITIONS.

§ 1. — The undermentioned articles shall be accepted for transport under an international way-bill, subject to the conditions indicated :

- (1) The articles mentioned in Annex I to the present Convention shall be accepted under the conditions therein laid down ;
- (2) Corpses shall be accepted for transport under the following conditions :
 - (a) They shall be carried as fast freight and accompanied by a convoyer, unless carriage as slow freight or without a convoyer is permitted by all the railways concerned ;
 - (b) Transport charges shall be paid before departure ;
 - (c) Transport shall be subject to the laws and police regulations of each State, except in so far as such transport is governed by special conventions between several States ;
- (3) Railway rolling-stock running on its own wheels shall be accepted, provided that a railway verifies that such rolling-stock is in running order and so certifies, either by marking the vehicle to that effect or by means of a special certificate ; locomotives, tenders and motor rail-cars shall further be accompanied by a competent person appointed by the consignor, more particularly to ensure lubrication ;
- (4) Live animals shall be accepted under the following conditions :
 - (a) Live animals shall be accompanied by a convoyer supplied by the consignor, with the exception of small animals despatched in properly closed cages, cases, baskets, etc. ; nevertheless, a convoyer shall not be required in the case of any excep-

ment n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer ;

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

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

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'annexe I même.

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

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

Article 5.

OBLIGATION POUR LE CHEMIN DE FER DE TRANSPORTER.

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

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

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

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

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

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

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

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

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

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

tions to the foregoing rule contemplated by the through international tariffs or by agreements between railways ;

(b) The consignor shall comply with the veterinary regulations of the States of despatch, destination and transit ;

(5) Articles the loading or transport of which would, in the opinion of the railway of despatch, give rise to special difficulties, having regard to the equipment or rolling-stock of one or more of the railways used, shall only be accepted under special conditions according to the circumstances of each case.

§ 2. — Two or more contracting States may conclude special agreements providing either that certain articles excluded by the present Convention shall, under certain conditions, be accepted for international transport between such States or that the articles mentioned in Annex I shall be accepted under conditions less strict than those contemplated in that Annex.

When such agreements provide that articles excluded by the provisions of Annex I are to be accepted for transport, the agreements shall be communicated to the Central Office for International Transport by Rail, which shall place their relevant provisions upon the agenda for the next meeting of the Committee of Experts, unless such provisions have already been considered and rejected by the Committee.

Railways may also, by means of appropriate clauses in their tariffs, either accept articles which otherwise would be excluded or relax the conditions applicable to articles accepted conditionally.

Article 5.

OBLIGATION OF THE RAILWAY TO TRANSPORT.

§ 1. — Every railway governed by the present Convention shall be required, subject to the conditions herein laid down, to undertake the transport of goods within the terms of the Convention, provided that :

(a) The consignor complies with the provisions of the Convention ;

(b) Carriage is possible by the ordinary means of transport ;

(c) Transport is not prevented by circumstances beyond the railway's control and which it is not within its power to remedy.

§ 2. — The railway shall not be bound to accept articles the loading, transshipment or unloading of which require the use of special installations, unless the stations in which such operations are to take place are properly equipped.

§ 3. — The railway shall only be required to accept consignments the transport of which can be undertaken without delay ; the cases in which the station of despatch shall be required to provide temporary storage for consignments not satisfying this condition shall be determined by the rules in force at such station.

§ 4. — Consignments shall be despatched in the order of their acceptance for transport, except in the case contemplated in the following paragraph.

§ 5. — Should the public interest or operating considerations so require, the competent authority may decide that :

(a) The service shall be wholly or partly suspended ;

(b) Certain consignments shall be temporarily refused or accepted only on certain conditions ;

(c) Certain consignments shall temporarily enjoy priority.

Such measures shall be brought to the notice of the public.

Any railway may refuse consignments the transport of which is prevented by such restrictions.

§ 6. — In the event of an infringement of the provisions of the present Article, proceedings may be taken to recover compensation for the prejudice caused.

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 6.

TENEUR ET FORME DE LA LETTRE DE VOITURE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les mentions suivantes sont obligatoires :

- a) Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture ;
- b) La désignation du chemin de fer expéditeur ;

PART II.

TRANSPORT CONTRACT.

CHAPTER I.

FORM AND CONDITIONS OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 6.

CONTENTS AND FORM OF THE WAY-BILL.

§ 1. — For every international consignment within the meaning of the present Convention, the consignor shall present a way-bill made out on the form constituting Annex II to the present Convention.

The tariffs may, however, provide for the reduction of the format of way-bill forms for certain classes of traffic between adjacent countries.

Way-bill forms shall be printed on strong, white writing paper ; for fast freight they shall bear two red bands not less than 1 cm. wide, one along the top edge and the other along the bottom edge, on both sides of the sheet. Pale blue paper may be used for the duplicates.

§ 2. — The language in which way-bill forms are to be printed shall be determined by the international tariffs or by agreement between the railways. Failing such tariff provisions or agreements, the forms shall be printed in one of the official languages of the State of despatch ; they shall further comprise a text in French, German or Italian, and may include translations in any other languages considered desirable.

The portion to be filled in by the consignor shall always be printed in one of the official languages of the country of despatch. The translations required shall be specified in the international tariffs or special agreements between railways. Otherwise the consignor shall attach a translation in French, German or Italian.

The railway may require that the particulars and declarations to be entered by the consignor on the way-bill and in annexes thereto shall be written in Roman characters.

§ 3. — The portions of the form enclosed between the thick lines shall be filled in by the railway and the remainder by the consignor. The consignor shall cancel any portions of the form which he leaves blank by drawing a line through them.

§ 4. — The choice of the white way-bill form or the form with red bands, as the case may be, shall indicate whether the goods are to be transported as slow or fast freight. Applications for transport as fast freight on one part of the route and as slow freight on the other part shall not be accepted, in the absence of a special agreement between all the railways concerned.

§ 5. — Way-bills showing alterations or erasures, or with pieces of paper gummed on, shall not be accepted. Particulars may be struck out, provided that the alterations are signed by the consignor and that corrected figures relating either to the number or weight of the packages are written in words.

§ 6. — The particulars entered on way-bills shall be written or printed indelibly.

The following particulars shall be given :

- (a) The date of the way-bill and the place at which it is made out ;
- (b) The name of the railway of despatch ;

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

d) Le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées ;

e) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu d'indiquer : pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire ; pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées : celles qui figurent dans l'annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette annexe ; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même ;

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

g) La signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente convention, notamment les suivantes :

h) La mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2) ;

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

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

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

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

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

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

(c) The name of the railway and station of destination, together with all particulars necessary to avoid any confusion between the various stations serving either the same place or places having the same name or similar names ;

(d) The name and address of the consignee. A single person, firm or business house shall be named as consignee. The station of destination or its station-master may not be named as consignee unless this is expressly permitted by the tariff applicable. Addresses not giving the name of the consignee, such as " To the order of..." or " To the holder of the duplicate way-bill ", shall not be accepted ;

(e) A description of the goods and particulars of the weight, or, alternatively, such other similar particulars as may be required by the regulations of the railway of despatch. When the laws or regulations of the country of despatch permit the consignor to despatch goods without giving particulars of the weight or other equivalent particulars, the weight, or such particulars, shall be entered by the railway of despatch. The way-bill shall further state, in the case of consignments consisting of a number of packages, the number, packing, marks and serial numbers, or, failing these, that the parcels bear the consignee's address, and, in the case of consignments loaded by the consignor, the type and number of the truck and the owner's marks. Goods shall be described as follows : those included in Annex I by the name under which they are mentioned in that Annex ; other goods for which the consignor desires to claim the application of a particular tariff by the name under which they are included in such tariff ; and, in all other cases, by their ordinary trade name ;

Should the space provided on the way-bill for particulars of the goods be insufficient, such particulars shall be given on sheets of the same size as the way-bill, carefully attached to it and signed by the consignor. The existence of such sheets shall be mentioned on the way-bill. If the total weight of the consignment is stated, it shall be entered on the way-bill itself ;

(f) A complete list of the documents required by the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities, which are attached to the way-bill or stated to have been deposited in a particular station or Customs or other administrative office ;

(g) The signature of the consignor, his name, forename and full address, and also, should he so desire, his telegraphic address and telephone number. If the laws and regulations in force at the station of despatch allow, the signature may be printed or replaced by the consignor's stamp. Only one person, firm or business house may be named on the way-bill as consignor ;

The way-bill shall also give any other appropriate particulars specified in the present Convention, more particularly the following :

(h) Whether " to be left at station till called for " or " to be delivered at address given ", provided that the station of destination can undertake such delivery (Article 16, § 2) ;

(i) The tariffs to be applied, particularly special or exceptional tariffs, as provided for in Article 11, § 10, and Article 34 ;

(k) The amount representing interest in delivery, as declared in accordance with Article 35 ;

(l) The charges for which the consignor assumes responsibility, in accordance with the provisions of Article 17 ;

(m) The charges to be collected on delivery and disbursements to be made by the railway as laid down in Article 19 ;

(n) The route to be followed and the stations at which Customs or octroi clearances and any examination required by the fiscal, police or other administrative authorities are to take place ;

(o) Particulars regarding the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities in accordance with Article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente convention.

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

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

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

Des lettres de voiture distinctes doivent être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

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

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple :

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

Article 7.

RESPONSABILITÉ POUR LES ÉNONCIATIONS DE LA LETTRE DE VOITURE. SURTAXES. MESURES A PRENDRE EN CAS DE SURCHARGE.

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

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

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé

§ 7. — No other particulars shall be given on the way-bill unless required or permitted by national laws and regulations or by the tariffs and not contrary to the present Convention.

The way-bill may not be replaced by other papers ; nor shall documents other than those required or permitted by the present Convention or by the tariffs be attached to it. Nevertheless, when the laws and regulations in force at the station of despatch so require, the consignor shall make out, in addition to the way-bill, a document to be retained by the railway as evidence of the transport contract.

§ 8. — Articles which cannot be loaded together without inconvenience and without a breach of the regulations of the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities shall not be entered on the same way-bill.

§ 9. — Goods to be loaded by the consignor shall be accompanied by separate way-bills not including any article to be loaded by the railway.

Separate way-bills shall also be made out for the goods mentioned in Article 4, if the loading of these articles together or with other goods is prohibited.

§ 10. — No way-bill shall comprise more than a single truck-load of goods, save in the case of non-divisible articles occupying more than one truck. Nevertheless, this rule shall not apply when the special regulations for the traffic concerned or the relevant tariffs authorise the despatch of several trucks over the entire route with a single way-bill.

§ 11. — On the back of the way-bill, at the bottom of the page, the consignor may, solely for the information of the consignee and without the railway incurring any obligation or responsibility thereby, enter such particulars as the following :

- “ Sent by..... ” ;
- “ On the instructions of..... ” ;
- “ At the disposal of..... ” ;
- “ To be reconsigned to..... ” ;
- “ Insured with..... ” ;
- “ For the..... steamship line or for the ship..... ” ;
- “ Ex the..... steamship line or ex the ship..... ” ;
- “ For the..... motor transport service ” ;
- “ Ex the..... motor transport service ” ;
- “ For the..... air line ” ;
- “ Ex the..... air line ” ;
- “ For export to..... ”.

Article 7.

RESPONSIBILITY FOR PARTICULARS ON THE WAY-BILL. SURCHARGES. MEASURES TO BE TAKEN IN CASE OF OVERLOADING.

§ 1. — The consignor shall be responsible for the accuracy of the particulars and declarations entered by him on the way-bill ; he shall be liable for any consequences arising from the fact that such declarations or particulars are irregular, incorrect, incomplete or have not been entered in the correct space ; should such space be insufficient, the consignor shall there indicate in what other part of the way-bill the additional particulars are to be found.

§ 2. — The railway shall, at all times, be entitled to verify whether the consignment is as stated in the way-bill and whether the safety measures prescribed in Annex I have been duly observed.

In the event of verification of the contents of the consignment, the consignor or consignee shall be invited to be present according as such verification takes place at the station of despatch

ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane, d'octroi, d'autorités fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives.

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

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

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

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

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

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit :

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

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4 ^o de l'article 3	15 francs.
Pour les marchandises dénommées à l'annexe I :	
Classe I, groupe I a)	15 francs ;
Classe I, groupes I b), I c) et I d)	10 francs ;
Classe I, groupe I e), et classes II et III	5 francs ;
Classes IV, V et VI	1 franc

par kilogramme de poids brut du colis entier.

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

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

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est

or at the station of destination. Should the person concerned fail to attend or should the examination take place *en route*, such examination shall, in the absence of any other legal provisions or regulations in the country in which it takes place, be carried out in the presence of two witnesses not connected with the railway. The railway shall not, however, carry out an examination of the contents *en route* unless such verification is necessitated by operating considerations or by the regulations of the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities.

If, on verification, the contents are found to be not as stated in the way-bill, the latter shall be endorsed to that effect. If the examination is carried out in the station of despatch, the duplicate way-bill, if in the possession of the railway, shall be likewise endorsed. Should the consignment not be as stated on the way-bill, the cost of verification, unless paid on the spot, shall be a charge on the goods.

§ 3. — The circumstances in which the railway is entitled or obliged to ascertain or check the weight of the goods or the number of packages and the actual tare of the trucks shall be as determined by the laws and regulations of each State.

The railway shall state in the way-bill its findings as to the weight, the number of packages and the actual tare of the trucks.

§ 4. — In cases in which complete loads are weighed on a weigh-bridge, the weight shall be decided by deducting from the total weight of the loaded truck the tare marked thereon, unless special weighing of the truck when empty gives a different tare.

§ 5. — If, as the result of irregular, incorrect or incomplete particulars or declarations, articles excluded under Article 3, No. 4, are accepted for transport, or a consignment obtains the advantage of a lower transport rate or if the safety measures prescribed in Annex I are not observed or if a truck loaded by the consignor is overloaded, a surcharge shall be payable. This shall be without prejudice to the payment of the difference between the transport rates and of compensation for any damage, and to any criminal penalties incurred.

The surcharge shall be as follows :

(a) In the event of any irregular, incorrect or incomplete declaration of goods excluded under Article 3, No. 4, or of goods listed in Annex I, or of non-observance of the safety measures prescribed in that Annex, the surcharge shall be as follows :

For goods excluded by Article 3, No. 4 15 francs.

For goods listed in Annex I :

Class I, Group I (a)	15 francs ;
Class I, Groups I (b), I (c), I (d)	10 francs ;
Class I, Group I (e) and Classes II and III	5 francs ;
Classes IV, V and VI	1 franc

per kilogram of gross weight of the entire package.

Should the regulations governing inland traffic on the railway on which the irregularity is discovered provide for lower surcharges, it is the latter which shall be payable.

(b) If the character of a consignment including goods other than those referred to in sub-paragraph (a) of the present paragraph is irregularly, incorrectly or incompletely described or, in general, if the declaration is in any way calculated to secure for the consignment the application of a lower tariff than that which should be applied, the surcharge shall be equal to twice the difference between the transport charge from the place of departure to the place of destination payable on the basis of the irregular, incorrect or incomplete description and that which would have been payable had the description been entirely in order.

If the consignment consists of goods charged for at different rates and the weight of each is easily ascertainable, the surcharge shall be calculated on the basis of the charge

calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

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

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

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale ; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

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

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

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due :

a) En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice ;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer ;

c) En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice ;

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

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

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

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu ; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

for each type of goods if the total surcharge thus reached is lower than would otherwise be the case.

(c) If the weight indicated is less than the actual weight, the surcharge shall be twice the difference between the transport charge for the declared weight and that for the real weight, as ascertained on verification, from the station of despatch to the station of destination.

(d) Should a truck loaded by the consignor be overloaded, the surcharge shall be six times the charge for the transport from the station of despatch to the station of destination of any weight in excess of the maximum load. Overloading shall be deemed to have taken place when the load of a truck exceeds the maximum load as defined below :

When a truck is marked with only a single figure regarding the load it can take, such figure is regarded as indicating the normal load ; the maximum load is then regarded as being 5 per cent greater than the normal load.

When a truck is marked with two figures, that indicating the lower tonnage shall be regarded as the normal load ; that indicating the higher tonnage shall be regarded as the maximum load.

(e) If, with regard to any truck, the weight indicated is less than the actual weight and overloading has also taken place, the surcharges in respect of both infringements shall be payable.

§ 6. — Surcharges due in accordance with § 5 above shall constitute a charge on the goods transported wherever the facts justifying such surcharges may have been brought to light.

Should the amount of the surcharges exceed the value of the goods or should the consignee refuse delivery, the consignor shall pay the balance due.

§ 7. — No surcharge shall be payable :

(a) In the event of an incorrect indication of weight, should weighing by the railway be compulsory under the regulations in force at the station of despatch ;

(b) In the event of incorrect indication of weight or overloading, if the consignor indicated on the way-bill that he desired the consignment to be weighed by the railway ;

(c) In the event of overloading brought about in course of transport by atmospheric causes, provided that the consignor can prove that in loading the truck he complied with the rules in force at the station of despatch ;

(d) In the event of an increase in weight during transport, without overloading, if the consignor can prove that such increase is due to atmospheric causes ;

(e) In the event of incorrect indication of weight (without overloading) when the difference between the weight indicated in the way-bill and the weight as ascertained on verification does not exceed 2 per cent of the weight declared.

§ 8. — Should it be found at the station of despatch or an intermediate station that a truck has been overloaded, the excess load may be withdrawn from the truck even though no surcharge is payable. If necessary, the consignor shall at once be invited by the station of despatch to indicate how he desires the excess load to be dealt with.

The excess load shall be charged for in respect of the distance covered at the same rate as the main load, together with any surcharge payable in accordance with § 5 above ; any unloading shall be charged for according to the tariff of subsidiary charges of the railway by which it is carried out.

Should the consignor give instructions for the excess load to be returned or reconsigned, it shall be treated as a separate consignment.

Article 8.

CONCLUSION DU CONTRAT DE TRANSPORT. DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE.

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

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

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

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

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

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

Article 9.

TARIFS. INTERDICTION DE TRAITÉS PARTICULIERS.

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

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

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

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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

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

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

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

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

Article 8.

CONCLUSION OF THE TRANSPORT CONTRACT. DUPLICATE WAY-BILL.

§ 1. — The transport contract shall be deemed to have been concluded as soon as the goods with the way-bill are accepted for transport by the station of despatch. The station of despatch shall certify its acceptance by affixing to the way-bill its stamp bearing the date of acceptance.

§ 2. — The stamp shall be affixed immediately after the delivery to the railway of the entire consignment forming the subject of the way-bill and the payment of the charges borne by the consignor. The stamp shall be affixed in the presence of the consignor should he so require.

§ 3. — The way-bill when stamped shall serve as proof of the transport contract.

§ 4. — Nevertheless, in respect of goods to be loaded by the consignor under the tariff regulations or in accordance with agreements concluded with him, when such agreements are authorised at the station of despatch, the particulars given in the way-bill of the weight or number of packages cannot serve as evidence against the railway unless such weight and number of packages has been duly verified by the railway and certified by it on the way-bill.

§ 5. — The railway shall, by affixing a date-stamp, certify the receipt of the goods and the date of acceptance for transport on the duplicate way-bill to be presented to it by the consignor at the same time as the way-bill itself.

The duplicate shall not have the force either of the way-bill accompanying the consignment or of a bill of lading.

Article 9.

TARIFFS. PROHIBITION OF PRIVATE AGREEMENTS.

§ 1. — Transport charges and subsidiary charges shall be calculated according to the tariffs legally in force and duly published in each State.

Nevertheless, the publication of international tariffs shall only be compulsory in the States whose railways are concerned in such tariffs as lines of departure or arrival.

Increases in international tariffs and other measures calculated to render the conditions of transport therein laid down more onerous shall not become effective until fifteen days at the earliest after their publication.

The tariffs shall contain all necessary information for the calculation of transport charges and subsidiary charges and specify to what, if any, extent allowance is to be made for rates of exchange.

§ 2. — The tariffs shall indicate all the special conditions attaching to the transport of various classes of goods and more particularly the freight speed to which they refer. If for all or certain classes of good, or over certain routes, a railway applies a tariff providing for only one freight speed, such tariff may be applied to goods transported under either the white way-bill or the way-bill with red bands, subject to the conditions in the matter of time of delivery resulting for each category of way-bill from the provisions of Article 6, § 4, and Article 11.

The tariffs shall be uniformly applied to all persons concerned. The conditions laid down therein shall be valid unless contrary to the present Convention, in which case they shall be regarded as null and void.

§ 3. — Any private agreement purporting to grant a reduction in the tariff rates to one or more consignors is strictly forbidden and shall be null and void.

Nevertheless, reductions in rates shall be permissible if duly published and equally open to all; reductions may likewise be made for the benefit of the railway service, public services or charitable organisations.

§ 4. — No sums shall be collected on behalf of the railways, over and above the transport charges and various subsidiary charges provided for in the tariffs, other than sums disbursed by

que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

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

Article 10.

CALCUL DES TAXES. ITINÉRAIRES.

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

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

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

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

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues au § 2 de l'article 17, le chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le chemin de fer.

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

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

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

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

g) Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés au § 5 de l'article 5 et au § 1 de l'article 23, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition :

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

them, such as Customs duties, octroi and police charges, cost of cartage from one station to another not included in the tariff, cost of repairs to the outer or inner packing of goods necessary for their preservation, and other similar disbursements. Such disbursements shall be duly certified and separately detailed on the way-bill to which the vouchers shall be attached. If the sums disbursed are to be charged to the consignor, the vouchers shall not be handed over to the consignee with the way-bill, but shall be sent to the consignor with an account of the sums paid out, as provided in Article 17.

The amount of any surcharges, together with the grounds for their collection, shall be mentioned in the way-bill.

Article 10.

CALCULATION OF TRANSPORT CHARGES. ROUTES.

The following rules shall be observed in the calculation of charges and the choice of routes :

(a) If the consignor has indicated on the way-bill that a certain route is to be followed, the transport charge shall be calculated for that route.

Designation of the stations at which formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities are to be completed shall be equivalent to an indication of the route.

(b) If, in the way-bill, the consignor has only stated which tariffs are to be applied, the railway shall apply such tariffs in so far as the instructions are sufficient for determining the stations between which the tariffs claimed are to be applied. The railway shall choose from among the various routes on which such tariffs are in force on the day of the conclusion of the transport contract that route which appears to it to be most advantageous for the consignor.

(c) Should the consignor state on the way-bill, in the manner prescribed in Article 17, § 2, that transport charges shall be paid in advance as far as an intermediate station, the railway shall choose from among the routes passing through the said intermediate station that which appears to it to be most advantageous for the consignor. Transport charges shall be calculated as for the route chosen by the railway.

(d) If, in the circumstances provided for in (a) and (c) above, there is a through international tariff between the station of despatch and the station of destination over the route requested as under (a) or between the station of despatch and that referred to under (c), such tariff shall be applied, provided that at the time of despatch its application is not subject to conditions which are not fulfilled in the case concerned.

(e) Should the particulars given by the consignor be insufficient to determine the route or tariffs or should they be contradictory, the railway shall choose the route or tariffs which appear to it to be most advantageous for the consignor. The railway shall, in every case, comply with the indications given on the way-bill in respect of the stations referred to in the second paragraph of (a), and as far as possible with the consignor's other instructions.

Nevertheless, should there be a through international tariff between the station of despatch and the station of destination, such tariff shall be applied, provided that the route which it involves complies with the instructions, if any, on the way-bill with regard to the stations referred to in the second paragraph of (a), and that its application is not subject to other conditions which are not fulfilled in the case concerned.

(f) In all the cases referred to above, the delivery period shall be reckoned in accordance with the route indicated by the consignor or chosen by the railway.

(g) The railway shall not transport goods by a route other than that indicated by the consignor, save in the cases referred to in Article 5, § 5, and Article 23, § 1, unless :

(1) The transport charges and the time required for delivery do not exceed those for the route indicated by the consignor ;

2° Que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

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

h) Dans les cas visés aux lettres *b)*, *c)* et *e)* le chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

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

Article II.

DÉLAIS DE LIVRAISON.

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

a) Pour la grande vitesse :

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

b) Pour la petite vitesse :

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

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

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

a) Pour les transports qui empruntent :

Soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
Soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

Soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

Soit une ligne secondaire,

Soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal ;

b) A l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer :

Soit un développement anormal du trafic ;

Soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

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

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

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

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du

(z) The formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities, as well as the feeding of live animals, are invariably carried out at the stations mentioned by the consignor.

The consignor shall be notified that transport is taking place by a route other than that which he indicated.

(h) In the cases referred to in (b), (c) and (e), the railway shall not be liable for any prejudice caused by its choice of route or tariffs, except in the case of wilful misconduct or gross negligence.

(i) Should the railway, in applying the provisions of (d) and the second paragraph of (e) above, apply a through international tariff providing for a higher charge than that which would result, on the same route, from the combination of other tariffs, when the conditions for the application of such tariffs are fulfilled, the railway shall, at the request of the person entitled thereto, refund the balance.

Article II.

DELIVERY PERIOD.

§ 1. — The delivery period shall not exceed the following :

(a) For fast freight :

- | | |
|---|---------|
| (1) Despatch | 1 day ; |
| (2) Transport, per indivisible unit of 300 km. of the distance to which the tariffs apply | 1 day ; |

(b) For slow freight :

- | | |
|---|---------|
| (1) Despatch | 1 day ; |
| (2) Transport, per indivisible unit of 150 km. of the distance to which the tariffs apply | 1 day. |

§ 2. — When the consignment is transported over several systems between which there is direct connection, the transport period shall be calculated in accordance with the total distance from the station of despatch to the station of destination ; the period allowed for despatch shall be reckoned once only, whatever the number of systems over which the consignment passes.

§ 3. — The laws and regulations of each State shall determine how far the railways subject to the authority of such State shall be entitled to extend the delivery period in the following cases :

(a) In the case of consignments transported :

- Either by sea or on navigable waterways by ferry or boat,
- Or over a route where there is no railway,
- Or over certain junction lines connecting two lines belonging to the same system or to different systems,
- Or over a secondary line,
- Or over a line which is not of standard gauge ;

(b) In exceptional circumstances causing :

- Either an exceptional increase in traffic ;
- Or exceptional operating difficulties.

§ 4. — Any extension of the delivery period by reason of the circumstances set out under § 3 (a) above shall be indicated in the tariffs.

Any extension of the delivery period under § 3 (b) shall be published and shall not come into force until after publication.

§ 5. — The delivery period shall commence to run as from midnight on the day of the acceptance of the consignment for transport within the meaning of Article 8, § 1.

§ 6. — The provisions regarding the delivery period shall be deemed to have been complied with if, before the expiry of such period, the consignment is delivered or its arrival notified either

chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

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

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

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

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

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

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

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

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

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

Article 12.

ETAT DE LA MARCHANDISE. EMBALLAGE.

§ 1. — Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

to the consignee or to the person authorised to receive it under the regulations of the railway by which delivery is to be effected. The manner in which such notification is to be established shall be determined by the laws and regulations of each State.

In the case of consignments not to be delivered by the railway at the consignee's address and in respect of which no notification of arrival has to be given, the provisions regarding delivery shall be deemed to have been complied with if, before its expiry, the goods have been placed at the consignee's disposal at the station of destination.

§ 7. — The said period shall cease to run during any stoppage necessitated by the completion of the formalities required by the Customs, octroi, fiscal or police and other administrative authorities and during any interruption of traffic temporarily preventing the commencement or continuance of transport not due to the fault of the railway.

The delivery period shall likewise cease to run during the time taken by any of the operations provided for in Article 7, §§ 2 and 3, and during any stoppage caused by an alteration in the transport contract on the consignor's instructions under Article 21.

Furthermore, in the case of the transport of live animals, the delivery period shall cease to run during :

- (a) Stoppages in the specially equipped stations for watering purposes ;
- (b) Stoppages caused by police measures ;
- (c) The time taken by veterinary inspection.

Suspension of the delivery period under the present Article shall not be valid unless the railway has indicated the grounds for such suspension and its duration on the way-bill.

§ 8. — In the case of consignments transported as slow freight, the delivery period shall cease to run on Sundays and statutory public holidays.

In the case of consignments transported as fast freight, when the day following acceptance for transport is a Sunday or statutory public holiday, the period shall commence to run one day later. Similarly, when the last day of the delivery period is a Sunday or statutory public holiday, such period shall not expire till the day following. Nevertheless, the provisions of the present Article shall not apply to consignments transported as fast freight if the stations concerned are open on Sundays and public holidays either in the country of despatch or in the country of destination.

§ 9. — If the laws or regulations of any State provide for the total or partial interruption of fast freight goods traffic on Sundays and certain statutory public holidays, the delivery periods shall be extended accordingly.

§ 10. — If, under the laws and regulations of any State, special or exceptional tariffs may be introduced providing for reduced rates and extended delivery periods, the railways of such State may apply the tariffs providing for extended delivery periods to international traffic.

Article 12.

CONDITION OF GOODS. PACKING.

§ 1. — When the railway accepts for transport goods showing obvious signs of damage, it may require the condition of the goods to be specially mentioned on the way-bill.

§ 2. — When the nature of the goods is such that packing is necessary, the consignor shall pack them in such a way that during transport they are protected from total or partial loss or damage and that there is no risk of their causing injury to persons or damage to rolling-stock or other goods.

The packing shall further be in accordance with the provisions of the tariffs and regulations of the railway by which the goods are despatched.

§ 3. — Should the consignor fail to comply with the provisions of § 2, the railway may either refuse the consignment or require the consignor to acknowledge on the way-bill the absence of packing or the defective condition of the packing, giving an exact description of the latter.

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

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

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

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

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

Article 13.

PIÈCES A FOURNIR POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES, OCTROIS, AUTORITÉS FISCALES, DE POLICE ET AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES. FERMETURE DOUANIÈRE.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

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

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

Le chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains ; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

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

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais sont à la charge de la marchandise.

§ 4. — The consignor shall be liable for any consequences resulting from the absence of packing or defective packing and shall, more particularly, make good any loss to the railway resulting therefrom. Should the way-bill make no mention of the absence of packing or the defective state of the packing, the onus of proof shall be on the railway.

§ 5. — Should a consignor be in the habit of despatching from the same station goods of the same nature requiring packing, and of handing them over either unpacked or with the same defective packing, he shall not be required to comply with the provisions of § 3 in the case of each separate consignment, provided he deposits at the station a general declaration in the form set out in Annex III to the present Convention. In such cases, the way-bill shall mention the general declaration deposited at the station of despatch.

§ 6. — Unless otherwise expressly provided in the tariffs, the consignor shall see that individual packages (part truck-loads) bear, on the outside, clear, indelible and unmistakable marks, identical with those entered on the way-bill. He shall further affix to each such package a label indicating the name of the station of destination in indelible characters. Should the regulations applicable to the railway despatching the goods so require, the name and address of the consignee shall also be indicated, either on the outside of the label or under a flap to be opened only if the way-bill should not be available.

Old addresses or labels shall be obliterated or removed by the consignor.

§ 7. — Unless otherwise expressly provided in the tariffs, the following goods shall only be transported in full truck-loads: fragile articles (such as glassware, porcelain, pottery), articles liable to come loose inside the trucks (such as nuts, fruit, fodder, stones), and goods which might soil or damage other packages (such as coal, lime, ashes, ordinary earth, coloured clay), unless such goods be packed or corded in such a way that they cannot break, come loose or soil or damage other goods.

Article 13.

PAPERS TO BE SUPPLIED FOR THE PURPOSES OF THE FORMALITIES REQUIRED BY THE CUSTOMS, OCTROI, FISCAL, POLICE AND OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES. CUSTOMS SEALING.

§ 1. — The consignor shall attach to the way-bill such papers as are necessary for the completion of the formalities required, before delivery of the goods to the consignee, by the Customs, octroi, fiscal or police and other administrative authorities. Such papers must refer solely to the goods entered on a single way-bill, unless the administrative regulations or tariffs provide otherwise.

When such papers cannot be attached to the way-bill by reason of the fact that they have been deposited at a station or in an office of the Customs or other authorities, the way-bill shall give full particulars of the place at which they have been deposited.

§ 2. — It shall not be the duty of the railway to enquire into the accuracy and completeness of the papers supplied.

The consignor shall be liable to the railway for any losses suffered through the absence, insufficiency or irregularity of such papers, except in the case of negligence on the part of the railway.

The railway shall be liable as an agent for the consequences of the loss or improper use of the papers mentioned in the way-bill and attached thereto or deposited with itself; nevertheless, the compensation payable by the railway shall in no circumstances exceed that due in the event of the loss of the goods.

§ 3. — The consignor shall comply with the Customs regulations in respect of the packing and covering of goods. The railway may refuse consignments the Customs seals of which are damaged or defective.

Should the consignor fail to comply with the Customs regulations in respect of the packing and covering of goods, the railway shall have the right to make good such omissions, the cost constituting a charge on the goods.

CHAPITRE II

EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 14.

REMISE AU TRANSPORT ET CHARGEMENT DES MARCHANDISES.

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

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

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

*Article 15.*FORMALITÉS EXIGÉES PAR LES DOUANES, OCTROIS, AUTORITÉS FISCALES OU DE POLICE
ET AUTRES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES.

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

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

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le chemin de fer, la mention « franco de douane » inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au quatrième alinéa du § 1 du présent article, lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Le chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

CHAPTER II.

PERFORMANCE OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 14.

HANDING OVER FOR TRANSPORT AND LOADING OF GOODS.

§ 1. — The handing over of goods for transport shall be governed by the laws and regulations in force at the station of despatch.

§ 2. — The goods shall be loaded either by the railway or by the consignor, according to the regulations in force at the station of despatch, unless otherwise provided in the present Convention or unless the way-bill makes mention of a special agreement between the consignor and the railway.

§ 3. — Goods shall be transported either in closed or open trucks or in special trucks fitted up for the purpose or in open trucks covered with tarpaulins, according to the indications of the through international tariffs, unless otherwise provided in the present Convention. Should there be no through international tariffs or should such tariffs contain no provisions in this matter, the regulations in force at the station of despatch shall apply over the entire route.

Article 15.

FORMALITIES REQUIRED BY THE CUSTOMS, OCTROI, FISCAL, POLICE AND OTHER ADMINISTRATIVE AUTHORITIES.

§ 1. — During transport, the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities shall be carried out by the railway. The latter may, subject to its own responsibility, either entrust this duty to an agent or discharge it itself. In either case, the obligations of the railway shall be those of an agent.

The consignor may, however, be present, either in person or through an authorised representative named in the way-bill, at the operations provided for in the above paragraph, for the purposes of supplying information and making any necessary observations, but without thereby acquiring the right to take possession of the goods or to carry out the operations himself.

Should a consignor designate for the completion of the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities a station at which, under the regulations in force, such formalities cannot be carried out, or should he indicate any other inadmissible mode of procedure in this respect, the railway shall act in such manner as appears to it most favourable to the interests of the person entitled to the goods and shall notify the consignor of the action taken.

The words "duty-free" entered by the consignor in the way-bill shall be regarded as a request for the completion of the Customs formalities by the railway. In such cases, the railway may, at its discretion, complete the formalities either *en route* or at the station of destination.

§ 2. — Subject to the exception provided for in the fourth paragraph of § 1 of the present Article, if there is a Customs office at the station of destination and if the way-bill provides for Customs clearance on arrival, or if, in default of any such instructions in the way-bill, the goods arrive at their destination uncleared, the consignee shall have the right to carry out the Customs formalities at the station of destination. Should he avail himself of this right, he must first pay any charges due on the consignment and withdraw the way-bill.

Should the consignee fail to withdraw the way-bill within the period specified in the regulations in force at the station of destination, the railway may proceed in the manner indicated in § 1.

Article 16.

LIVRAISON.

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

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

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

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

Article 17.

PAIEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT.

§ 1. — Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport et non comme frais accessoires, les frais accessoires qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul de la taxe.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous la forme ci-après :

a) S'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le mot : « franco » ;

b) S'il prend à sa charge des frais en sus de ceux qui sont compris en a) ci-dessus, il l'indique par les mots : « franco y compris... » (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer) ;

c) S'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par les mots : « franco de tous frais » ;

d) S'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots : « franco de port » ;

e) S'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots : « franco de tous frais accessoires » ou : « franco de tous frais survenant en cours de route » ou : « franco de... » (désignation exacte des frais qu'il veut payer) ;

f) S'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complétée par les mots : « ...jusqu'à x ».

g) S'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots : « franco pour... » (indication de la somme en toutes lettres).

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement.

Article 16.

DELIVERY.

§ 1. — The railway shall deliver the way-bill and the goods to the consignee at the station of destination indicated by the consignor against a receipt and payment of any charges due on the way-bill.

Acceptance of the way-bill shall carry with it the obligation for the consignee to pay the railway all charges due on the way-bill.

§ 2. — The delivery of the goods and the obligation, if any, of the railway to deliver the goods at the consignee's address, either in the locality in which the station of destination is situated or in another locality, shall be governed by the laws and regulations applicable to the railway responsible for delivery.

§ 3. — After the arrival of the goods at the station of destination, the consignee shall be entitled to call upon the railway for delivery of the way-bill and goods. Should it be established that the goods have been lost or should they not arrive within the period laid down in Article 30, § 1, the consignee shall be entitled to assert against the railway, in his own behalf, any rights arising out of the transport contract, provided that he has previously fulfilled his own obligations under that contract.

Article 17.

PAYMENT OF TRANSPORT CHARGES.

§ 1. — Charges in connection with transport (transport charge proper, subsidiary charges and other charges arising *en route*) shall be paid either by the consignor or by the consignee in accordance with the following provisions.

In the application of these provisions, subsidiary charges which, under the tariff applicable, are to be added to the standard rates or exceptional rates in calculating the total charge, shall be considered as transport charges and not as subsidiary charges.

§ 2. — Should the consignor assume responsibility for the whole or part of the charges, he shall state this in the space specially provided in the way-bill, as follows :

(a) If he makes himself responsible for all transport charges and also for all the subsidiary charges which, under the regulations and the tariff, may be collected by the station of despatch, he shall indicate this by the word " free " ;

(b) If he makes himself responsible for any charges in addition to those included under (a) above, he shall indicate this by the words " free, including... " (exact description of the other charges he desires to pay) ;

(c) If he makes himself responsible for charges of all kinds, he shall indicate this by the words " free of all charges " ;

(d) If he makes himself responsible for the transport charges only, he shall indicate this by the words " carriage free " ;

(e) If he makes himself responsible for all or part of the subsidiary charges or charges arising in the course of transport, he shall indicate this by the words " free of all subsidiary charges " or " free of all charges arising in the course of transport " or " free of... " (exact description of the charges which he desires to pay) ;

(f) If he makes himself responsible for all or part of the charges in connection with transport as far as a point on the frontier or a frontier station, he shall indicate this by whichever of the above terms may be appropriate, followed by the words "... as far as x" ;

(g) If he makes himself responsible for a fixed amount, he shall indicate this by the words " free up to ... " (amount in words).

The indication " duty-free " shall mean that the consignor makes himself responsible for all the charges collected by the Customs authorities from the railway, together with any subsidiary and other charges made by the railway for clearing the goods through the Customs.

Il est permis d'inscrire à la fois dans la lettre de voiture plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre.

§ 3. — Les frais afférents au transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture, sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

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

§ 5. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard un mois après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre remise du reçu.

§ 6. — Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

APPLICATION IRRÉGULIÈRE DU TARIF.

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

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

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

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

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

Article 19.

REMBOURSEMENTS ET DÉBOURS.

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

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

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

Several complementary indications regarding the payment of charges may be entered on the same way-bill.

§ 3. — Charges in connection with transport for which the consignor has not assumed responsibility in the way-bill shall be regarded as chargeable to the consignee.

§ 4. — The despatching railway may, nevertheless, require the prepayment by the consignor of all charges in connection with transport in respect of consignments which, in the opinion of the railway, are liable to rapid deterioration, or which, by reason either of their low value or their nature, do not provide adequate security for such charges.

§ 5. — If the amount of the charges for which the consignor assumes responsibility cannot be exactly fixed at the time when goods are handed over for transport, the railway may require, as security, the deposit of a sum approximately equal to the charges, for which a receipt shall be given. Such charges shall be detailed on a prepayment note, and a settlement of accounts with the consignor effected not later than one month after the expiry of the delivery period. A statement of the charges as detailed in the prepayment note shall be remitted to the consignor in return for the receipt.

§ 6. — Except as otherwise provided in § 5, the station of despatch shall enter the charges prepaid both on the duplicate and on the way-bill.

Article 18.

MISAPPLICATION OF THE TARIFF.

§ 1. — In the case of misapplication of the tariff or of error in the calculation of transport charges and miscellaneous charges, the excess or deficiency shall be adjusted.

§ 2. — Should the railway discover that an overcharge exceeding 0 franc 50 has been made on any way-bill, it shall at once take steps to notify the person concerned, and the excess shall be refunded with the least possible delay.

§ 3. — If the way-bill has not been withdrawn, any deficiency shall be paid to the railway by the consignor. Should the way-bill have been accepted by the consignee, the consignor shall not be liable for any deficiency except in so far as it may relate to the charges for which he made himself responsible through the particulars regarding prepayment entered by him in the way-bill ; any other deficiency shall be payable by the consignee.

§ 4. — Any sums exceeding 10 francs due on a way-bill under the present Article shall bear interest at 6 %.

Such interest shall accrue as from the date of the demand for payment or the date of the administrative claim under Article 40 or, failing any such demand or claim, from the date of the institution of legal proceedings.

Article 19.

CASH ON DELIVERY AND DISBURSEMENTS.

§ 1. — The consignor may make the delivery of a consignment subject to the collection of an amount not exceeding the value of the goods. Such amount shall be stated in the currency of the country of despatch, unless otherwise provided in the tariffs.

§ 2. — The railway shall not be required to pay to the consignor any amount not collected from the consignee. The amount collected shall be placed at the consignor's disposal within a period of six weeks of the date of payment ; failing this, interest shall be payable at the rate of 6% as from the date of the expiry of such period.

§ 3. — Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the amount due, the railway shall be liable to the consignor for any loss thus incurred not exceeding the amount which it was instructed to collect, without prejudice, however, to its right to recover from the consignee.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs ; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

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

Article 20.

OBLIGATIONS DU CHEMIN DE FER DESTINATAIRE.

Le chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

CHAPITRE III

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 21.

DROIT DE MODIFIER LE CONTRAT DE TRANSPORT.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport :

- a)* En retirant la marchandise à la gare expéditrice ;
- b)* En l'arrêtant en cours de route ;
- c)* En ajournant sa livraison ;
- d)* En la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne ;
- e)* En ordonnant son retour à la gare expéditrice.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant :

- f)* A l'établissement d'un remboursement ;
- g)* A l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement ;
- h)* A l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres *a)* à *e)* inclus et *g)*.

Dans les cas visés aux lettres *d)* et *e)*, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

D'autres modifications que celles qui sont énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas. Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinéa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'annexe IV à la présente convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera

§ 4. — Where a consignment is despatched "cash on delivery", a collection fee shall be payable at a rate specified in the tariffs; such fee shall be payable even if the instructions regarding collection are cancelled or the amount to be collected reduced in consequence of a modification of the transport contract (Article 21, § 1).

§ 5. — Disbursements shall only be made in accordance with the regulations in force at the station of despatch.

Article 20.

OBLIGATIONS OF THE RAILWAY OF DESTINATION.

The railway of destination shall collect all sums due under the transport contract and in particular the transport charge, miscellaneous charges, Customs charges, cash to be collected on delivery and any other sums due on the goods. It shall collect such sums both on its own behalf and on behalf of the preceding railways or other persons concerned.

CHAPTER III.

MODIFICATION OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 21.

RIGHT TO MODIFY THE TRANSPORT CONTRACT.

§ 1. — The consignor alone shall be entitled to modify the transport contract :

- (a) By withdrawing the goods at the station of despatch ;
- (b) By stopping the goods *en route* ;
- (c) By delaying delivery ;
- (d) By causing the goods to be delivered at the place to which they are consigned, or at any other place, whether nearer or more distant, either to the consignee named in the way-bill or to another person ;
- (e) By ordering the return of the goods to the station of despatch.

Except where otherwise provided in the tariffs of the railway of despatch, requests for the modification of the transport contract shall be accepted when the purpose is to :

- (f) Provide for the collection of cash on delivery ;
- (g) Increase or reduce the amount to be collected, or entirely withdraw instructions regarding collection of cash on delivery ;
- (h) Undertake the prepayment of transport and other charges in accordance with the provisions of Article 17, § 2, (a) – (e) inclusive, and (g).

In the cases contemplated in (d) and (e), the consignor may give instructions for the redespatch as fast freight of goods despatched as slow freight, or *vice versa*, provided that the station where transport was interrupted is open to both types of traffic. He may also indicate the tariff to be applied and the route to be followed.

Modifications other than those enumerated above shall in no case be permitted.

Modifications of the transport contract must never have the effect of dividing the consignment.

§ 2. — Instructions for the above-mentioned modifications of the transport contract shall be given in the form of a written declaration, drawn up in accordance with the provisions of Article 6, § 2, second paragraph, signed by the consignor and corresponding to the form constituting Annex IV to the present Convention.

The declaration shall be repeated on the duplicate way-bill, which shall be produced to the railway at the time, and returned by the railway to the consignor. Should the railway comply with the consignor's instructions without requiring the production of the duplicate, it shall be

responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

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

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

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

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

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

Article 22.

EXÉCUTION DES MODIFICATIONS APPORTÉES AU CONTRAT DE TRANSPORT.

§ 1. — Le chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après :

- a) L'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au chemin de fer qui doit les exécuter ;
- b) L'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation ;
- c) L'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives ;
- d) La valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

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

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

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé :

- 1^o Jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ;
- 2^o Depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

liable for any prejudice thus caused to the consignee should the latter have already received the duplicate from the consignor.

Should the consignor give instructions for an increase or reduction in the amount to be collected on delivery, or should he entirely cancel his previous instructions for such collection, he shall produce the document originally issued to him. In the case of an increase or reduction in the amount, the document shall, after the necessary corrections, be returned to the consignor; should the instructions for collection be entirely cancelled, the document shall be finally withdrawn.

Any modification of the contract for which the consignor gives instructions otherwise than in the manner prescribed above shall be null and void.

§ 3. — The railway shall not give effect to modifications of the contract on the consignor's instructions, unless such modifications are transmitted by the station of despatch.

Should the consignor so request, the station of destination or the station at which the goods are stopped shall be advised, at his expense, by telegraph or by telephone from the station of despatch, subject to confirmation by a written declaration. In such case, unless otherwise provided by the through international tariff or other agreements between the railways concerned, the station of despatch or the station at which the goods are stopped shall not deliver either the way-bill or the goods to the consignee, or redespach the consignment, until receipt of the written declaration.

§ 4. — The right to modify the transport contract shall cease, even if the consignor is still in possession of the duplicate way-bill, as soon as the way-bill itself is delivered to the consignee, or the latter has asserted his rights under the transport contract in accordance with Article 16, § 3. Thereafter the railway shall comply with the instructions of the consignee, failing which it will be liable to him for the consequences, in accordance with the provisions of Part III.

Article 22.

COMPLIANCE WITH MODIFICATIONS OF THE TRANSPORT CONTRACT.

§ 1. — The railway may neither refuse to comply with the instructions referred to in the first paragraph of Article 21, § 1, nor delay compliance with such instructions or in any way depart from them, save in the following cases :

- (a) If, by the time the instructions reach the railway which is to carry them out, compliance is no longer possible ;
- (b) If compliance is calculated to interfere with the regular operation of the railway;
- (c) If, in the case of a change in the station of destination, compliance would be contrary to the laws and regulations in force in the States through which the goods are to be transported, particularly as regards the regulations of the Customs, octroi, fiscal, or police and other administrative authorities ;
- (d) If, in the case of a change in the station of destination, the value of the goods would not, as far as can be estimated, cover the transport charges to which the goods would be subject on arrival at their new destination, unless the amount of such charges be immediately paid or guaranteed.

In the above-mentioned cases, the consignor shall be advised as soon as possible of any circumstances preventing compliance with his instructions.

Should the railway be unable to foresee such circumstances from the outset, the consignor shall bear all the consequences resulting from a commencement of compliance with his instructions.

§ 2. — Should the consignor give instructions for the delivery of the goods at an intermediate station, transport shall be charged for thereto according to the tariffs applicable between the station of despatch and the said intermediate station.

If, however, the goods have passed the intermediate station, transport shall be charged for :

- (1) To the station at which the goods are stopped, according to the tariffs applicable between that station and the station of despatch ;
- (2) From the station at which the goods are stopped to the intermediate station, according to the tariffs applicable between such stations.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé :

1^o Jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ;

2^o Depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours ;

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé :

1^o Jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice ;

2^o Depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

Article 23.

EMPÊCHEMENTS AU TRANSPORT.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur ; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues au § 5 de l'article 5.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

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

§ 6. — Il n'est pas donné suite aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

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

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

§ 9. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Should the consignor give instructions for the goods to be returned to the station of despatch, transport shall be charged for :

- (1) To the station at which the goods are stopped, according to the tariffs applicable between that station and the station of despatch ;
- (2) From the station from which the goods are returned to the station of despatch, according to the tariffs applicable between such stations.

Should the consignor give instructions for reconsignment to another station, transport shall be charged for :

- (1) To the station at which the goods are stopped, according to the tariffs applicable between that station and the station of despatch ;
- (2) From the station of reconsignment to the new station of destination, according to the tariffs applicable between such stations.

§ 3. — The railway shall be entitled to the payment of any expenses incurred through compliance with the instructions referred to in Article 21, § 1, unless such expenses are due to its own fault.

Article 23.

CIRCUMSTANCES PREVENTING TRANSPORT.

§ 1. — Should transport be prevented or interrupted, it shall rest with the railway to decide whether it is advisable, in the consignor's interests, to seek his instructions or whether it is preferable to transport the goods on its own initiative by an alternative route. The railway shall be entitled to the cost of transport by such other route and shall be allowed the appropriate time for delivery even if longer than that required on the original route, unless it be the railway itself which is at fault.

§ 2. — Should there be no alternative route or if for other reasons further transport is impossible, the railway shall apply to the consignor for instructions ; it shall, however, not be under an obligation to do so in the event of transport being temporarily prevented by the circumstances referred to in Article 5, § 5.

§ 3. — The consignor may give instructions in the way-bill to provide for the event of circumstances preventing transport.

Should the railway be of opinion that such instructions cannot be carried out, it shall apply to the consignor for further instructions.

§ 4. — On being advised that transport is prevented the consignor may rescind the contract, provided that he pays the railway, according to the circumstances, either the transport charge for the distance already covered or the preliminary charges if transport has not yet begun, together with all such other charges as are prescribed by the tariffs, unless it be the railway itself which is at fault.

§ 5. — Should the consignor not be in possession of the duplicate way-bill, his instructions in the cases contemplated by the present Article may not have the effect of changing either the consignee or the place of destination originally named.

§ 6. — The consignor's instructions shall not be complied with unless transmitted through the station of despatch.

§ 7. — If the consignor, on being advised that transport is prevented, fails to give practicable instructions within a reasonable time, the consignment shall be dealt with in accordance with the regulations regarding circumstances preventing delivery in force on the railway on which the goods have been held up.

§ 8. — Should the circumstances preventing transport cease before receipt of the consignor's instructions, the goods shall be forwarded to their destination without awaiting such instructions and the consignor shall be advised to that effect with the least possible delay.

§ 9. — The provisions of Article 22 shall apply to transport effected under the present Article.

Article 24.

EMPÊCHEMENTS A LA LIVRAISON.

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

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

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

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur ; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

CHAPITRE IV

GARANTIE DES DROITS DU CHEMIN DE FER.

Article 25.

DROIT DE GAGE DU CHEMIN DE FER.

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

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

TITRE III

RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ.

Article 26.

RESPONSABILITÉ COLLECTIVE DES CHEMINS DE FER.

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

Article 24.

CIRCUMSTANCES PREVENTING DELIVERY.

§ 1. — In the event of circumstances preventing the delivery of goods, the station of destination shall immediately notify the consignor through the station of despatch and request his instructions. Should instructions to that effect be given in the way-bill, such notification shall be sent by telegraph. The consignor shall also be notified direct, by letter or by telegraph, if instructions to that effect are given in the way-bill. The cost of such notification shall constitute a charge on the goods.

Should the consignee refuse the goods, the consignor shall have the right to dispose of them even without producing the duplicate way-bill.

If, after refusing the goods, the consignee later applies for delivery, they shall be delivered to him unless, in the meantime, the station of destination has received instructions to the contrary from the consignor. Advice of such delivery shall immediately be given to the consignor by registered letter, the cost of which shall constitute a charge on the goods.

The consignor may also give instructions in the way-bill to the effect that the goods shall at once be returned to him should delivery be prevented. In other cases, the goods may not be returned to the consignor without his express consent.

Except where otherwise provided in the tariff, the consignor's instructions must be given through the station of despatch.

§ 2. — In any cases not provided for in § 1 of the present Article, and subject to the provisions of Article 43, the procedure in the event of circumstances preventing delivery shall be determined by the laws and regulations in force on the railway responsible for the delivery of the goods.

Should the goods be sold, the proceeds of the sale, after deduction of the charges to which the goods are subject, shall be placed at the disposal of the consignor; if, however, the way-bill has been withdrawn, the net proceeds of the sale shall be placed at the disposal of the consignee. Should the proceeds amount to less than the charges to which the goods are subject, the consignor or, if the way-bill has been withdrawn, the consignee shall be liable for the difference.

§ 3. The provisions of Article 22 shall apply to transport effected under the present Article.

CHAPTER IV.

SECURITY FOR THE RIGHTS OF THE RAILWAY.

Article 25.

THE RAILWAY'S LIEN ON GOODS TRANSPORTED.

§ 1. — The railway shall hold a lien on goods transported for all charges mentioned in Article 20. The lien shall continue as long as the goods remain in the possession either of the railway or of a third party holding them in its behalf.

§ 2. — The effects of the lien shall be as determined by the laws and regulations of the State in which delivery takes place.

PART III.

LIABILITY OF THE RAILWAYS : LEGAL PROCEEDINGS.

CHAPTER I.

LIABILITY.

Article 26.

JOINT LIABILITY OF THE RAILWAYS.

§ 1. — The railway which accepts goods for transport with a way-bill shall be responsible for the proper transport of the consignment over the whole route up to delivery.

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

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

Article 27.

ETENDUE DE LA RESPONSABILITÉ.

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

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

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

§ 4. — Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même convention et qu'elle est restée sous la surveillance du chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

Article 28.

RESTRICTIONS A LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE DOMMAGES POUVANT RÉSULTER DE CERTAINES CAUSES.

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

a) Danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture ;

b) Danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défauts de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ;

c) Danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire ;

d) Danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature ;

e) Danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites ;

f) Danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants ;

§ 2. — Each succeeding railway taking over the goods with the original way-bill shall thereby become a party to the transport contract, in accordance with the stipulations of that document, and accept the obligations resulting therefrom, without prejudice to the provisions of Article 42, § 3, concerning the railway on which the station of destination is located.

§ 3. — The liability of the railway under the present Convention shall terminate at the station of destination indicated in the way-bill, even should the consignor have designated another place of destination. Transport beyond the above-mentioned station shall be governed by the inland laws and regulations.

Article 27.

EXTENT OF LIABILITY.

§ 1. — The railway shall be liable under the conditions set out in the present Chapter for any delay in delivery, any prejudice caused through total or partial loss of the goods, or damage thereto, from the time of acceptance for transport to the time of delivery.

§ 2. — The railway shall be relieved of all liability in case of the total or partial loss of the goods or damage thereto if it can prove that the prejudice was caused by the fault of the person entitled to dispose of the goods, instructions of such person not necessitated by the fault of the railway, an inherent defect of the goods (decay, wastage, ordinary leakage, etc.) or *force majeure*.

§ 3. — The railway shall further be relieved of all liability for any delay in delivery if it can prove that the delay was occasioned by circumstances outside its control, or that it was not within its power to remedy.

§ 4. — Should goods despatched in full truck-loads in accordance with the present Convention be reconsigned without breaking of bulk also in accordance with the present Convention, there shall be a presumption, provided that such goods have remained under the supervision of the railway, that any partial loss or damage sustained by the goods has occurred during the validity of the last transport contract.

Article 28.

LIMITATION OF LIABILITY IN THE CASE OF LOSS OR DAMAGE
ATTRIBUTABLE TO CERTAIN CAUSES.

§ 1. — The railway shall not be liable for loss or damage due to one or more of the following causes :

(a) The risk inherent in transport in open trucks, in the case of goods so transported, in accordance either with the provisions of the tariffs or of an agreement with the consignor mentioned in the way-bill ;

(b) The risk resulting either from the absence of packing or from the defective state of the packing in the case of goods naturally liable to wastage or damage when not properly packed ;

(c) The risk inherent in loading or unloading operations, or resulting from defective loading, in the case of goods loaded by the consignor or unloaded by the consignee, in accordance either with the tariffs or with an agreement with the consignor mentioned in the way-bill, or an agreement with the consignee ;

(d) The special risk either of total or partial loss or damage, particularly through breakage, rust, decay, abnormal leakage, dessication and dispersion to which certain goods are naturally liable ;

(e) The risk resulting from the fact, either that goods excluded from transport were nevertheless despatched under an irregular, incorrect or incomplete description, or that goods accepted only under certain conditions were despatched under an irregular, incorrect or incomplete description, or without the consignor having taken the prescribed precautions ;

(f) The special risks to which live animals are exposed by transport ;

g) Danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écartier, lorsqu'aux termes soit de la présente convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre a) du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

Article 29.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE PERTE TOTALE OU PARTIELLE DE LA MARCHANDISE.

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

d'après le cours à la Bourse,
à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

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

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

Article 30.

PRÉSUMPTION DE LA PERTE DE LA MARCHANDISE. CAS OÙ ELLE EST RETROUVÉE.

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

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

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

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

(g) The risk that the convoyer of live animals or goods is intended to obviate when, under the present Convention, the tariffs or an agreement with the consignor mentioned in the way-bill, the transport of such animals or goods is conditional upon convoy.

§ 2. — If, in the actual circumstances, loss or damage may have been caused by one or more of the above-mentioned causes, there shall be a presumption that it in fact resulted from one of those causes, failing proof to the contrary by the person entitled to dispose of the goods.

That presumption shall not apply in the case contemplated in § 1 (a) in the event of an abnormal loss of weight or loss of packages.

Article 29.

AMOUNT OF COMPENSATION PAYABLE IN THE CASE OF TOTAL OR PARTIAL LOSS OF GOODS.

When, under the provisions of the present Convention, the railway is liable for compensation in the case of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated :

In accordance with the exchange price,
Failing such exchange price, in accordance with the current market price,
Or, failing both the foregoing, in accordance with the ordinary value

of goods of the same nature and quality at the place and time at which the goods were accepted for transport. Nevertheless, the compensation shall not exceed 100 francs per kg. of gross weight short, subject to the limitation set out in Article 34.

The transport charge, Customs duties and any other disbursements in respect of the transport of the goods lost shall also be refunded, without, however, any payment of damages.

Higher compensation shall only be payable if a declaration of interest in delivery has been made in accordance with Article 35, § 4, and in cases of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, within the meaning of Article 36.

When the prices to be taken as a basis in calculating compensation are expressed in a currency other than that of the State in which payment is claimed, conversion shall be effected at the rate of exchange at the date and place of payment.

Article 30.

PRESUMPTION OF LOSS OF GOODS. CASES IN WHICH GOODS ARE RECOVERED.

§ 1. — The person entitled may, without being required to furnish other proof, regard goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days following the expiry of the delivery periods as calculated under Article 11.

§ 2. — The person entitled may, on receiving compensation for the loss of goods, stipulate in his receipt that he shall be forthwith notified in the event of the goods being recovered in the course of the year following the payment of such compensation.

He shall receive a written acknowledgment of such stipulation.

§ 3. — During a period of thirty days after the receipt of such notification, the person entitled may require the goods to be delivered to him at any station on the route, on payment of the cost of transport from the station of despatch to that of delivery and repayment of the sum received by him as compensation, less the cost of transport, if included therein, but without prejudice to any claim he may have to compensation for delay in delivery under Article 33 and Article 35, § 3.

§ 4. — Failing the appropriate stipulation in the receipt, in accordance with § 2 above, or of instructions given within the period of thirty days provided for in § 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the railway shall be entitled to dispose thereof, in accordance with the laws and regulations of the State to which it belongs.

Article 31.

RESTRICTIONS DE LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE DÉCHET DE POIDS.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du manquant qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué :

a) Deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais,
Cornes et onglons,	Mastic frais,
Crins,	Os entiers ou moulus,
Cuirs,	Peaux,
Déchets de peaux,	Poissons séchés,
Ecorces,	Racines,
Feuilles de tabac fraîches,	Savons et huiles concrètes,
Fourrures,	Sel,
Fruits frais,	Soies de porc,
Fruits séchés ou cuits,	Tabac haché,
Graisses,	Tendons d'animaux ;
Houblon,	

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

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

Article 32.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DE LA MARCHANDISE.

En cas d'avarie, le chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

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

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

Article 31.

LIMITATION OF LIABILITY IN THE EVENT OF LOSS OF WEIGHT.

§ 1. — As regards goods which, by reason of their special nature, generally undergo a loss of weight through the mere fact of transport, the railway shall only be liable in respect of such part of the deficiency as may exceed the allowances set out below, whatever the length of the journey :

(a) 2 % of the weight of liquid goods, or goods handed over for transport in a moist condition, together with the following :

Liquorice wood	Wool
Rasped or ground dye woods	Fresh vegetables
Horns and hooves	Fresh putty
Horse hair	Bones (whole or ground)
Leather	Hides
Shreds of hides	Dried fish
Bark	Roots
Fresh tobacco leaves	Soap and hard oils
Fur	Salt
Fresh fruit	Pigs' bristles
Dried or cooked fruit	Cut tobacco
Fats	Animal sinews ;
Hops	

(b) 1 % of the weight of all other dry goods also subject to wastage in course of transport.

§ 2. — The limitation on liability provided for in § 1 of the present Article shall not apply if it is proved by the actual circumstances that the loss did not arise from the causes justifying the above-mentioned allowances.

§ 3. — Should several packages be transported under a single way-bill, the allowance shall be calculated separately for each package, if its weight was separately indicated on the way-bill before despatch or can be otherwise established.

§ 4. — In the event of the total loss of goods, no deduction shall be made for wastage in course of transport in calculating compensation.

§ 5. — The provisions of the present Article shall in no way affect those of Article 28.

Article 32.

AMOUNT OF COMPENSATION PAYABLE IN CASE OF DAMAGE TO GOODS.

In the case of damage to goods, the railway shall, subject to the exception provided for in Article 34, be liable for the amount of the depreciation in the value of the goods, but not for any further damages. Higher compensation may only be claimed in the event of a declaration of interest in delivery, in accordance with Article 35, § 4, and in cases of wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, within the meaning of Article 36.

Nevertheless, the compensation shall not exceed :

(a) If the whole consignment has been deteriorated by the damage sustained, the sum that would have been payable in the case of total loss ;

(b) If the value of only part of the consignment has been depreciated by the damage, the sum that would have been payable in case of the loss of the part deteriorated.

Article 33.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ POUR RETARD A LA LIVRAISON.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du retard correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du retard inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

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

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

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

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

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 34.

LIMITATION DE L'INDEMNITÉ EN VERTU DE CERTAINS TARIFS.

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

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

Article 35.

DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON.

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

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs-or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

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

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

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

a) S'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard :

Le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré ;

b) Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard :

Une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

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

Article 33.

AMOUNT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY.

§ 1. — Should the delivery period be exceeded and failing proof by the person entitled that loss has resulted therefrom, the railway shall pay one-tenth of the transport charge in respect of each excess period equal to one-tenth of the delivery period, any odd period being counted as one whole tenth of the delivery period. Nevertheless, compensation shall not exceed one-half of the transport charge.

§ 2. — Should it be proved that loss has in fact resulted from the delay, compensation not exceeding the transport charge shall be payable in respect of such loss.

§ 3. — The compensation provided for in §§ 1 and 2 of the present Article shall not be additional to that due for total loss of goods.

In the case of partial loss, it shall only be payable, if at all, in respect of such part of the consignment as has not been lost.

In the case of damage, it may, in appropriate cases, be additional to the compensation provided for in Article 32.

In any case, compensation under §§ 1 and 2, plus that provided for in Articles 29 and 32, shall not exceed the amount payable for the total loss of the goods.

Article 34.

LIMITATION OF COMPENSATION UNDER CERTAIN TARIFFS.

Should the railway offer to the public special transport terms (special or exceptional tariffs) involving a reduction of the total standard charge (under the general tariffs), it may set a maximum limit upon the compensation payable in the event of damage, loss or delay.

Should such a maximum limit be fixed by a tariff ruling on part of the route only, it shall not apply unless the circumstances giving rise to compensation occurred on such part of the route.

Article 35.

DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY.

§ 1. — A declaration of interest in delivery may be made in respect of any consignment and shall be entered on the way-bill, as provided in Article 6, § 6 (*k*).

The amount declared shall be stated in the currency of the State of departure, in gold francs or in such other currency as may be specified by the tariffs.

§ 2. — An additional charge shall be made of one-tenth per mille of the sum declared per unit of 10 kilometres, such unit being indivisible.

A lower rate may be introduced by the tariffs and a minimum charge fixed.

§ 3. — Should a declaration of interest in delivery be made, the following compensation shall be payable in case of delay :

(*a*) Failing proof that loss has resulted from such delay :

Twice the sums fixed in Article 33, § 1, up to an amount not exceeding the interest declared ;

(*b*) If it is proved that loss has resulted from the delay :

Compensation up to an amount not exceeding the interest declared.

When the amount of the interest declared is less than the compensation provided for in Article 33, such compensation may be claimed in place of compensation under (*a*) and (*b*) above.

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

- a) Les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre,
- b) Le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

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

Article 36.

MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE LOURDE IMPUTABLE AU CHEMIN DE FER.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

Article 37.

INTÉRÊTS DE L'INDEMNITÉ.

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

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

Article 38.

RESTITUTION DES INDEMNITÉS.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

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

Article 39.

RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER POUR SES AGENTS.

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

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

CHAPITRE II

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 40.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES.

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

§ 4. — In case of total or partial loss of, or damage to, goods in respect of which a declaration of interest in delivery has been made, the following compensation shall be payable :

(a) Compensation under Articles 29 and 32 or, if appropriate, Article 34, and in addition,

(b) Compensation for any additional loss proved up to an amount not exceeding that of the interest declared.

§ 5. — In the event of damage to, or partial loss of, the goods, together with delay in delivery, the compensation due under §§ 3 and 4 (b) shall only be payable up to the amount of the declared interest in delivery.

Article 36.

AMOUNT OF THE COMPENSATION IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT OR GROSS NEGLIGENCE ON THE PART OF THE RAILWAY.

In any case in which total or partial loss of, damage to, or delay in the delivery of goods is due to wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway, the person entitled shall receive full compensation for such prejudice as he can be proved to have suffered up to twice the maximum amounts provided for in Articles 29, 32, 33, 34 and 35, according to the circumstances of the case.

Article 37.

INTEREST ON COMPENSATION.

The person entitled may claim interest at 6 % on the compensation granted on a way-bill, whenever such compensation exceeds ten francs.

Such interest shall accrue from the date of the administrative claim provided for in Article 40, or, if no such claim is made, from the date on which legal proceedings are instituted.

Article 38.

REPAYMENT OF COMPENSATION.

Any compensation unwarrantably obtained shall be returned.

In case of fraud, the railway shall further be entitled to payment of a sum equal to that unwarrantably obtained, without prejudice to the institution of criminal proceedings.

Article 39.

LIABILITY OF THE RAILWAY IN RESPECT OF THE ACTS OF ITS AGENTS.

The railway shall be liable in respect of the officials in its service and of any other persons whom it employs for transport purposes.

Nevertheless, if, at the request of the person concerned, the railway officials make out way-bills, supply translations or render any other services which the railway is under no obligation to perform, they shall be regarded as acting on behalf of the person to whom they render such services.

CHAPTER II.

ADMINISTRATIVE CLAIMS. ACTIONS, PROCEDURE AND LIMITATION
IN THE CASE OF DISPUTES ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.

Article 40.

ADMINISTRATIVE CLAIMS.

§ 1. — Administrative claims based on the transport contract shall be made in writing to the railway designated in Article 42.

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

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

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

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

Article 41.

PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER LE DROIT D'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER.

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

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

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

A l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21 ;

Au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

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

Article 42.

CHEMINS DE FER CONTRE LESQUELS L'ACTION PEUT ÊTRE EXERCÉE. COMPÉTENCE.

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

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

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

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

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

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 2. — Such a claim may be made by the persons having a right of action against the railway under Article 41.

§ 3. — Should the claim be made by the consignor, he shall produce the duplicate way-bill. Should it be made by the consignee, he shall produce the way-bill if this has been delivered to him.

§ 4. — The way-bill, the duplicate way-bill and any other documents which a claimant thinks fit to attach to his claim shall be produced either in the original or in copies, the latter being duly certified should the railway so request.

On the settlement of a claim, the railway may require the production of the original way-bill, duplicate way-bill or cash on delivery voucher in order that a record of the settlement may be endorsed thereon.

Article 41.

PERSONS HAVING A RIGHT OF ACTION AGAINST THE RAILWAY.

§ 1. — An action for the recovery of a sum paid under a transport contract shall only be maintainable by the person by whom the payment was made.

§ 2. — An action in respect of the collection of cash on delivery in accordance with Article 19 shall only be maintainable by the consignor.

§ 3. — Other actions against the railway arising out of the transport contract shall be maintainable :

By the consignor, as long as he is entitled to modify the transport contract in accordance with Article 21 ;

By the consignee, as from the time either of his receiving the way-bill or of his asserting his rights under Article 16, § 3.

To institute such proceedings, the consignor must produce the duplicate way-bill. Failing this, he may not take proceedings against the railway unless authorised to do so by the consignee or unless he can prove that the consignee has refused the goods.

Article 42.

RAILWAYS AGAINST WHICH ACTIONS MAY BE BROUGHT. JURISDICTION.

§ 1. — An action to recover sums paid under a transport contract shall lie against the railway to which the payment was made or against the railway on whose behalf the payment was unwarrantably taken.

§ 2. — An action regarding the collection of cash on delivery under Article 19 shall only lie against the railway by which the goods were despatched.

§ 3. — Other actions arising out of the transport contract shall only lie against the railway of despatch, the railway of destination or the railway on which the cause of action occurred.

An action will lie against the railway of destination even though the goods have never reached it.

The plaintiff shall be free to bring proceedings against whichever of the railways he prefers, but once proceedings have been instituted his right of option ceases.

§ 4. — Proceedings may only be brought in the competent court of the State to which the defendant railway belongs, unless otherwise provided in agreements between the States or in the instruments granting concessions.

When an undertaking operates independent railway systems in different States, each such system shall be regarded as a separate railway for the purposes of the present paragraph.

§ 5. — L'action peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

Article 43.

CONSTATATION DE LA PERTE PARTIELLE OU D'UNE AVARIE SUBIE PAR UNE MARCHANDISE.

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

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

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

Article 44.

EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

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

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

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

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

a) Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43 ;

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

c) Si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire ;

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

a) Que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le chemin de fer à l'ayant droit ;

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

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

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

§ 5. — Proceedings may be taken against a railway other than those designated in §§ 1, 2 and 3 when brought as a counterclaim or other mode of defence in a main action based on the same transport contract.

§ 6. — The provisions of the present Article shall not apply to claims of the railways against each other, which are dealt with in Chapter III of this Part.

Article 43.

VERIFICATION OF PARTIAL LOSS OF OR DAMAGE TO GOODS.

§ 1. — When partial loss of or damage to goods is discovered or presumed by the railway or asserted by the person entitled, the railway shall immediately, and if possible in the presence of such person, have a formal report drawn up certifying the condition and, if necessary, the weight of the goods and, as far as possible, the amount of the loss or damage, the cause and the time at which it occurred.

A copy of the report shall, on request, be supplied to the person entitled free of charge.

§ 2. — Should the person entitled not accept the terms of the report, he may require judicial verification of the condition and weight of the goods and of the cause and amount of the damage in accordance with the laws and regulations of the State in which such verification takes place.

Article 44.

ACCEPTANCE OF THE GOODS A BAR TO ACTIONS AGAINST THE RAILWAY ON THE TRANSPORT CONTRACT.

§ 1. — Acceptance of goods shall bar any proceedings against the railway arising out of the transport contract.

§ 2. — An action shall nevertheless be maintainable :

(1) If the person entitled proves that the prejudice he has suffered was caused by wilful misconduct or gross negligence on the part of the railway ;

(2) In the case of a claim arising out of delay, when the claim is made against one of the railways designated in Article 42, § 3, within a period not exceeding thirty days, not including the day on which the goods were accepted ;

(3) In the case of a claim for partial loss of or damage to the goods :

(a) If the loss or damage was established before acceptance of the goods by the person entitled in accordance with Article 43 ;

(b) If the verification which should have taken place under Article 43 was only omitted through the fault of the railway ;

(c) If goods despatched in full truck-loads under the terms of the present Convention are reconsigned in accordance with Article 27, § 4, and the partial loss or damage is not discovered until delivery to the last consignee ;

(4) In the case of a claim for non-apparent damage or loss, the existence of which is discovered after acceptance, provided always :

(a) That the railway did not offer the person entitled an opportunity to inspect the goods at the station of destination ;

(b) That the request for verification in accordance with Article 43 is made immediately after discovery of the loss or damage and not more than seven days after acceptance of the goods ;

(c) That the claimant proves that the loss or damage took place in the interval between acceptance for transport and delivery ;

(5) When the object of the proceedings is to recover sums paid or sums to be collected on delivery in accordance with Article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

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

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

Article 45.

PRESCRIPTION DE L'ACTION NÉE DU CONTRAT DE TRANSPORT.

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

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

- a) De l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire ;
- b) De l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer ;
- c) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ;
- d) D'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court :

- a) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu ;
- b) Pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale : du trentième jour après l'expiration du délai de livraison ;
- c) Pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul : du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de l'acceptation de la marchandise au transport ;
- Pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour du règlement du compte avec l'expéditeur ;
- Pour les demandes du chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou *vice versa*, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit : du jour de la restitution de cette somme ;
- d) Pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19 : du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison ;
- e) Pour les actions en paiement d'un reliquat de vente : du jour de la vente ;
- f) Pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane : du jour de la réclamation de la douane.

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

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

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3. — Acceptance of goods may be refused even after the receipt of the way-bill, and payment of the transport charges, pending verification of alleged loss or damage.

Any reservations made on the receipt of goods shall be without effect unless accepted by the railway.

§ 4. — If, on delivery, any of the goods mentioned in the way-bill should be found to be missing, the consignee may specify on the receipt provided for in Article 16, § 1, that such goods, duly described, have not been delivered to him.

Article 45.

LIMITATION OF ACTIONS ARISING OUT OF THE TRANSPORT CONTRACT.

§ 1. — An action on a transport contract shall not be maintainable after the expiry of a period of one year unless the sum due has already been fixed by acknowledgment, compromise or judgment.

Nevertheless, the period of limitation shall be three years in the case of :

(a) An action brought by the consignor to recover sums collected by the railway from the consignee on delivery ;

(b) An action brought by the consignor to recover the balance of the proceeds of a sale effected by the railway ;

(c) An action in respect of loss or damage caused by wilful misconduct ;

(d) An action based on a case of fraud within the meaning of Article 38.

§ 2. — The period of limitation shall commence to run :

(a) In the case of claims for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery ;

(b) In the case of claims for compensation for total loss, from the thirtieth day after the expiry of the delivery period ;

(c) In the case of claims for payment or repayment of charges, subsidiary charges or surcharges or for the readjustment of charges in the event of misapplication of the tariff or error in calculation, from the date of the payment of the charges, subsidiary charges or surcharges, or, if no payment has been made, from the date of the acceptance of the goods for transport ;

In the case of claims in respect of sums payable under a prepayment note, from the date of the settlement of the account with the consignor ;

In the case of claims by the railway for the repayment of a sum paid by the consignee instead of the consignor, or *vice versa*, which the railway is required to return to the person entitled, from the date of the return of such sum ;

(d) In the case of claims regarding the collection of cash on delivery in accordance with Article 19, from the forty-second day after the expiry of the delivery period ;

(e) In the case of actions to recover the balance of the proceeds of a sale, from the date of the sale ;

(f) In the case of claims for the payment of additional duty demanded by the Customs authorities, from the date on which such demand is made.

The dates indicated as the beginning of the period of limitation are in no case to be included in such period.

§ 3. — Should an administrative claim be made in writing to the railway in accordance with Article 40, the period of limitation shall cease to run. The period of limitation shall continue to run from the day on which the railway rejects by written notification the claim and returns the documents attached thereto. The burden of proof of the receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest on the party relying thereon.

Further claims in the same connection shall not suspend the period of limitation.

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

Article 46.

INADMISSIBILITÉ DE LA REPRISE DE L'ACTION ÉTEINTE OU PRESCRITE.

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

CHAPITRE III

RÈGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

RÈGLEMENT DES COMPTES ENTRE CHEMINS DE FER.

§ 1. — Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un chemin de fer au chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48.

RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR PERTE TOTALE OU PARTIELLE OU POUR AVARIE.

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) Le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;
b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c) ;

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

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

§ 4. — Subject to the foregoing provisions, the suspension and interruption of the period of limitation shall be regulated by the laws and regulations of the State in which the action is brought.

Article 46.

NON-REVIVAL OF RIGHTS OF ACTION BARRED UNDER PREVIOUS ARTICLES.

A right of action barred, whether through lapse of time or otherwise, under Articles 44 and 45 cannot be revived either as a counter-claim or other mode of defence in another action.

CHAPTER III.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS AND CLAIMS OF RAILWAYS AGAINST EACH OTHER.

Article 47.

SETTLEMENT OF ACCOUNTS BETWEEN RAILWAYS.

§ 1. — A railway having collected, either on despatch or on arrival, transport charges or other payments due under the transport contract shall pay to the other railways concerned their proper share of such charges and sums.

§ 2. — As soon as goods are handed over by one railway to the subsequent railway, the first railway shall be entitled to debit the second with the amount of the charges and other payments to which the goods were made subject, on being handed over for transport, by the terms of the way-bill, subject to the final settlement of accounts in accordance with § 1 of the present Article.

§ 3. — Subject to its rights against the consignor, the railway of despatch shall be liable for any transport charges or other charges which it may have failed to collect, despite the fact that, in the way-bill, the consignor made himself responsible therefor.

§ 4. — Should the railway of destination deliver goods without collecting the charges and payments to which they are subject, it shall itself be liable for such charges and payments, without prejudice to its rights against the consignor.

Article 48.

CLAIMS IN RESPECT OF COMPENSATION FOR TOTAL OR PARTIAL LOSS OR DAMAGE.

§ 1. — A railway which has paid compensation for total or partial loss of, or for damage to, goods under the provisions of the present Convention shall be entitled to claim against the railways associated in the transport of the goods, in accordance with the following provisions :

(a) The railway through which the loss or damage was caused shall be solely liable ;

(b) When the loss or damage was caused by an act of more than one railway, each railway shall be liable for the loss or damage that it caused. If, in any case, such a distinction cannot be established, liability for compensation due shall be shared between them according to the principles laid down under (c) ;

(c) If it cannot be proved that the loss or damage was caused by the act of one or more railways, liability for the compensation due shall be divided among all the railways associated in the transport of the goods, with the exception of those which can prove that the loss or damage was not caused on their lines. Such division of liability shall be in proportion to the kilometric distances governed respectively by the tariffs of each of the railways liable.

§ 2. — In the event of the insolvency of any one of the railways, the unpaid share due from it shall be divided among all the other railways which have participated in the transport, in proportion to the kilometric distances governed by their respective tariffs.

Article 49.

RECOURS EN CAS D'INDEMNITÉ POUR RETARD A LA LIVRAISON.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article II de la présente convention sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante :

1^o Entre deux chemins de fer voisins :

a) Le délai d'expédition est partagé également ;

b) Le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer ;

2^o Entre trois chemins de fer ou plus :

a) Il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse ;

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les chemins de fer participants ;

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50.

PROCÉDURE DE RECOURS.

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

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

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

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

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

Article 49.

CLAIMS IN RESPECT OF COMPENSATION FOR DELAY IN DELIVERY.

§ 1. — The rules laid down in Article 48 shall apply in the case of the payment of compensation for delay. Should the delay have been caused by proved irregularities on more than one railway, liability for compensation shall be divided among such railways in proportion to the length of the delay occurring on their respective lines.

§ 2. — The delivery periods specified in Article 11 of the present Convention shall be allocated between the various railways taking part in the transport of a given consignment as follows :

(1) Between two neighbouring railways :

(a) The time allowed for despatch shall be divided equally ;

(b) The time allowed for transport shall be divided in proportion to the kilometric distances governed respectively by the tariff of each railway ;

(2) Between three or more railways :

(a) Of the time allowed for despatch, 12 hours in the case of slow freight and 6 hours in the case of fast freight shall be allocated both to the first and last railways ;

(b) The remainder of the time allowed for despatch together with one-third of the time allowed for transport shall be equally divided among all the railways concerned ;

(c) The remaining two-thirds of the time allowed for transport shall be shared in proportion to the kilometric distances governed respectively by the tariff of each railway.

§ 3. — Any additional time to which a railway may be entitled shall be allocated to such railway.

§ 4. — The interval between the time at which goods are handed over to the first railway and the time at which the delivery period commences to run shall remain exclusively at the disposal of such railway.

§ 5. — The foregoing allocation of the delivery period shall not arise unless such period has been exceeded.

Article 50.

PROCEDURE IN RESPECT OF CLAIMS.

§ 1. — No railway against which a claim is brought under Articles 48 and 49 above shall be entitled to contest the regularity of the payment made by the administration making the claim, if the amount of the compensation was fixed by a court of law after the said railway had been duly notified of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance. The court trying the main action shall decide, according to circumstances, what time shall be allowed for notification of the proceedings and the entering of an appearance.

§ 2. — A railway desiring to take proceedings to enforce its claims shall join all the other railways concerned with which it has been unable to reach a settlement in the same action, failing which its right of action against a railway not so joined shall cease.

§ 3. — The court shall, in one and the same decision, pass on all claims brought before it.

§ 4. — The decision shall not be subject to appeal on the part of the defendant railways.

§ 5. — Claims against other parties liable shall not be raised in the main action to recover compensation.

Article 51.

COMPÉTENCE POUR LES RECOURS.

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

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

Article 52.

CONVENTIONS PARTICULIÈRES AU SUJET DES RECOURS.

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

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 53.

APPLICATION DU DROIT NATIONAL.

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

Article 54.

RÈGLES GÉNÉRALES DE PROCÉDURE.

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

Article 55.

EXÉCUTION DES JUGEMENTS. SAISIES ET CAUTIONS.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La revision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

Article 51.

JURISDICTION IN RESPECT OF CLAIMS.

§ 1. — Exclusive jurisdiction in the matter of claims between railways shall rest with the courts of the domicile of the defendant railway.

§ 2. — Where the suit is brought against several railways, the plaintiff railway shall be free to elect in which of the courts competent under the preceding paragraph proceedings shall be instituted.

Article 52.

SPECIAL AGREEMENTS IN RESPECT OF CLAIMS.

The foregoing provisions shall not affect any special agreements concluded between railways either in advance in respect of all the claims which may arise between them or for a special case.

PART IV.

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

Article 53.

APPLICATION OF NATIONAL LAW.

Unless otherwise provided in the present Convention, the national laws and regulations concerning transport in each State shall apply.

Article 54.

GENERAL RULES OF PROCEDURE.

Unless otherwise provided in the present Convention, the procedure to be followed in respect of any disputes arising out of transport governed by the present Convention shall be that of the competent court.

Article 55.

ENFORCEMENT OF JUDGMENTS. SEIZURE AND SECURITY.

§ 1. — Judgments entered, either after both parties have been heard or in default, by the court competent under the provisions of the present Convention, shall, when enforceable under the laws applied by the competent court, become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in that State have been complied with. The merits of the dispute may not be made the subject of any further proceedings.

This shall not apply to awards which are only provisionally enforceable, nor to awards granting damages in addition to costs, against a plaintiff who fails in his suit.

§ 2. — Debts, arising out of international transport, owing to one railway by another not belonging to the same State shall not give rise to seizure unless under a decision of a judicial authority of the State of the creditor railway.

§ 3. — Le matériel roulant d'un chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

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

Article 56.

UNITÉ MONÉTAIRE. COURS DE CONVERSION OU D'ACCEPTATION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

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

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

Article 57.

OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

a) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer ;

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

c) De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

d) De faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux ;

e) D'instruire les demandes de modifications à la présente convention et de proposer la réunion des conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'annexe V à la présente convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la convention.

Article 58.

LISTE DES LIGNES SOUMISES A LA CONVENTION.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — The rolling-stock of a railway, and any movable property belonging to it contained in such rolling-stock, shall not be seized in territory other than that of the State to which the said railway belongs, save under a judgment rendered by the judicial authorities of that State.

§ 4. — Security for costs shall not be required in legal proceedings based on an international transport contract.

Article 56.

MONETARY UNIT. RATE OF CONVERSION OR ACCEPTANCE OF FOREIGN CURRENCY.

§ 1. — The amounts stated in francs in the present Convention or the Annexes thereto shall be regarded as referring to the gold franc weighing 10/31 grammes of gold 900 fine.

§ 2. — The railway shall, either by posting up outside its booking offices or in any other suitable manner, publish the rates at which it converts amounts stated in foreign currency for transport, collect on delivery, accessory and other charges which are payable in the money of the country (rate of conversion).

§ 3. — A railway accepting foreign currency in payment shall likewise publish the rate at which it accepts such currency (rate of acceptance).

Article 57.

CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL.

§ 1. — To facilitate and ensure the application of the present Convention, a Central Office for International Transport by Rail shall be established with the following duties :

(a) To receive communications from the various contracting States and railways concerned and bring them to the notice of other States and railways ;

(b) To collect, collate and publish information of every kind connected with international transport services ;

(c) To render, at the request of the parties, awards in any disputes which may arise between railways ;

(d) To facilitate the financial relations between the various railways arising out of international transport services and the recovery of outstanding debts, and with this object to ensure the continuance of proper relations between the various railways ;

(e) To examine requests for the amendment of the present Convention and, whenever necessary, to propose the convening of the Conferences provided for in Article 60.

§ 2. — The seat, composition and organisation of the Office and its means of action shall be as defined in the special Regulations forming Annex V to the present Convention. The Regulations and any amendments made in them by agreements between the various contracting States shall have the same validity and duration as the Convention.

Article 58.

LIST OF LINES SUBJECT TO THE CONVENTION.

§ 1. — The Central Office provided for under Article 57 shall compile and keep up to date a list of the lines subject to the present Convention. For that purpose, the Office shall receive notifications from the contracting States regarding the lines of any railway or any undertaking within the meaning of Article 2 to be entered on the list or removed therefrom.

§ 2. — The entry of a new line into the international transport system shall not take place until one month after the date of the letter from the Central Office notifying the other States of its inclusion in the list.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

ADMISSION DE NOUVEAUX ETATS.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

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

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

Article 60.

REVISION DE LA CONVENTION.

§ 1. — Les délégués des Etats contractants se réunissent pour la revision de la convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière conférence.

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

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

§ 3. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'annexe I, une commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'annexe VI de la présente convention. Les décisions de cette commission sont communiquées immédiatement aux gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 61.

DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR CERTAINS TRANSPORTS. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES.

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'annexe VIII.

§ 3. — Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent

§ 3. — The Central Office shall remove a line from the list immediately on receipt from the contracting State, at whose request it was entered on the list, of a notification to the effect that the line is no longer in a position to satisfy the obligations imposed on it by the Convention.

§ 4. — The receipt of an advice from the Central Office shall be sufficient to entitle each railway immediately to discontinue all international transport relations with a line struck off the list, except for traffic already *en route*, which must be carried to its destination.

Article 59.

ADMISSION OF NEW STATES.

§ 1. — Any State not a signatory of the present Convention, desiring to accede thereto, shall apply to the Swiss Government, which shall communicate its request to all the States Parties to the Convention with a note from the Central Office concerning the position, from the point of view of international transport, of the railways of the State making the request.

§ 2. — Unless, within six months from the despatch of the above-mentioned communication, at least two States inform the Swiss Government that they are opposed thereto, the request shall be deemed to have been accepted, and the Swiss Government shall notify the State making the request and all States Parties to the Convention to that effect.

In the contrary case, the Swiss Government shall notify all the States and the State concerned that consideration of its request will be postponed.

§ 3. — Admission shall become operative one month after the date of the despatch of the communication by the Swiss Government.

Article 60.

REVISION OF THE CONVENTION.

§ 1. — A Conference of delegates of the contracting States for the revision of the Convention shall be convened to meet by the Swiss Government not later than five years after the entry into force of the modifications adopted at the last Conference.

A Conference shall be convened earlier at the request of at least one-third of the contracting States.

§ 2. — The entry into force of the new Convention concluded as a result of a Revision Conference shall have the effect of abrogating the previous Convention, even as regards such Contracting Parties as may not ratify the new Convention.

§ 3. — To keep Annex I up to date, a Committee of Experts, the organisation and functions of which are laid down in regulations which constitute Annex VI to the present Convention, shall be set up. Its decisions shall be immediately communicated to the Governments of the States Parties to the Convention through the Central Office. They shall be deemed to have been accepted unless within two months of the date of notification at least two Governments object thereto. They shall come into force on the first day of the third month after the month in which the Central Office notifies the Governments of the contracting States of their acceptance. The Central Office shall specify such date when communicating decisions.

Article 61.

SPECIAL PROVISIONS FOR CERTAIN CLASSES OF TRANSPORT. SUPPLEMENTARY PROVISIONS.

§ 1. — In the case of transport in privately owned trucks, the provisions of Annex VII shall apply.

§ 2. — As regards the transport of express packages, the railways may, by the insertion of appropriate clauses in their tariffs, agree on special provisions in conformity with Annex VIII.

§ 3. — In the case of the classes of transport hereinafter specified, two or more contracting States by means of special agreements, or the railways by means of appropriate clauses in their

convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente convention ; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'annexe II à la présente convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants :

- 1^o Transports avec document de transport négociable ;
- 2^o Transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture ;
- 3^o Transports de journaux ;
- 4^o Transports de marchandises destinées aux foires ou expositions ;
- 5^o Transports de cadres vides ou chargés ;
- 6^o Transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemins de fer.

§ 4. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

DURÉE DE L'ENGAGEMENT RÉSULTANT DE L'ADHÉSION A LA CONVENTION.

§ 1. — La durée de la présente convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

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

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

Article 63.

RATIFICATIONS.

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

Lorsque la convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la convention en vigueur.

Article 64.

TEXTES DE LA CONVENTION. TRADUCTIONS OFFICIELLES.

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

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

En cas de divergence, le texte français fait foi.

tariffs, may agree on conditions specially adapted to the said classes of transport derogating from the present Convention ; in particular, provision may be made for the use of a transport document differing from the form constituting Annex II to the present Convention.

The classes of transport referred to are :

- (1) Transport with a negotiable transport document ;
- (2) Transport of goods only to be delivered in return for the duplicate way-bill ;
- (3) Transport of newspapers ;
- (4) Transport of goods intended for fairs or exhibitions ;
- (5) Transport of frames, empty or otherwise ;
- (6) Transport of lifting apparatus and of equipment for the protection of goods carried by rail against heat and cold.

§ 4. — Any supplementary provisions which contracting States or participating railways may deem necessary to publish with a view to the application of the Convention shall be communicated by them to the Central Office.

Agreements for the adoption of such provisions may be put into force on the railways which have acceded thereto in the manner provided for in the laws and regulations of each State, without, however, the International Convention being affected thereby.

Their entry into force shall be notified to the Central Office.

Article 62.

DURATION OF THE UNDERTAKING ENTERED INTO BY STATES PARTIES TO THE CONVENTION.

§ 1. — The duration of the present Convention shall be unlimited. Nevertheless, any State Party thereto may withdraw under the following conditions :

The original undertaking shall be valid up to December 31st of the fifth year following the entry into force of the present Convention. Any State desiring to withdraw at the end of that period shall give notice to that effect, at least one year previously, to the Swiss Government, which shall notify all the States Parties to the Convention.

Failing notice of withdrawal within the prescribed period, the undertaking shall be automatically extended for a period of three years, and thereafter for successive periods of three years unless denounced at least one year before December 31st of the last year of any one of the successive three-year periods.

§ 2. — States accepted as Parties to the Convention during the period of five years, or during one of the periods of three years, shall be bound until the end of such period, and thereafter until the end of each of the succeeding periods, unless their undertaking be denounced at least one year before the expiry of one of them.

Article 63.

RATIFICATIONS.

The present Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited as soon as possible with the Swiss Government.

When the Convention shall have been ratified by fifteen States, the Swiss Government may communicate with the Governments concerned for the purpose of examining with them the possibility of bringing it into force.

Article 64.

TEXTS OF THE CONVENTION. OFFICIAL TRANSLATIONS.

The present Convention has been concluded and signed in the French language in accordance with the established diplomatic practice.

German and Italian texts, having the value of official translations, are attached to the French text.

In case of disagreement, the French text shall be taken as authentic.

TITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 65.

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à des brusques variations et que, d'autre part, pour des raisons d'ordre économique ou financier, certains Etats peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du chapitre III du titre III de la convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la convention, en décidant, pour certains trafics :

1^o a) Que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières ;

b) Que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucuns frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières ;

c) Que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée ;

2^o Que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis ;

3^o Qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement.

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des Etats susindiqués et les délégués de la Commission de gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne :

Ulrich VON HASSEL.
Heinrich NIEMACK.
Johannes KOFFKA.

Pour l'Autriche :

D^r Ant. RINTELEN.

Pour la Belgique :

P. Albert DE LIGNE.

Pour la Bulgarie :

Général Ivan VOLKOFF.

Pour le Danemark :

J. C. W. KRUSE.

Pour la Ville libre de Dantzig :

Alfred WYSOCKI.

Pour l'Espagne :

G. DE OJEDA.

PART V.

TRANSITIONAL PROVISIONS.

Article 65.

Having regard to the fact that the value of the currencies in use in the respective countries is subject to sudden fluctuations and that, moreover, for economic or financial reasons, States may be led to adopt measures calculated to cause difficulties in the application of the provisions of Part III, Chapter III, of the Convention, each State may, either by the insertion of provisions in the tariff or by act of the public authorities such as a general or special authority to the railway administrations, depart from the provisions of Articles 17, 19 and 21 of the Convention and decide, for certain classes of traffic :

1. (a) That goods consigned from its territory shall only be accepted on prepayment of transport as far as its frontiers ;

(b) That consignments entering its territory shall not be subject to any charges, or that the charges in respect of goods consigned to a destination within its territory shall only be prepaid on dispatch as far as its frontiers ;

(c) That the transport charges in respect of consignments passing through its territory in transit shall be paid either in the country of dispatch or in the country of destination, as those concerned may agree ;

(2) That consignments transported over its lines may not be subject to the collection of any charges on delivery and that no disbursements shall be made in respect of them ;

(3) That the consignor shall not be permitted to modify the transport contract as regards the prepayment of charges and the collection of cash on delivery.

Measures taken under the present Article shall be communicated to the Central Office in Berne. They shall not enter into force until, at the earliest, the expiry of a period of eight days as from the date on which the Central Office shall have brought such measures to the notice of the other States. Consignments *en route* shall not be affected by such measures.

In faith whereof the Plenipotentiaries of the States hereinafter mentioned and the Delegates of the Governing Commission of the Saar Territory have signed the present Convention.

Done at Rome, this twenty-third day of November, one thousand nine hundred and thirty-three, in two copies, of which one shall remain deposited in the archives of the Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Italy and the other shall be transmitted by the Italian Government to the Swiss Government to be deposited in its archives. A certified true copy of the present Convention shall be transmitted by the Italian Government to all the States represented at the Conference and to the Portuguese Government.

For Germany :

Ulrich VON HASSEL.

Heinrich NIEMACK.

Johannes KOFFKA.

For Austria :

Dr. Anton RINTELEN.

For Belgium :

Prince Albert DE LIGNE.

For Bulgaria :

General Ivan VOLKOFF.

For Denmark :

J. C. W. KRUSE.

For the Free City of Danzig :

Alfred WYSOCKI.

For Spain :

G. DE OJEDA.

- Pour l'Estonie :
A. SCHMIDT.
- Pour la Finlande :
Pontus ARTTI.
- Pour la France :
Charles DE CHAMBRUN.
- Pour la Grèce :
M. C. MÉLAS.
- Pour la Hongrie :
Frédéric VILLANI.
- Pour l'Italie :
Lodovico LUCIOLLI.
A. GIANNINI.
Luigi MACCALLINI.
Ludovico BELMONTE.
Massimo CHIESA.
P. QUARONI.
A. LANDRA.
Salvatore MALTESE.
LA VALLE.
Luca PIETROMARCHI.
A. FILONI.
S. SCOCCIANTI.
- Pour la Lettonie :
Dr A. SPEKKE.
- Pour le Liechtenstein :
HUNZIKER.
- Pour le Luxembourg :
DUMONT.
- Pour la Norvège :
J. IRGENS.
- Pour les Pays-Bas :
J. PATIJN.
- Pour la Pologne :
Alfred WYSOCKI.
- Pour la Roumanie :
J. LUGOSIANU.
- Pour la Suède :
Erik SJOBORG.
- Pour la Suisse :
HUNZIKER.
- Pour la Tchécoslovaquie :
F. CHVALKOVSKÝ.
- Pour la Turquie :
Zeki NEBIL.
- Pour la Yougoslavie :
Y. DOUTCHITCH.
- Pour la Commission de gouvernement du Terri-
toire du Bassin de la Sarre :
L. D'EHRNROOTH.

- For Estonia :
A. SCHMIDT.
- For Finland :
Pontus ARTTI.
- For France :
Charles DE CHAMBRUN.
- For Greece :
M. C. MÉLAS.
- For Hungary :
Frédéric VILLANI.
- For Italy :
Lodovico LUCIOLI.
A. GIANNINI.
Luigi MACCALLINI.
Ludovico BELMONTE.
Massimo CHIESA.
P. QUARONI.
A. LANDRA.
Salvatore MALTESE.
LA VALLE.
Luca PIETROMARCHI.
A. FILONI.
S. SCOCCIANTI.
- For Latvia :
Dr. A. SPEKKE.
- For Liechtenstein :
HUNZIKER.
- For Luxemburg :
DUMONT.
- For Norway :
J. IRGENS.
- For the Netherlands :
J. PATIJN.
- For Poland :
Alfred WYSOCKI.
- For Roumania :
J. LUGOSIANU.
- For Sweden :
Erik SJOBORG.
- For Switzerland :
HUNZIKER.
- For Czechoslovakia :
F. CHVALKOVSKÝ.
- For Turkey :
Zeki NEBIL.
- For Yugoslavia :
Y. DOUTCHITCH.
- For the Governing Commission of the Saar
Territory :
L. D'EHRNROOTH.

ANNEXE I
(Article 4).PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OBJETS ADMIS AU TRANSPORT
SOUS CERTAINES CONDITIONS

Texte issu des délibérations de la Commission d'experts de l'annexe I, réunie à Pérouse en mai 1937.

Entré en vigueur le 1^{er} octobre 1938 (ce texte annule et remplace les prescriptions du 1^{er} mai 1935).

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

- 1 (1) L'annexe I constitue le règlement d'exécution de l'art. 3, 4^o et de l'art. 4 § 1, 1^o de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Les matières et objets qui, d'après ces dispositions, ne sont admis au transport que sous certaines conditions, sont rangés dans la présente annexe en six classes, à savoir :

Classe I. Matières sujettes à l'explosion :

- I a) Explosifs (explosifs de mines ou de tir et matières analogues) ;
- I b) Munitions ;
- I c) Inflammateurs, pièces d'artifice, etc. ;
- I d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;
- I e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

Classe II. Matières sujettes à l'inflammation spontanée.

Classe III. Matières inflammables :

- III a) Liquides combustibles ;
- III b) Matières solides inflammables.

Classe IV. Matières vénéneuses.

Classe V. Matières caustiques.

Classe VI. Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

(2) Les matières et les objets qui entrent dans la définition des classes I, II et VI sont exclus du transport par la CIM. Sont exceptés (art. 3, 4^o de la CIM) les matières et les objets énumérés aux numéros marginaux (marg.) 21, 61, 101, 131, 181, 201 et 601, qui sont admis au transport sous certaines conditions et sont désignés comme matières et objets de l'annexe I.

(3) Les matières et les objets qui entrent dans la définition des classes III, IV et V ne sont pas exclus du transport par la CIM. Toutefois les matières et les objets énumérés aux marg. 301, 351, 401 et 501 ne sont admis au transport que sous certaines conditions (art. 4 § 1, 1^o de la CIM) et deviennent, de ce fait, également des matières et objets de l'annexe I.

(4) Les envois contenant des matières et objets de l'annexe I sont marqués en encadrant en noir ou en rouge ou en soulignant en rouge la désignation de la marchandise dans la lettre de voiture. Voir aussi art. 6 § 6 e), art. 7 §§ 2 et 5 et art. 28 § 1 e) de la CIM.

- 2 (1) Les conditions normales de transport sont applicables aux matières et objets de l'annexe I à moins que cette dernière n'en dispose autrement.

(2) Les dispositions de l'annexe I relatives au transport se divisent en six classes et trois appendices.

a) Les conditions de transport applicables à chaque classe sont réparties dans les chapitres suivants :

ANNEX I.
(Article 4).REGULATIONS CONCERNING ARTICLES ACCEPTED FOR TRANSPORT SUBJECT
TO CERTAIN CONDITIONS.

Text resulting from the Discussions of the Committee of Experts on Annex I at Perugia in May 1937.

Came into force on October 1st, 1938 (the present text annuls and supersedes the Regulations of May 1st, 1935).

PRELIMINARY OBSERVATIONS.

(1) Annex I constitutes the regulations for the execution of Article 3 (4) and of Article 4, § 1 (1), of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C.I.M.). The substances and articles which, in accordance with the present provisions, are accepted for transport only on certain conditions are grouped in the present Annex into six classes, as follows :

Class I. Explosive substances :

- I (a) Explosives (explosives for blasting, propellants and similar substances) ;
- I (b) Ammunition ;
- I (c) Igniters, fireworks, etc. ;
- I (d) Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure ;
- I (e) Substances which, on contact with water, emit inflammable gases or gases facilitating combustion ;

Class II. Substances liable to spontaneous combustion ;

Class III. Inflammable substances :

- III (a) Inflammable liquids ;
- III (b) Solid inflammable materials ;

Class IV. Poisonous substances ;

Class V. Corrosive substances ;

Class VI. Substances which are obnoxious or liable to cause infection.

(2) Substances and articles covered by the definition given in respect of Classes I, II and VI shall not be accepted for transport under the C.I.M. This shall not apply (Article 3 (4) of the C.I.M.) to the substances and articles mentioned under the marginal numbers (marg. nos.) 21, 61, 101, 131, 181, 201 and 601, which shall be accepted for transport subject to certain conditions and shall be described as "substances and articles included in Annex I".

(3) Substances and articles covered by the definition given in respect of Classes III, IV and V shall be accepted for transport under the C.I.M. Nevertheless, the substances and articles enumerated under marg. nos. 301, 351, 401 and 501 shall be accepted for transport only subject to certain conditions (Article 4, § 1 (1), of the C.I.M.) and shall, *ipso facto*, likewise come under "substances and articles included in Annex I".

(4) The designation of the goods on way-bills for consignments containing substances and articles included in Annex I shall be enclosed in a black or red border or underlined in red. See also Article 6, § 6 (e), Article 7, §§ 2 and 5, and Article 28, § 1 (e), of the C.I.M.

(1) The normal conditions of transport shall apply to the substances and articles included in Annex I except where otherwise provided in that Annex.

(2) The provisions of Annex I relating to transport shall be grouped in six classes and three Appendices.

(a) The conditions of transport applicable to each class are classified under the following headings :

A. *Colis* :

1. Conditions générales d'emballage ;
2. Emballage de matières isolées ou d'objets de même espèce ;
3. Emballage en commun ;
4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*C. *Mentions dans la lettre de voiture.*D. *Matériel de transport* :

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement ;
2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

E. *Interdictions de chargement en commun.*F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

b) Les trois appendices contiennent :

L'appendice I, les conditions de stabilité de certaines matières sujettes à l'explosion ainsi que les règles relatives aux épreuves permettant de constater si ces conditions sont remplies ;

L'appendice II, les conditions d'utilisation des wagons munis d'installations électriques pour les matières et objets de la classe I a), des 3^o, 5^o, 6^o, 7^o, 13^o et 14^o de la classe I b) ainsi que des classes III a) et III b) ;

L'appendice III, les prescriptions relatives aux étiquettes de danger et l'explication des figures.

(3) Il y a, en outre, lieu d'observer les prescriptions nécessaires à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives (voir art. 13, § 1 de la CIM).

Il faut notamment, outre les mentions et attestations prescrites par la présente annexe, inscrire également dans la lettre de voiture les attestations prescrites par les autorités administratives et joindre les documents d'accompagnement exigés par celles-ci.

3-19

CLASSE I. MATIÈRES SUJETTES A L'EXPLOSION

I a) EXPLOSIFS (explosifs de mines ou de tir et matières analogues).

Nota. Les matières qui ne peuvent détoner au contact d'une flamme et qui ne sont pas plus sensibles, tant au choc qu'à la friction, que le dinitrobenzol, ne sont pas considérées comme sujettes à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I. L'expéditeur doit cependant inscrire dans la lettre de voiture, au-dessous de la désignation de la marchandise : « *N'est pas sujet à l'explosion au sens de la CIM.* »

1. *Énumération des matières.*

- 20 (1) Parmi les matières entrant dans la définition de la classe I a) ne sont admises au transport que celles énumérées au marg. 21, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 20 (2) à 51. Elles sont dès lors des matières de l'annexe I.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des matières de la classe I a) ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

- (2) Dans les explosifs de mines qui sont admis au transport, la nitroglycérine peut être remplacée en tout ou en partie par :

- a) Du nitroglycol ou
- b) De la dinitrochlorhydrine ou

A. *Parcels* :

1. General conditions of packing ;
2. Packing of single substances or of articles of the same kind ;
3. Mixed packing (*emballage en commun*) ;
4. Danger notices and labels on packages.

B. *Method of and conditions governing consignment.*C. *Particulars to be entered on the way-bill.*D. *Rolling-stock* :

1. Conditions governing trucks and loading ;
2. Danger notices and labels on trucks.

E. *Prohibition of mixed loading of vehicles* (*chargement en commun*).F. *Empty packages. Other regulations.*

(b) The three Appendices contain :

Appendix I : The conditions governing the stability of certain explosive substances and the rules relating to the tests for ascertaining whether such conditions are fulfilled ;

Appendix II : The conditions governing the use of trucks provided with electric fittings for the substances and articles of Class I (a), of (3), (5), (6), (7), (13) and (14) of Class I (b) and of Classes III (a) and III (b) ;

Appendix III : The regulations concerning danger labels and the meaning of signs.

(3) Furthermore, the regulations necessary to comply with the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities should be observed (see Article 13, § 1, of the C.I.M.).

In particular, in addition to the indications and guarantees provided for by the present Annex, the way-bill must also contain the guarantees and include the accompanying documents required by the administrative authorities.

CLASS I. EXPLOSIVE SUBSTANCES.

I (a) EXPLOSIVES (Explosives for Blasting, Propellants, and Similar Substances).

Note. Substances which cannot be detonated by contact with fire and which are not more sensitive to shock or friction than dinitrobenzol shall not be regarded as explosives within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and consequently shall not come under the provisions of Annex I. The consignor shall, however, write on the way-bill under the designation of the goods : " *Not liable to explosion within the meaning of the C.I.M.* ".

1. *List of Substances.*

(1) Only those substances included in the definition under Class I (a) which are listed in marg. no. 21 shall be accepted for transport, subject to the conditions specified in marg. nos. 20 (2)-51. They shall in that case be regarded as substances coming under Annex I.

Note. Empty packages which have contained substances coming under Class I (a) shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(2) Among the explosives for blasting accepted for transport, nitroglycerine may be replaced wholly or in part by :

- (a) Nitroglycol, or
- (b) Dinitrochlorhydrine, or

c) Un mélange nitré de glycérine ou de glycol ou de chlorhydrine avec de la sorbite ou
 d) Un mélange nitré de glycérine et de sorbite avec du glycol ou de la chlorhydrine,
 dans les cas sous c) et d) avec l'addition d'un stabilisant approprié.

21 1^{er} groupe. Explosifs admis au transport comme expéditions partielles et chargements complets :

1^o La *nitrocellulose (fulmicoton, coton-collodion)*, à savoir :

a) Sous forme d'ouate et non comprimée, contenant au plus 75 parties en poids de matières sèches et au moins 25 parties en poids :

D'eau ou

D'alcool (alcool éthylique, propylique, butylique, amylique ou leurs mélanges),

ou

D'eau et d'alcool, ou

D'alcool et de camphre, ou

De xylol ; en cas d'addition de xylol, la teneur en azote de la nitrocellulose ne doit pas dépasser 12 p. 100 ;

b) Comprimée, contenant au plus 85 parties en poids de matières sèches et au moins 15 parties en poids d'eau ;

Pour a) et b) voir aussi appendice I, marg. 701.

2^o La *matière brute de poudre non gélatinisée* servant à la fabrication des poudres sans fumée (p. ex. un mélange de nitrocellulose et de nitroglycérine) avec au plus 70 parties en poids de matières sèches et au moins 30 parties en poids d'eau.

3^o Les *poudres à la nitrocellulose gélatinisées non poreuses et non poussiéreuses* et les *poudres à la nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine non poussiéreuses* qui, les unes et les autres, d'après les prescriptions du pays expéditeur, entrent dans le 1^{er} groupe ; voir aussi appendice I, marg. 702.

4^o Les *poudres à la nitrocellulose gélatinisées poreuses, emballées conformément au marg. 25* ; voir aussi appendice I, marg. 702.

5^o Les *déchets de films de nitrocellulose lavés et traités par ébullition sous pression*, avec une teneur en camphre d'au moins 2 p. 100 ; voir aussi appendice I, marg. 703.

6^o Le *trinitrotoluol*.

7^o L'*hexanitrodiphénylamine* et l'*acide picrique*.

8^o Les corps nitrés organiques (voir aussi sous 15^o) :

a) Les *corps nitrés organiques*, en récipients d'une contenance au plus égale à 500 g., groupés en colis dont chacun ne doit pas contenir plus de 5 kg. de corps nitrés ; voir aussi appendice I, marg. 704 ;

b) La *tétranitrométhylaniline*, en emballages d'une contenance au plus égale à 25 kg. Chaque expédition ne doit pas peser, au total, plus de 300 kg. ; voir aussi appendice I, marg. 705.

Nota. Les corps nitrés organiques liquides sont exclus du transport.

9^o Le *tétranitrate de pentaerythrite (nitropentaerythrite)* finement cristallisé et uniformément humecté avec 30 p. 100 d'eau et la *triméthylènetrinitroamine* finement cristallisée et uniformément humectée avec 15 p. 100 d'eau. Chaque expédition ne doit pas peser, au total, plus de 300 kg. (voir aussi sous 16^o).

10^o Les *explosifs à base de nitrate d'ammoniaque gélatineux ou non gélatineux* ; voir aussi appendice I, marg. 706.

11^o Les *poudres de mines lentes analogues à la poudre noire* ayant pour composition centésimale : 70 à 75 de nitrate de soude (dont le quart au maximum peut être remplacé par du nitrate de potasse), 9 à 11 de soufre et 10 à 15 de houille ou de lignite ; voir aussi appendice I, marg. 707.

- (c) A nitrated mixture of glycerine or glycol or chlorhydrine with sorbite, or
 (d) A nitrated mixture of glycerine and sorbite with glycol or chlorhydrine,
 a suitable stabilising substance being added in the case of (c) and (d).

First Group. Explosives accepted for Transport as Part and Full Truck-Loads :

- (1) *Nitrocellulose (gun-cotton, collodion cotton)*, i. e. :
 (a) In the form of wadding and not compressed, containing not more than 75 parts in weight of dry matter and not less than 25 parts in weight of :
 Water, or
 Alcohol (ethyl, propyl, butyl or amyl alcohol, or mixtures thereof), or
 Water and alcohol, or
 Alcohol and camphor, or
 Xylene ; if xylene is added, the nitrogen content of the nitrocellulose shall not exceed 12% ;
 (b) Compressed, containing not more than 85 parts by weight of dry matter and not less than 15 parts by weight of water ;
 For (a) and (b), see also Appendix I, marg. no. 701.
- (2) The *crude part of non-gelatinised powder* used for the manufacture of smokeless powders (e. g. a mixture of nitrocellulose and nitroglycerine) with not more than 70 parts by weight of dried matter and not less than 30 parts by weight of water.
- (3) *Non-porous and non-pulverised gelatinised powders with nitrocellulose and non-pulverised powders with nitrocellulose containing nitroglycerine*, both of which shall, in accordance with the regulations of the country of despatch, be included in the first group ; see also Appendix I, marg. no. 702.
- (4) *Porous gelatinised powders with nitrocellulose packed as specified under marg. no. 25* ; see also Appendix I, marg. no. 702.
- (5) *Nitrocellulose film waste, washed and treated by boiling under pressure*, having a camphor content of not less than 2% ; see also Appendix I, marg. no. 703.
- (6) *Trinitrotoluene*.
- (7) *Hexanitrodiphenylamine and picric acid*.
- (8) Organic nitrated bodies (see also (15)) :
 (a) *Organic nitrated bodies* in receptacles containing not more than 500 g. placed in packages each of which shall not contain more than 5 kg. of nitrated bodies ; see also Appendix I, marg. no. 704.
 (b) *Tetranitromethylaniline* in packages containing not more than 25 kg. The total weight of each consignment shall not exceed 300 kg. ; see also Appendix I, marg. no. 705.
- Note.* Liquid organic nitrated bodies shall not be accepted for transport.
- (9) *Tetranitrate of pentaerythrite (nitropentaerythrite)* in fine crystals uniformly moistened with 30% of water and *trimethylenetrinitroamine* in fine crystals uniformly moistened with 15% of water. The total weight of each consignment shall not exceed 300 kg. (see also under (16)).
- (10) *Gelatinous or non-gelatinous explosives with an ammonium nitrate basis* ; see also Appendix I, marg. no. 706.
- (11) *Slow mining powders similar to black powder*, consisting of 70% to 75% of sodium nitrate (not more than a quarter of which may be replaced by potassium nitrate), 9% - 11% of sulphur and 10% - 15% of coal or lignite ; see also Appendix I, marg. no. 707.

2^e groupe. Explosifs admis au transport seulement comme chargements complets (voir aussi marg. 44):

12^o Les poudres à la nitrocellulose gélatinisées poreuses, emballées conformément au marg. 33 ; voir aussi appendice I, marg. 702.

13^o Les poudres à la nitrocellulose gélatinisées et les poudres à la nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine qui, les unes et les autres d'après les prescriptions du pays expéditeur, n'entrent pas dans le 1^{er} groupe ; voir aussi appendice I, marg. 702.

14^o Les poudres à la nitrocellulose non gélatinisées (dites poudres mélangées) ; voir aussi appendice I, marg. 702.

15^o Les corps nitrés organiques en quantités plus fortes que celles spécifiées sous 8^o :

a) Solubles dans l'eau, p. ex. la trinitrorésorcine,

b) Insolubles dans l'eau, p. ex. la tétranitrométhylaniline,

Pour a) et b) voir aussi appendice I, marg. 705.

Nota. Les corps nitrés organiques liquides sont exclus du transport.

16^o Le tétranitrate de pentaerythrite (nitropentaerythrite) finement cristallisé et uniformément humecté avec 30 p. 100 d'eau en quantités plus fortes que celles spécifiées sous 9^o et la triméthylènetrinitroamine finement cristallisée et uniformément humectée avec 15 p. 100 d'eau en quantités plus fortes que celles spécifiées sous 9^o.

17^o La chlorhydrine nitrée (dinitrochlorhydrine) et la chlorhydrine nitrée technique dont la teneur en nitroglycérine ne dépasse pas 5 p. 100.

18^o Les dynamites et explosifs analogues à la dynamite ; voir aussi appendice I, marg. 708.

19^o Les explosifs chloratés et perchloratés, c'est-à-dire les mélanges de chlorates ou de perchlorates, alcalins ou alcalinoterreux, avec des combinaisons riches en carbone ; voir aussi appendice I, marg. 709.

20^o La poudre noire utilisée comme explosif composée de nitrate de potasse ou de nitrate de soude, de soufre et de charbon de bois, sous forme de poudre en grains, de poudre comprimée ou de pulvérin ; voir aussi appendice I, marg. 710.

21^o La poudre noire utilisée pour le tir ; voir aussi appendice I, marg. 710.

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

22 (1) Les emballages seront fermés et étanches de manière à empêcher toute déperdition du contenu. La garantie de la fermeture des emballages à l'aide de bandes ou de fils métalliques n'est admise que dans les cas spécialement mentionnés.

(2) Les matières dont sont constitués les emballages et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.

(3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport. Les matières solides seront solidement assujetties dans leurs emballages, de même que, le cas échéant, les emballages intérieurs dans les emballages extérieurs.

(4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu ; en particulier, elles seront absorbantes lorsque celui-ci est liquide ou peut laisser exsuder du liquide.

2. Emballage de matières isolées.

23 (1) Les matières des 1^o et 2^o seront emballées :

a) Dans des récipients en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable ; ces récipients et tonneaux seront munis intérieurement d'un revêtement imperméable aux liquides y contenus, ou

Second Group. Explosives only accepted for Transport as Full Truck-Loads (see also marg. no. 44) :

(12) *Porous gelatinised powders with nitrocellulose packed in accordance with marg. no. 33* ; see also Appendix I, marg. no. 702.

(13) *Gelatinised powders with nitrocellulose and powders with nitrocellulose containing nitroglycerine*, both of which, in accordance with the regulations of the country of despatch, are not included in the first group ; see also Appendix I, marg. no. 702.

(14) *Non-gelatinised powders with nitrocellulose* (known as *mixed powders*) ; see also Appendix I, marg. no. 702.

(15) *Organic nitrated bodies* in larger quantities than those specified under (8) ;

(a) *Soluble in water*, e. g. *trinitroresorcine*,

(b) *Insoluble in water*, e. g. *tetranitromethylaniline* ;

For (a) and (b), see also Appendix I, marg. no. 705.

Note. Liquid organic nitrated bodies shall not be accepted for transport.

(16) *Tetranitrate of pentaerythrite (nitropentaerythrite)* in fine crystals uniformly moistened with 30% of water in quantities larger than those specified under (9) and *trimethylenetrinitroamine* in fine crystals uniformly moistened with 15% of water in quantities larger than those specified under (9).

(17) *Nitrated chlorhydrine (dinitrochlorhydrine)* and *technical nitrated chlorhydrine* having a nitroglycerine content of not more than 5%.

(18) *Dynamites and explosives similar to dynamite* ; see also Appendix I, marg. no. 708.

(19) *Chlorated and perchlorated explosives*, i. e. mixtures of chlorates or perchlorates, alkalines or alkaline earths with compounds rich in carbon ; see also Appendix I, marg. no. 709.

(20) *Black powder used as an explosive*, consisting of potassium or sodium nitrate, sulphur and wood charcoal, in the form of granulated or compressed powder or priming powder ; see also Appendix I, marg. no. 710.

(21) *Black powder used as a propellant* ; see also Appendix I, marg. no. 710.

2. Conditions of Transport.

A. Parcels.

1. General Conditions governing Packing.

(1) Packages shall be closed and watertight so as to prevent any wastage of the contents. Metal bands or wires shall not be regarded as ensuring the proper closing of a package except in specified cases.

(2) The substances of which the packing and the fastenings are made shall not be liable to damage from the contents or form noxious compounds with the latter.

(3) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part, so as not to become loose during the journey, and shall safely fulfil the normal requirements of transport. Solid substances shall be firmly stowed in their packing, as shall also any inner packing within the outer packing.

(4) Substances used as padding shall be adapted to the properties of the contents ; they shall, in particular, be absorbent when the contents are liquid or may exude liquid.

2. Packing of Single Substances.

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (1) and (2) shall be packed as follows :

(a) In wooden containers or watertight cardboard drums, such containers or drums being lined with a substance impermeable to the liquids contained therein, or

- b) Dans des tonneaux en fer intérieurement zingué ou plombé, ou
 c) Dans des récipients en fer-blanc, en tôle de zinc ou d'aluminium, qui soit seuls, soit en groupes, seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en bois.
- (2) La nitrocellulose additionnée de xylol ne sera emballée que dans des récipients métalliques.
- (3) Les récipients en métal seront hermétiquement fermés, mais ils doivent pouvoir céder à une faible pression intérieure.
- (4) Un colis renfermant des matières du 1^o ne doit pas peser plus de 120 kg. et, lorsqu'il est susceptible d'être roulé, pas plus de 300 kg. ; un colis renfermant des matières du 2^o ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 24** (1) Les matières du 3^o seront emballées :
- a) Dans des boîtes en carton, en fer-blanc ou en tôle de zinc, qui devront céder à une faible pression intérieure, ou dans des sachets paraffinés. Ces emballages seront placés soit seuls, soit en groupes, dans des caisses en bois. Ou
- b) Sans emballage préalable en boîtes ou en sachets :
- 1^o Dans des tonneaux en carton imperméable ; ou
 2^o Dans des emballages en bois revêtus intérieurement de tôle de zinc ; ou
 3^o Dans des récipients en métal, excepté la tôle noire, qui devront céder à une faible pression intérieure.
- (2) Si la poudre est en tuyaux, en bâtons, en fils, en bandes ou en plaques, elle peut aussi, sans emballage préalable en boîtes ou en sachets, être renfermée dans des caisses en bois qui seront garnies intérieurement d'un tissu ou papier paraffinés ou huilés.
- (3) Les clous, vis ou autres moyens de fixation en fer des emballages en bois, tels que cercles, bandes, etc., seront zingués.
- (4) Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg.
- 25** (1) Les matières du 4^o seront emballées :
- a) Dans des boîtes en carton ou en fer-blanc, qui devront céder à une faible pression intérieure. Chaque boîte ne doit pas renfermer plus de 1 kg. de poudre et doit être enveloppée dans du papier. Ces emballages seront placés soit seuls, soit en groupes, dans des emballages en bois. Ou
- b) Dans des sacs placés dans des emballages en bois revêtus intérieurement de tôle de zinc ou dans des récipients en tôle de zinc. Les parois des récipients en tôle de zinc seront garnies intérieurement de carton, le fond et le couvercle seront garnis intérieurement de disques en bois ou de carton.
- (2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 25 kg. de poudre à la nitrocellulose dans l'emballage prévu sous a) ni plus de 30 kg. de cette matière dans l'emballage prévu sous b).
- 26** (1) Les matières du 5^o seront emballées dans des sacs en papier placés soit seuls, soit en groupes, dans des tonneaux en carton imperméable ou dans des récipients en tôle de zinc dont les parois seront garnies intérieurement de carton et dont le fond et le couvercle seront garnis intérieurement de disques en bois.
- (2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 30 kg. de déchets de films de nitrocellulose.
- 27** (1) Le trinitrotoluol (6^o) sera emballé dans des récipients en bois. Sont également admis, pour le trinitrotoluol solide, des tonneaux en carton imperméable et, pour le trinitrotoluol liquide, des récipients en fer.
- (2) Les récipients en métal seront hermétiquement fermés, mais ils doivent pouvoir céder à une faible pression intérieure.
- (3) Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg. et, lorsqu'il est susceptible d'être roulé, pas plus de 300 kg.

- (b) In iron casks, galvanised or lead-lined, or
(c) In containers made of tin-plate or of zinc or aluminium sheets which shall be packed singly or together in wooden boxes, the intervening spaces being filled in with padding.
- (2) Nitrocellulose to which xylene has been added shall be packed only in metal containers.
- (3) Metal containers shall be hermetically sealed, but must be such as to yield to light internal pressure.
- (4) Packages containing substances mentioned under marg. no. 21 (1) shall not weigh more than 120 kg., or not more than 300 kg. if they can be rolled. Packages containing substances mentioned under marg. no. 21 (2) shall not weigh more than 75 kg.
- (1) Substances mentioned under marg. no. 21 (3) shall be packed as follows :
- (a) In cardboard, tin or galvanised iron boxes which must yield to light internal pressure, or in bags coated with paraffin wax, such packages being placed singly or together in wooden boxes, or
(b) In boxes or bags without any preliminary packing :
1. In watertight cardboard drums ; or
 2. In wooden containers lined with galvanised iron ; or
 3. In metal (except sheet-iron) containers which must yield to light internal pressure.
- (2) Should the powder be in the form of tubes, sticks, cord, strips or slabs, it may also be packed, without being first placed in boxes or bags, in wooden cases, which shall be lined with paraffin-waxed or oiled cloth or paper.
- (3) Any nails, screws or other iron fastenings belonging to wooden containers, such as hoops, bands, etc., shall be galvanised.
- (4) Packages shall not weigh more than 120 kg.
- (1) Substances mentioned under marg. no. 21 (4) shall be packed as follows :
- (a) In cardboard or tin boxes, which must be such as to yield to light internal pressure. Each box shall contain not more than 1 kg. of powder and shall be wrapped in paper, the packages being placed either singly or together in wooden containers ; or
(b) In bags placed in wooden containers, lined with galvanised iron, or in galvanised iron containers. The sides of the latter shall be lined with cardboard, and the bottom and lid with wooden or cardboard discs.
- (2) Packages shall not weigh more than 75 kg. They shall not contain more than 25 kg. of powder with nitrocellulose when packed as provided under (a), or more than 30 kg. of that substance when packed as provided under (b).
- (1) Substances specified under marg. no. 21 (5) shall be packed in paper bags, stowed singly or together in watertight cardboard drums or in galvanised iron containers the sides of which shall be lined with cardboard and the bottom and lid with wooden discs.
- (2) Packages shall not weigh more than 75 kg. and shall not contain more than 30 kg. of nitrocellulose film waste.
- (1) Trinitrotoluene (marg. no. 21 (6)) shall be packed in wooden containers. Solid trinitrotoluene may also be packed in watertight cardboard drums and liquid trinitrotoluene in iron containers.
- (2) The metal containers shall be hermetically sealed but must be such as to yield to light internal pressure.
- (3) Packages shall not weigh more than 120 kg., or not more than 300 kg. if they can be rolled.

- 28 (1) Les matières du 7^o seront emballées dans des récipients en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable.
(2) Le plomb et les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) ne doivent pas être employés pour l'emballage de l'acide picrique.
(3) Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg.
- 29 Les matières du 8^o seront emballées :
a) Les corps nitrés organiques (8^o a)) : dans des récipients en verre ou en grès assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois. Un colis ne doit pas peser plus de 15 kg. ;
b) La tétranitrométhylaniline (8^o b)) : par quantités de 15 kg. au plus dans des sachets en toile, placés dans des emballages en bois. Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg.
- 30 (1) Les matières du 9^o seront emballées par quantités de 10 kg. au plus dans des sachets en toile, placés dans une boîte en carton imperméable ou dans une boîte en aluminium ou en fer-blanc. Quatre boîtes au plus seront emballées dans une caisse en bois garnie intérieurement de carton ondulé. Les boîtes en métal seront isolées les unes des autres au moyen d'une enveloppe en carton ondulé. Le couvercle de la caisse sera fixé au moyen de vis.
(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg.
- 31 (1) Les matières du 10^o seront encartouchées dans des douilles en papier. Les cartouches seront emballées dans des boîtes en tôle hermétiquement fermées, qui seront placées dans des emballages en bois.
(2) Les cartouches trempées dans de la paraffine ou de la cérésine et les cartouches dans des douilles en papier paraffiné ou cérésiné, peuvent également être réunies en paquets par une enveloppe en papier. Les cartouches non paraffinées ou non cérésinées, jusqu'à concurrence d'un poids total de 2,5 kg. au plus, peuvent également être réunies en paquets, à condition que ces derniers soient mis à l'abri de l'air par une couche de cérésine ou de résine. Les paquets seront placés dans des emballages en bois.
(3) Il est permis d'assurer la fermeture des emballages en bois à l'aide de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour de ceux-ci.
(4) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 50 kg. d'explosifs.
- 32 (1) Les matières du 11^o, comprimées en petits blocs, seront enroulées dans du papier résistant ; chaque rouleau ne doit pas peser plus de 300 g. Les rouleaux seront renfermés dans des emballages en bois, garnis intérieurement de papier résistant.
(2) Les poudres de mines lentes analogues à la poudre noire, granulées, seront emballées par quantités de 2,5 kg. au plus dans de forts sachets en papier, placés dans des caisses en carton renfermées dans des emballages en bois.
(3) Les emballages en bois ne doivent pas être munis de clous, vis ou autres moyens de fixation en fer.
(4) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 50 kg. d'explosifs.
- 33 (1) Les matières des 12^o, 13^o et 14^o seront emballées dans des tonneaux en carton imperméable, ou dans des emballages en bois ou en métal, excepté la tôle noire. Les clous, vis ou autres moyens de fixation en fer, tels que cercles, bandes, etc., seront zingués. Les récipients en métal doivent pouvoir céder à une faible pression intérieure.
(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.
- 34 (1) Les matières du 15^o seront emballées :
a) Si elles sont solubles dans l'eau : dans des récipients en acier non sujet à la rouille ou en une autre matière appropriée. Les corps nitrés seront humectés de manière uniforme

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (7) shall be packed in wooden containers or in watertight cardboard drums.

(2) Lead and substances containing lead (whether mixtures or compounds) shall not be used for packing picric acid.

(3) A package shall not weigh more than 120 kg.

The substances mentioned under marg. no. 21 (8) shall be packed as follows :

(a) Organic nitrated bodies (marg. no. 21 (8) (a)) : in suitable glass or earthenware receptacles, the intervening spaces being filled with padding, stowed in wooden containers. Packages shall not weigh more than 15 kg.

(b) Tetranitromethylaniline (marg. no. 21 (8) (b)) : in quantities of not more than 15 kg. in canvas bags stowed in wooden containers. Packages shall not weigh more than 35 kg.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (9) shall be packed in quantities of not more than 10 kg. in canvas bags and placed in a watertight cardboard box or in an aluminium or tin-plate case. Not more than four cases shall be packed in a wooden box lined with corrugated cardboard. The metal cases shall be separated from one another by means of a corrugated cardboard wrapping. The lid of the box shall be fastened down by means of screws.

(2) Packages shall not weigh more than 35 kg.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (10) shall be packed in paper cartridge cases. Cartridges shall be packed in hermetically sealed boxes made of sheet-iron which shall be placed in wooden containers.

(2) Cartridges dipped in paraffin wax or ceresine, and cartridges with paper cases coated with paraffin wax or ceresine, may also be packed in paper envelopes. Cartridges not dipped in paraffin wax or ceresine, not exceeding a total weight of 2.5 kg., may likewise be made into packages provided that such packages shall be protected from the air by a layer of ceresine or resin. The packages shall be placed in wooden containers.

(3) The proper closing of the wooden containers may be ensured by affixing tight metal bands or wires around them.

(4) Packages shall not weigh more than 75 kg. and shall not contain more than 50 kg. of explosives.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (11) compressed in small blocks shall be wrapped up in stout paper, each roll weighing not more than 300 g. The rolls shall be packed in wooden containers lined with strong paper.

(2) Slow mining powders, granulated, similar to black powder, shall be packed in quantities of not more than 2.5 kg. in strong paper bags placed in cardboard boxes enclosed in wooden containers.

(3) Wooden containers shall not be fastened with nails, screws or other iron fastenings.

(4) Packages shall not weigh more than 75 kg. and shall not contain more than 50 kg. of explosives.

(1) The substances mentioned in marg. no. 21 (12), (13) and (14) shall be packed in watertight cardboard drums or in wooden or metal (other than sheet-iron) containers. Any nails, screws or other iron fastenings such as hoops, bands, etc., shall be galvanised. Metal containers must be such as to yield to light internal pressure.

(2) Packages shall not weigh more than 100 kg.

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (15) shall be packed as follows :

(a) If soluble in water : in containers made of rust-proof steel or other suitable material. Nitrated bodies shall be uniformly moistened with sufficient water to ensure

avec assez d'eau pour que, pendant toute la durée du transport, la teneur en eau ne s'abaisse pas au-dessous de 25 p. 100. La fermeture des récipients doit pouvoir céder par échauffement à une faible pression intérieure. Les récipients, excepté ceux en acier non sujet à la rouille, seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois ;

b) Si elles sont insolubles dans l'eau : par quantités de 15 kg. au plus dans des sachets en toile, placés dans des emballages en bois.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 25 kg. de corps nitrés solubles dans l'eau ni plus de 50 kg. de corps nitrés insolubles dans l'eau.

- 35 (1) Les matières du 16^o seront emballées par quantités de 10 kg. au plus dans des sachets en toile, placés dans une boîte en carton imperméable ou dans une boîte en aluminium ou en fer-blanc. Quatre boîtes au plus seront emballées dans une caisse en bois, garnie intérieurement de carton ondulé. Les boîtes en métal seront isolées les unes des autres au moyen d'une enveloppe en carton ondulé. Le couvercle de la caisse sera fixé au moyen de vis.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

- 36 (1) Les matières du 17^o seront emballées dans des récipients en métal qui ne seront remplis que jusqu'à concurrence des $\frac{9}{10}$ de leur capacité et ne contiendront au plus que 25 kg. de chlorhydrine nitrée. Chaque récipient sera assujetti, avec interposition de matières formant tampon, dans un emballage en bois de manière qu'il existe partout, entre le récipient et l'emballage en bois, un intervalle de 10 cm. au moins bourré de matières de remplissage.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

- 37 (1) Les matières du 18^o seront encartouchées dans des douilles en papier paraffiné ou cérésiné, en parchemin ou en papier également approprié. Les cartouches doivent être réunies en paquets par une enveloppe en papier ou être, sans enveloppe en papier, assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en carton. Les paquets ou caisses en carton seront placés dans des emballages en bois, dont la fermeture peut être assurée à l'aide de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour de ceux-ci.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg.

- 38 (1) Les matières du 19^o seront encartouchées dans des douilles en papier. Les cartouches non paraffinées ou non cérésinées seront d'abord enroulées dans du papier paraffiné ou cérésiné. Elles seront réunies, au moyen d'une enveloppe en papier, en paquets de 2,5 kg. au plus, qui seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois, dont la fermeture peut être assurée à l'aide de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour de ceux-ci.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg.

- 39 (1) Les matières du 20^o seront emballées par 2,5 kg. au plus dans des sachets ou dans des cornets, placés dans des boîtes en tôle ou en carton. Celles-ci seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois, qui ne doivent pas être munis de clous, vis ou autres moyens de fixation en fer. Les boîtes en tôle doivent pouvoir céder à une faible pression intérieure.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg. Il ne doit pas contenir plus de 25 kg. de poudre noire.

- 40 (1) Les matières du 21^o seront renfermées dans des sacs eux-mêmes placés dans des tonneaux ou dans des caisses. La poudre prismatique par parties isolées sera emballée dans des récipients en bois garnis intérieurement d'une matière élastique, lesquels ne doivent pas être munis de clous, vis ou autres moyens de fixation en fer.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

3. *Emballage en commun.*

- 41 Les matières, quantités et emballages de matières dénommés sous un chiffre du marg. 21 ne peuvent être réunis dans un même colis ni avec des matières groupées sous le même chiffre avec

that the water content shall not fall below 25% during the entire journey. The fastenings of the receptacles must be such as to yield to light internal pressure on being heated. The receptacles, except when made of rust-proof steel, shall be stowed in wooden containers, the intervening spaces being filled in with padding ;

(b) If insoluble in water : in quantities of not more than 15 kg. in canvas bags packed in wooden containers.

(2) Packages shall not weigh more than 75 kg. and shall not contain more than 25 kg. of nitrated bodies soluble in water or more than 50 kg. of nitrated bodies insoluble in water.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (16) shall be packed in quantities of not more than 10 kg. in canvas bags placed in a watertight cardboard box or in an aluminium or tin case. Not more than four cases shall be packed in a wooden box lined inside with corrugated cardboard. The metal cases shall be separated from one another by means of corrugated cardboard wrappings. The lid of the box shall be fastened down by means of screws.

(2) Packages shall not weigh more than 75 kg.

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (17) shall be packed in metal receptacles which shall not be filled beyond 9/10 of their capacity and shall not contain more than 25 kg. of nitrated chlorhydrine. Each receptacle shall be placed in a wooden container, the intervening spaces being filled in with padding in such a way that there shall everywhere be a space of not less than 10 cm. between the receptacle and the wooden container, filled in with packing material.

(2) Packages shall not weigh more than 75 kg.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (18) shall be placed in cartridge cases made of paper coated with paraffin wax or ceresine, or of parchment or any other equally suitable paper. Cartridges shall be packed together in paper envelopes or without paper envelopes in cardboard boxes, the intervening spaces being filled in with wadding. The packages or boxes shall be placed in wooden containers, which may be closed by means of metal bands or wires stretched round them.

(2) Packages shall not weigh more than 35 kg.

(1) The substances mentioned under marg. no. 21 (19) shall be placed in paper cartridge cases. Cartridges not coated with paraffin wax or ceresine shall first be wrapped in paper coated with paraffin wax or ceresine. They shall be packed in paper envelopes, each package weighing not more than 2.5 kg., and shall be stowed, the intervening spaces being filled in with padding, in wooden containers, which may be closed by means of metal bands or wires stretched round them.

(2) Packages shall not weigh more than 35 kg.

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (20) shall be packed in quantities of not more than 2.5 kg. in bags or cornets and placed in boxes made of sheet-metal or cardboard, which shall be stowed in wooden containers, the intervening spaces being filled in with wadding. Such containers shall not be fastened with nails, screws or other iron fastenings. Boxes made of sheet-metal must be such as to yield to light internal pressure.

(2) Packages shall not weigh more than 35 kg. and shall not contain more than 25 kg. of black powder.

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (21) shall be packed in bags which shall be placed in casks or boxes. Separate quantities of prismatic powder shall be packed in wooden containers, lined with any elastic substance. The containers shall not be provided with nails, screws or any other iron fastenings.

(2) Packages shall not weigh more than 100 kg.

3. *Mixed Packing.*

Substances, quantities and packages of substances mentioned under any number of marg. no. 21 shall not be packed together with any substances grouped under the same number coming

une autre dénomination ou sous un autre chiffre de ce marg., ni avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, ni avec d'autres marchandises.

Nota. Les colis désignés au 8° a) peuvent contenir des corps nitrés organiques de composition et dénomination différentes.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.

- 42 (1) Les colis renfermant de l'acide picrique (7°) porteront l'inscription en caractères rouges clairs et indélébiles : « *Acide picrique* ».
- (2) L'inscription sera rédigée dans une langue officielle du pays expéditeur et en outre en français, en allemand ou en italien, à moins que les tarifs internationaux ou des accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.
- 43 Seront munis d'étiquettes de danger (voir appendice III) :
- a) Les colis contenant des explosifs du 1^{er} groupe (1° à 11°), étiquettes conformes au modèle N° 1 ; en outre pour les colis contenant des matières des 8° b) et 9° doit être apposée en rouge sur les étiquettes la mention : « *Seulement 300 kg.* » ;
- b) Les colis contenant des explosifs du 2^e groupe (12° à 21°), étiquettes conformes au modèle N° 2.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

- 44 (1) Les matières des 7°, 8° et 11° ne sont admises en grande vitesse qu'en chargements complets. Les matières des 12° à 21° sont exclues des transports en grande vitesse ; elles ne sont admises en petite vitesse qu'en chargements complets.
- (2) Les matières de la classe I a) ne doivent pas être adressées gare restante.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

- 45 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 21 et doit être encadrée :
- a) Une fois en rouge pour les explosifs du 1^{er} groupe (1° à 11°) ;
- b) Deux fois en rouge pour les explosifs du 2^e groupe (12° à 21°).
- (2) Pour les matières de la classe I a), l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture : « *La nature et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* ».
- (3) Pour les explosifs du 2^e groupe, les lettres de voiture porteront l'indication du poids de chaque colis, outre celles des marques et numéros, du nombre et de l'espèce des emballages.

D. Matériel de transport.

I. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

- 46 (1) Les matières de la classe I a) seront chargées dans des wagons couverts.
- (2) Ne doivent être employés pour les explosifs du 2^e groupe (12° à 21°) que des wagons couverts pourvus d'appareils de choc et de traction à ressorts, à toiture solide et sûre, ne présentant pas de fissures, munis de portes et de volets (vantaux) fermant bien et dépourvus, si possible,

under another heading or under any other number of that marg. no., or with any substances or articles belonging to any other classes, or with any other goods.

Note. Packages mentioned under marg. no. 21 (8) (a) may contain organic nitrated bodies having a different composition and designation.

4. *Danger Notices and Labels on Packages.*

(1) Packages containing picric acid (marg. no. 21 (7)) shall be marked "*Picric Acid*" in indelible light red characters.

(2) The label shall be filled in in an official language of the country of despatch and also in French, German or Italian, except where otherwise specified in the international tariffs or in special agreements concluded between the railway administrations.

Danger labels (see Appendix III) shall be affixed :

(a) In the case of packages containing explosives included in the first group (marg. no. 21 (1)-(11)), the labels shall conform to model no. 1; in the case of packages containing substances mentioned under marg. no. 21 (8) (b) and (9), the labels shall also bear the following words in red : "*Only 300 kg.*";

(b) In the case of packages containing explosives of the second group (marg. no. 21 (12)-(21)), the labels shall conform to model no. 2.

B. *Method of and Conditions governing Consignment.*

(1) Substances mentioned under marg. no. 21 (7), (8) and (11) shall not be admitted as fast freight (*grande vitesse*) except as full truck-loads. The substances mentioned under marg. no. 21 (12)-(21) shall not be accepted as fast freight transport (*grande vitesse*) ; they shall only be accepted as slow freight (*petite vitesse*) as full truck-loads.

(2) Substances mentioned under Class I (a) shall not be addressed " To be left at station till called for ".

C. *Particulars entered on the Way-Bill.*

(1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 21, and shall be *framed* as follows :

(a) *With a single red frame* in the case of explosives of the first group (marg. no. 21 (1)-(11)) ;

(b) *With a double red frame* in the case of explosives of the second group (marg. no. 21 (12)-(21)).

(2) In the case of substances of Class I (a), the consignor shall make the following statement in the way-bill : "*The nature and packing of the goods are in accordance with the provisions of Annex I of the C.I.M.*".

(3) In the case of explosives of the second group, the way-bill shall indicate the weight of each package as well as the marks and serial numbers, the number of packages and the nature of the packing.

D. *Rolling-Stock.*

1. *Conditions governing Trucks and Loading.*

(1) Substances mentioned in Class I (a) shall be loaded in covered trucks.

(2) In the case of explosives of the second group (marg. no. 21 (12)-(21)), only covered trucks provided with sprung draw and buffer gear, strong and weatherproof roofs without cracks, properly closing doors and leaves, and, if possible, devoid of braking apparatus, shall be used.

d'appareils de freinage. On doit éviter qu'il subsiste, en saillie, à l'intérieur des wagons des objets en fer qui ne seraient pas des éléments constructifs du wagon. Les portes et les volets (vantaux) des wagons doivent toujours être tenus fermés.

(3) Les wagons dont les parois sont revêtues de plomb ou dont la toiture est recouverte de plomb ne doivent pas être employés pour le transport de l'acide picrique (7°).

(4) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir appendice II.

47 (1) Peuvent être chargés dans un wagon comme expéditions partielles, les envois de matières des 8° b) et 9° qui au total ne pèsent pas plus de 300 kg. Le chemin de fer peut limiter l'acceptation au transport en conséquence.

(2) Les colis renfermant des explosifs du 2^e groupe (12° à 21°) seront arrimés dans les wagons de manière qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute. Les tonneaux seront couchés, leur axe longitudinal dans le sens de la longueur du wagon, et garantis contre tout mouvement latéral, par des cales en bois placées sous des couvertures épaisses et souples.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

48 Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 1 ou 2 (marg. 43) porteront les mêmes étiquettes sur leurs deux côtés.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

49 (1) Les matières de la classe I a) ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon :

- a) Avec les pièces d'artifice pour signaux (3°) de la classe I b) (marg. 61) ;
- b) Avec les amorces détonantes (5°) de la classe I b) (marg. 61) ;
- c) Avec les mèches détonantes instantanées (7°) de la classe I b) (marg. 61) ;
- d) Avec les torpilles de forage (13°) de la classe I b) (marg. 61) et
- e) Avec les munitions du 14° de la classe I b) (marg. 61).

(2) Les explosifs du 2^e groupe (12° à 21°) ne doivent pas non plus être chargés en commun dans le même wagon avec les liquides combustibles des 1° et 2° de la classe III a) (marg. 310).

(3) Il est interdit de charger dans le même wagon du plomb ou des matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) en commun avec de l'acide picrique (7°).

50 Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans le même wagon (art. 6 § 9 al. 2 de la CIM).

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

51 Pas de prescriptions.

52-59

I b) MUNITIONS.

1. *Énumération des objets.*

60 Parmi les objets entrant dans la définition de la classe I b) ne sont admis au transport que ceux énumérés au marg. 61, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 61 à 85. Ils sont dès lors des objets de l'annexe I.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des objets de la classe I b) ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

The presence in the interior of the truck of any protruding iron objects not forming an actual part of the truck shall be avoided. The doors and leaves of the wagons shall always be kept closed.

(3) Trucks, the sides of which are lined with lead or the roofs of which are covered with lead, shall not be used for the transport of picric acid (marg. no. 21 (7)).

(4) For the use of trucks with electric fittings, see Appendix II.

(1) Consignments of the substances mentioned under marg. no. 21 (8) (b) and (9) not weighing more than 300 kg. in all may be sent as part truck-loads. The railway may consequently limit the number of packages accepted for transport.

(2) Packages containing explosives of the second group (marg. no. 21 (12)-(21)) shall be secured in the trucks in such a way as to prevent any rubbing, jolting, bumping, overturning or falling. Casks shall be placed on their sides with their longitudinal axes in line with the length of the truck, and shall be prevented from moving sideways by wooden wedges placed under thick soft coverings.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

Trucks loaded with packages bearing labels corresponding to models nos. 1 or 2 (marg. no. 43) shall bear the same labels on both sides.

E. *Prohibition of Mixed Loading.*

(1) Substances of Class I (a) shall not be loaded together in the same truck with :

- (a) Explosive signals, no. (3) of Class I (b) (marg. no. 61) ;
- (b) Detonating caps, no. (5) of Class I (b) (marg. no. 61) ;
- (c) Instantaneous detonating fuses, no. (7) of Class I (b) (marg. no. 61) ;
- (d) Boring mines, no. (13) of Class I (b) (marg. no. 61) ; and
- (e) Ammunition mentioned under no. (14) of Class I (b) (marg. no. 61).

(2) Explosives of the second group (marg. no. 21 (12)-(21)) shall likewise not be loaded in the same truck with any inflammable liquids mentioned under (1) and (2) of Class III (a) (marg. no. 310).

(3) Lead or substances containing lead (whether mixtures or compounds) shall not be loaded in a truck together with picric acid (marg. no. 21 (7)).

Separate way-bills shall be made out for consignments which may not be loaded together in the same truck (Article 6, § 9, paragraph 2, of the C.I.M.).

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

No provisions.

I (b) **AMMUNITION.**

1. *List of Articles.*

Only those of the articles included in the definition under Class I (b) which are listed in marg. no. 61 shall be accepted for transport, subject to the conditions specified in marg. nos. 61-85. They shall in that case be regarded as articles included in Annex I.

Note. Empty packages which have contained articles included under Class I (b) shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

61

1° Les mèches non amorcées :

a) Les *mèches à combustion rapide* (mèches consistant en un boyau épais à âme de poudre noire de grande section ou à âme de fils de coton nitré) ; quant aux mèches à combustion lente, voir à la classe I c), 3° (marg. 101) ;

b) Les *cordeaux détonants sous forme de tubes métalliques à parois minces* de faible section à âme remplie d'une matière explosive ; voir aussi appendice I, marg. 711 ;

c) Les *cordeaux détonants sous forme de cordeaux tissés* de faible section à âme remplie d'une matière explosive ; voir aussi appendice I, marg. 712.

Quant aux mèches détonantes instantanées, voir sous 7°.

2° Les amorces non détonantes (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de détonateurs, ni par d'autres moyens) ;

a) Les *capsules pour armes à feu et pour munitions* ;

b) Les *douilles vides avec capsules* pour armes à feu de tous calibres, y compris les *douilles vides de cartouches dites à feu de bord avec capsules pour les petits calibres* ;

c) Les *étoupilles, vis-amorces* et autres amorces similaires renfermant une faible charge (poudre noire ou autres explosifs), actionnées par friction, par percussion ou par l'électricité ;

d) Les *amorces non détonantes pour grenades à main* (munies ou non d'un manche), les *capsules à poudre pour munitions d'exercice* (p. ex. pour *grenades d'exercice à main munies d'un manche*) ;

e) Les *fusées de projectiles sans dispositif produisant un effet brisant* (p. ex. détonateur), les *amorces pour fusées de projectiles*.

3° Les pièces d'artifice pour signaux :

a) Les *gros coups de canon* contenant au plus 350 g. de poudre noire en grains ou 125 g. de poudre sans fumée ou de composition détonante pas plus dangereuse que la poudre d'aluminium avec du perchlorate de potasse ;

b) Les *pétards de chemin de fer*.

Quant aux petits coups de canon, contenant 75 g. au plus de poudre en grains, utilisés pour les pièces d'artifice, voir à la classe I c), 23° (marg. 101).

4° Les cartouches pour armes à feu portatives, c'est-à-dire :

a) Les cartouches chargées, dont les douilles sont entièrement ou partiellement en métal ;

b) Les cartouches à douille en carton et à percussion centrale, chargées ;

c) Les cartouches chargées produisant des gaz, vapeurs ou brouillards possédant de forts effets irritants (p. ex. cartouches irritantes ou lacrymogènes) ;

d) Les cartouches flobert : à balles, à petits plombs, ou sans balles ni petits plombs.

5° Les amorces détonantes :

a) Les *détonateurs* avec ou sans dispositif de retardement ;

b) Les *détonateurs munis d'amorces électriques* avec ou sans dispositif de retardement (p. ex. les *cartouches de sondage par l'écho*) ;

c) Les *détonateurs reliés solidement à une mèche de poudre noire* ;

d) Les *détonateurs avec relais* (détonateurs combinés avec une charge de transmission composée d'un explosif comprimé) ; voir aussi appendice I, marg. 713 ;

e) Les *détonateurs pour torpilles* (*pistolets de combat* chargés, sans appareil de percussion) ;

f) Les *détonateurs dans les fusées de projectiles* avec ou sans charge de transmission.

6° Les *capsules de sondage*, dites *bombes de sondage* (détonateurs avec ou sans amorce, contenus dans des tubes en tôle).

7° Les *mèches détonantes instantanées* (cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosive offrant plus de danger que le tétranitrate de pentaerythrite).

Quant aux autres mèches, voir sous 1° et à la classe I c), 3° (marg. 101).

(1) Fuses, non-primed :

(a) *Quick-burning fuses* (composed of thick tubing with a large-diameter core of black powder, or with a core of threads of nitrated gun-cotton); for slow-burning fuses, see Class I (c) (3) (marg. no. 101);

(b) *Detonating fuses composed of thin-walled narrow metal tubes* with a core of explosive; see also Appendix I, marg. no. 711;

(c) *Detonating fuses consisting of narrow woven fuses* with a core of explosive; see also Appendix I, marg. no. 712.

For instantaneous detonating fuses, see under (7).

(2) Non-detonating primers (primers not producing an explosive effect either with the aid of detonators or by any other means) :

(a) *Percussion caps for firearms and ammunition*;

(b) *Empty cartridge cases with caps* for firearms of any calibre, including *empty cases for cartridges known as "feu de bord" with caps for small calibres*;

(c) *Quick matches, priming screws, and other similar primers containing a small charge* (of black powder or other explosive), exploded by friction, percussion, or electricity;

(d) *Non-detonating primers for hand-grenades* (with or without handle), *powder caps for drill ammunition* (e. g., for *drill hand-grenades with handle*);

(e) *Fuses of projectiles devoid of any means of producing an explosion* (e. g., *detonators, primers for projectile fuses*).

(3) *Signal fireworks* :

(a) *Heavy cannon charges* containing not more than 350 g. of granulated black powder or 125 g. of smokeless powder or of detonating mixture not more dangerous than aluminium powder mixed with potassium perchlorate;

(b) *Railway fog-signals*.

For small cannon charges containing not more than 75 g. of granulated powder, used for fireworks, see Class I (c) (23) (marg. no. 101).

(4) *Cartridges for small arms, i. e.* :

(a) Loaded cartridges with all or part metal cases;

(b) Loaded central-fire cartridges with paper cases;

(c) Loaded cartridges producing gases, vapours, or smoke with strong irritant properties (e. g., irritant or tear-gas cartridges);

(d) Flobert cartridges, loaded with ball or shot, or without ball or shot.

(5) *Detonating primers* :

(a) *Detonators*, with or without a delayed-action device.

(b) *Detonators with electric primers*, with or without a delayed-action device (e. g., *cartridges for taking soundings by the echo method*);

(c) *Detonators firmly tied to a black powder fuse*;

(d) *Detonators with "relay" primers* (detonators combined with a transmission charge consisting of a compressed explosive); see also Appendix I, marg. no. 713;

(e) *Detonators for mines* (loaded *service pistols, without any percussion apparatus*);

(f) *Detonators in projectile fuses*, with or without transmission charges.

(6) *Sounding caps* (detonators with or without primers, in sheet-iron tubes).(7) *Instantaneous detonating fuses* (small-diameter woven fuses with a core filled with an explosive substance more dangerous than tetranitrate of pentaerythrite).

For other fuses, see under (1) and Class I (c) (3) (marg. no. 101).

8° Les *munitions militaires*, non dénommées ailleurs (p. ex. les *charges propulsives*, les *charges propulsives dans des douilles*, les *cartouches*, les *projectiles chargés*) toutes sans fusée et sans dispositif produisant un effet brisant (p. ex. détonateur).

9° Les *grenades à main* et les *grenades pour fusils*, les unes et les autres sans fusée et sans dispositif produisant un effet brisant (p. ex. détonateur).

10° Les charges d'éclatement :

a) Les *charges d'éclatement brisantes pour projectiles*, les *têtes de torpilles de combat*, les *charges de mines marines*, les *corps d'explosifs pour charges de remplissage* et *pour charges d'inflammation*, les *charges massives*, les *pétards*, les *cartouches de forage*, les *corps d'explosifs*, les *cartouches pour mines* ;

b) Les *munitions d'exercice non chargées* ;

c) Les *douilles de tétryl* ;

d) Les *corps de tétranitrate de pentaerythrite* ;

toutes sans fusée et sans dispositif produisant un effet brisant (p. ex. détonateur).

11° Les *matières éclairantes* et les *matières pour signaux* dont la matière propulsive ou éclairante sera comprimée de manière que les objets ne puissent plus faire explosion lorsqu'on y met le feu :

a) Les *cartouches éclairantes* et les *cartouches pour signaux*, les *obus éclairants*, les *cartouches à projectiles traceurs* ;

b) Les *signaux lumineux à main*, les *feux de signalisation*.

12° Les *matières produisant des brouillards* et les *engins fumigènes* renfermant du chlorate ou munis d'une charge explosive.

Quant aux matières produisant des fumées pour des buts agricoles et forestiers, voir à la classe I c), 27° (marg. 101).

13° Les *torpilles de forage* renfermant une charge de dynamite ou d'explosifs analogues à la dynamite sans fusée et sans dispositif produisant un effet brisant (p. ex. détonateur) (voir aussi marg. 79).

14° Les *munitions* des 8° à 10°, munies de fusées ou de dispositifs produisant un effet brisant (p. ex. détonateurs), le tout bien garanti (voir aussi marg. 79).

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

62 (1) Les emballages seront fermés et étanches de manière à empêcher toute déperdition du contenu. La garantie de la fermeture des caisses à l'aide de bandes ou de fils métalliques n'est admise que dans les cas spécialement mentionnés.

(2) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport. Les objets seront solidement assujettis dans leurs emballages, de même que, le cas échéant, les emballages intérieurs dans les emballages extérieurs.

(3) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. Emballage d'objets de même espèce.

63 (1) Les objets du 1° seront renfermés :

a) Des 1° a) et b) : dans des emballages en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable. Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg. ;

b) Du 1° c) : enroulés à raison de longueurs d'environ 100 m. sur des rouleaux en bois ou en carton. Les rouleaux seront placés dans des caisses en bois, de manière qu'ils ne puissent entrer en contact ni entre eux ni avec les parois des caisses. Une caisse ne doit pas renfermer plus de 1.000 m. de cordeaux.

(8) *Service ammunition*, not otherwise mentioned (e. g., *propellant charges, propellant charges in cases, cartridges, loaded projectiles*), all of them *without fuses and without any means of producing an explosive effect* (e. g., *detonators*).

(9) *Hand-grenades and rifle-grenades*, both *without fuses or any means of producing an explosive effect* (e. g., *detonators*).

(10) *Bursting charges* :

(a) *Explosive bursting charges for projectiles, heads of service torpedoes, sea-mine charges, explosives for filling charges and for priming charges, tamp charges, powder charges, boring cartridges, blasting explosives and cartridges* ;

(b) *Drill ammunition, not loaded* ;

(c) *Tetryl tubes* ;

(d) *Tetranitrate of pentaerythrite* ; all of them *without fuses or means of producing an explosive effect* (e. g., *detonators*).

(11) *Substances for flares and signals*, the *propellant or lighting substances* of which shall be compressed so that the articles can no longer explode when ignited :

(a) *Flare cartridges and signal cartridges, light shells, cartridges for tracer projectiles* ;

(b) *Hand light signals, signal fireworks*.

(12) *Substances giving off vapours and smoke-producing apparatus* containing chlorate or provided with an explosive charge.

For *smoke-producing substances for agricultural and forestry purposes*, see Class I (c) (27) (marg. no. 101).

(13) *Boring mines* containing a charge of dynamite or of explosives similar to dynamite, *without fuses or means of producing an explosive effect* (e. g., *detonators*) (see also marg. no. 79).

(14) *Ammunition mentioned under (8)-(10) provided with fuses or means of producing an explosive effect* (e. g., *detonators*), the whole well secured (see also marg. no. 79).

2. Conditions of Transport.

A. Parcels.

1. General Conditions governing Packing.

62 (1) Packages shall be closed and airtight so as to prevent any wastage of the contents. Metal bands or wires shall not be regarded as ensuring the proper closing of a box except in specified cases.

(2) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part, so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport. Articles shall be firmly stowed in their packing, as shall also any inner packing within the outer packing.

(3) Substances used as padding shall be adapted to the properties of the contents.

2. Packing of Articles of the same Kind.

63 (1) Articles mentioned under (1) shall be packed as follows :

(a) In the case of (1) (a) and (b) : in wooden containers or watertight cardboard drums. Packages shall weight not more than 120 kg. ;

(b) In the case of (1) (c), the articles shall be wound in lengths of about 100 m. on wooden or cardboard reels, which shall be placed in wooden boxes in such a way that they shall not come into contact with one another or with the sides of the boxes. Boxes shall not contain more than 1,000 m. of fuse.

(2) La fermeture des caisses peut être assurée à l'aide de bandes ou fils métalliques tendus et enroulés autour d'elles.

64 (1) Les objets du 2^o seront renfermés :

a) Du 2^o a) : Les capsules avec charge explosive découverte, au nombre de 1.000 au plus, et les capsules avec charge explosive couverte, au nombre de 5.000 au plus : dans des boîtes en tôle, des boîtes en carton ou des caissettes en bois. Ces emballages seront placés dans une caisse d'expédition en bois ou en tôle ;

b) Du 2^o b) : les douilles vides avec capsules pour armes à feu de tous calibres : dans des emballages en bois ou en carton ou dans des sacs. Les douilles vides de cartouches dites à feu de bord pour les floberts et les petits calibres similaires, au nombre de 25.000 au plus, peuvent aussi être emballées dans un sac, qui doit être garanti dans une caisse d'expédition au moyen de carton ondulé ;

c) Du 2^o c), 2^o d) et 2^o e) : dans des boîtes en carton, en bois ou en tôle qui seront placées dans des emballages en bois.

(2) Un colis renfermant des objets des 2^o a), 2^o c), 2^o d) et 2^o e) ne doit pas peser plus de 100 kg.

65 (1) Les objets du 3^o seront emballés :

a) Les gros coups de canon (3^o a) : dans des emballages en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable. Les têtes de mise de feu seront protégées de manière à empêcher tout tamisage de la charge ;

b) Les pétards de chemin de fer (3^o b) : dans des caisses formées de planches d'au moins 18 mm. d'épaisseur, bouvetées, assemblées par des vis à bois. Les pétards seront assujettis avec interposition de matières formant tampon dans les caisses de manière qu'ils ne puissent entrer en contact ni entre eux ni avec les parois des caisses.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg. s'il renferme des objets du 3^o a) ni plus de 50 kg. s'il renferme des objets du 3^o b).

66 (1) Les objets du 4^o seront renfermés dans des emballages en tôle, en bois ou en carton assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages d'expédition en bois.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

67 (1) Les objets du 5^o seront renfermés :

a) Du 5^o a) : bien protégés contre toute inflammation, par 100 au plus, assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des récipients en tôle ou en carton imperméable. Les récipients en tôle seront garnis intérieurement d'une matière élastique. Les couvercles seront fixés tout autour des récipients au moyen de bandes collées. Les récipients seront, par 5 au plus, réunis en un paquet ou placés dans une boîte en carton. Les paquets ou les boîtes seront emballés dans une caisse en bois fermée au moyen de vis, dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, ou dans un emballage en tôle, qui, l'une comme l'autre, seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'il existe partout, entre la caisse en bois ou l'emballage en tôle et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage. Un colis ne doit pas peser plus de 50 kg. ;

b) Du 5^o b) : réunis par 100 au plus dans des paquets où les détonateurs seront placés alternativement à l'un et à l'autre bout du paquet. 10 au plus de ces paquets seront liés en un paquet collecteur. Cinq au plus de ces paquets collecteurs seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition en bois fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, ou dans un emballage en tôle, de manière qu'il existe partout, entre les paquets collecteurs et la caisse d'expédition ou l'emballage en tôle, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage ;

- (2) The boxes may be fastened by means of metal bands or wires stretched around them.
- 64 (1) Articles mentioned under (2) shall be packed as follows :
- (a) In the case of (2) (a) : caps with an open explosive charge in quantities not exceeding 1,000, and caps with a covered explosive charge in quantities not exceeding 5,000 : in sheet-iron or cardboard boxes or in small wooden boxes, such packages being placed in a wooden or sheet-iron consignment case ;
- (b) In the case of (2) (b) : empty cases with caps for firearms of any calibre : in wooden or cardboard containers or in bags. The empty cases of cartridges known as " feu de bord " for Flobert and similar small-calibre weapons in quantities of not more than 25,000, may also be packed in bags, which must be securely stowed in a consignment case by means of corrugated cardboard ;
- (c) In the case of (2) (c), (2) (d) and (2) (e) : in cardboard, wooden or sheet-iron boxes placed in wooden containers.
- (2) Packages containing articles mentioned under (2) (a), (2) (c), (2) (d) and (2) (e) must not weigh more than 100 kg.
- 65 (1) Articles mentioned under (3) shall be packed as follows :
- (a) In the case of heavy cannon charges ((3) (a)) : in wooden containers or watertight cardboard drums. The ignition points shall be protected so as to prevent any wastage of the charge ;
- (b) In the case of railway fog-signals ((3) (b)) : in boxes made of tongued and grooved planks, not less than 18 mm. thick, held together by means of wood screws. The signals shall be stowed in such a way that they do not come into contact with one another or with the sides of the boxes, the intervening spaces being filled with padding.
- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg. if they contain articles mentioned under (3) (a), or more than 50 kg. if they contain articles mentioned under (3) (b).
- 66 (1) Articles mentioned under (4) shall be packed in sheet-iron, wooden or cardboard containers, which shall be stowed in wooden consignment cases, the intervening spaces being filled in with padding.
- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- 67 (1) Articles mentioned under (5) shall be packed as follows :
- (a) In the case of (5) (a), they shall be well protected against ignition and shall be stowed, in quantities of not more than 100, in sheet-iron or watertight cardboard containers, the intervening spaces being filled with padding. The sheet-iron containers shall be lined with an elastic substance. The lids shall be fastened all round the containers with gummed strips. The containers shall be made into a package or placed in a cardboard box in quantities of not more than five. The packages or boxes shall be packed in a screwed-down wooden case with sides not less than 18 mm. thick, or in a sheet-iron container. The said case or container shall be stowed in a screwed-down consignment case with sides not less than 18 mm. thick, the intervening spaces being filled with padding, so that between the wooden case or sheet-iron container and the consignment case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material. Packages shall not weigh more than 50 kg. ;
- (b) In the case of (5) (b), they shall be made into packages of not more than 100, the detonators being placed alternately at each end of the package. Not more than ten such packages shall be tied up into a larger parcel. Five such parcels at the most shall be stowed in a screwed-down wooden consignment case, with sides not less than 18 mm. thick, or in a sheet-iron container, the intervening spaces being filled up with padding, so that between the parcels and the consignment case or sheet-iron container there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material ;

c) Du 5° c) : les mèches enroulées en anneaux ; 10 anneaux au plus seront réunis en un rouleau qui sera emballé dans du papier. 10 rouleaux au plus seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans une caissette en bois, fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 12 mm. d'épaisseur. Les caissettes seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, par 10 au plus, dans une caisse d'expédition fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'il existe partout, entre les caissettes et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage ;

d) Du 5° d) : par 100 détonateurs au plus, dans des caisses en bois dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'ils soient espacés d'au moins 1 cm. les uns des autres, ainsi que des parois de la caisse. Celles-ci seront assemblées à dent, le fond et le couvercle fixés au moyen de vis. Si la caisse est revêtue intérieurement de tôle de zinc, une épaisseur de paroi de 16 mm. est suffisante. Cette caisse sera assujettie, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition, fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'il existe partout, entre elle et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage. Ou

Par 5 détonateurs au plus dans des boîtes en tôle. Ils y seront placés dans des grilles en bois ou dans des pièces de bois perforées. Le couvercle sera fixé tout autour au moyen de bandes collées. 20 boîtes en tôle au plus seront placées dans une caisse d'expédition en bois dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur.

Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg ;

e) Du 5° e) : dans des emballages en fer ou, par 10 au plus, dans des caisses en bois dont les parois, assemblées à dent, auront au moins 18 mm. d'épaisseur et dont le fond et le couvercle seront fermés au moyen de vis. Si les caisses en bois sont revêtues intérieurement de tôle de zinc, une épaisseur de parois de 16 mm. est suffisante. Les pistolets de combat seront assujettis dans les caisses à l'aide d'un dispositif en bois, de manière qu'ils soient espacés d'au moins 2 cm. les uns des autres, ainsi que des parois de la caisse. Cinq caisses au plus seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'il existe partout, entre les caisses et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage ;

f) Du 5° f) : par 25 au plus, dans des caisses en bois dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur. Dans les caisses, les objets seront assujettis à l'aide d'un dispositif en bois, de manière qu'ils soient espacés d'au moins 2 cm. les uns des autres, ainsi que des parois de la caisse. Les parois de la caisse seront assemblées à dent, le fond et le couvercle fixés au moyen de vis. Cinq caisses au plus seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière qu'il existe partout, entre les caisses et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage.

(2) Les colis qui pèsent plus de 25 kg. seront pourvus de poignées ou de tasseaux.

(3) Chaque colis renfermant des objets du 5° sera pourvu d'une fermeture à plomb ou d'un cachet (empreinte ou marque) appliqué sur deux têtes de vis du couvercle, ou d'une étiquette collée sur le couvercle et les parois et portant la marque de fabrique.

68 (1) Les objets du 6° seront enroulés isolément dans du papier et placés dans des emballages en carton ondulé. Ils seront emballés, par 25 au plus, dans des boîtes en carton ou en tôle. Les couvercles seront fixés tout autour au moyen de bandes collées. 20 boîtes au plus seront placées dans une caisse d'expédition en bois. Les caisses qui pèsent plus de 25 kg. seront pourvues de poignées ou de tasseaux.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 50 kg.

69 (1) Les objets du 7° seront enroulés à raison de longueurs d'environ 100 m. sur des rouleaux en bois ou en carton qui seront emballés dans une caisse en bois fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 18 mm. d'épaisseur, de manière que les rouleaux ne puissent entrer en contact ni entre eux ni avec les parois de la caisse.

(c) In the case of (5) (c) : coiled fuses ; not more than ten coils shall be made into a roll, which shall be packed in paper. Not more than ten rolls shall be stowed in small screwed-down wooden boxes with sides not less than 12 mm. thick, the intervening spaces being filled with padding. The boxes shall be stowed in quantities of not more than ten in a screwed-down consignment case with sides not less than 18 mm. thick, the intervening spaces being filled with padding, so that between the boxes and the consignment case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material ;

(d) In the case of (5) (d), in quantities of not more than 100 detonators, in wooden boxes with sides not less than 18 mm. thick, in such a way that there shall be a space of not less than 1 cm. between every two detonators and between the detonators and the sides of the wooden box. The boxes shall be dovetailed, the bottom and lid being screwed on. If the boxes are lined with sheet-iron, the sides need not be more than 16 mm. thick. Each box shall be stowed in a screwed-down consignment case with sides not less than 18 mm. thick, the intervening spaces being filled with padding, so that between the box and the case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material ; or

In quantities of not more than five detonators in sheet-iron boxes, the detonators being placed in wooden frames or in perforated pieces of wood. The lid shall be fastened all round by means of gummed strips. Not more than twenty sheet-iron boxes shall be placed in a wooden consignment case with sides at least 18 mm. thick.

Packages shall not weigh more than 75 kg. ;

(e) In the case of (5) (e), in iron containers or, in quantities of not more than ten, in wooden boxes with dovetailed sides not less than 18 mm. thick, the bottom and lid being screwed on. Should the wooden boxes be lined with sheet-iron, the sides need not be more than 16 mm. thick. Service pistols shall be stowed in boxes with a wooden device to ensure that there is a space of 2 cm. between them, and between them and the sides of the box. Not more than five boxes shall be stowed in a screwed-down consignment case with sides not less than 18 mm. thick, the intervening spaces being filled with padding in such a way that between the boxes and the consignment case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material ;

(f) In the case of (5) (f), in quantities of not more than 25, in wooden boxes with sides not less than 18 mm. thick. The articles shall be stowed in the boxes with a wooden device to ensure that there is a space of 2 cm. between them, and between them and the sides of the box. The sides of the box shall be dovetailed, and the bottom and lid screwed on. Not more than 5 boxes shall be stowed in a screwed-down consignment case with sides not less than 18 mm. thick, the intervening spaces being filled up with padding, so that between the boxes and the consignment case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material.

(2) Packages weighing more than 25 kg. shall be fitted with handles or battens.

(3) Each package containing articles mentioned under (5) shall be fitted with a lead seal fastening or a seal (stamp or mark) affixed so as to cover two screw-heads in the lid, or with a gummed label on the lid and sides bearing the maker's trade-mark.

(1) Articles mentioned under (6) shall be rolled up separately in paper and wrapped in corrugated cardboard. They shall be packed in quantities of not more than 25, in cardboard or sheet-iron boxes. The lids shall be fastened all round with gummed strips. Not more than 20 boxes shall be packed in a wooden consignment case. Cases weighing more than 25 kg. shall be fitted with handles or battens.

(2) Packages shall not weigh more than 50 kg.

(1) Articles mentioned under (7) shall be rolled up in lengths of about 100 m. on wooden or cardboard reels, which shall be packed in a screwed-down wooden case with sides not less than 18 mm. thick, so that the rolls cannot touch one another or the sides of the box.

- (2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.
- 70 Les objets du 8^o seront emballés dans des caisses en bois fermées au moyen de vis.
- 71 (1) Quant aux objets du 9^o, les grenades à main seront emballées, par 25 au plus, et les grenades pour fusils, par 50 au plus, dans des caisses en bois dont les parois auront au moins 16 mm. d'épaisseur.
- (2) Chaque colis sera pourvu d'une fermeture à plomb ou d'un cachet (empreinte ou marque) appliqué sur deux têtes de vis du couvercle, ou d'une étiquette collée sur le couvercle et les parois et portant la marque de fabrique.
- 72 Les objets du 10^o seront emballés :
- a) Du 10^o a) : les charges d'éclatement Brisantes pour projectiles, les têtes de torpilles de combat, les charges de mines marines, les corps d'explosifs pour charges de remplissage et pour charges d'inflammation, les charges massives, les pétards, les cartouches de forage, les corps d'explosifs et les cartouches pour mines : dans des caisses en bois. Les corps composés d'acide picrique comprimé seront pourvus d'un emballage imperméable. Les têtes de torpilles de combat et les charges de mines marines peuvent être expédiées dans leur enveloppe en acier également sans caisse. Les colis qui pèsent plus de 25 kg. seront pourvus de poignées ou de tasseaux ;
- b) Du 10^o b) : dans des caisses en bois. Les colis qui pèsent plus de 25 kg. seront pourvus de poignées ou de tasseaux ;
- c) Du 10^o c) : par 100 au plus, dans des boîtes en tôle. 100 au plus de ces boîtes seront emballées dans une caisse d'expédition en bois ;
- d) Du 10^o d) : par quantités de 3 kg. au plus, dans des caisses en carton, de manière à ne pouvoir entrer en contact entre eux. Ces caisses seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, par trois au plus, dans une caisse en bois fermée au moyen de vis, de manière qu'il existe partout, entre les caisses en carton et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm. au moins bourré de matières de remplissage.
- 73 (1) Les objets du 11^o seront emballés :
- a) Du 11^o a) : dans des caisses en bois garnies intérieurement de papier huilé, dont les parois, assemblées à dent, auront au moins 18 mm. d'épaisseur et dont le fond et le couvercle seront fixés au moyen de vis. Sont également admis des couvercles à charnières fixés à la caisse. La caisse sera pourvue de poignées ou de tasseaux ;
- b) Du 11^o b) : dans des caisses en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable. La tête d'allumage sera protégée de manière à empêcher tout tamisage de la charge.
- (2) Chaque colis sera pourvu d'une fermeture à plomb ou d'un cachet (empreinte ou marque) appliqué sur deux têtes de vis du couvercle, ou d'une étiquette collée sur le couvercle et les parois et portant la marque de fabrique.
- (3) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.
- 74 Les objets du 12^o seront renfermés dans des emballages en bois.
- 75 Les torpilles de forage (13^o) seront emballées dans des caisses en bois munies de poignées ou de tasseaux.
- 76 L'emballage des objets du 14^o doit, selon la nature des munitions, être conforme aux prescriptions des marg. 70, 71 ou 72.
3. *Emballage en commun.*
- 77 Les objets dénommés sous un chiffre du marg. 61 ne peuvent être réunis dans un même colis ni avec des objets d'une espèce différente du même chiffre, ni avec des objets d'un autre chiffre de ce marg., ni avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, ni avec d'autres marchandises.
- Peuvent cependant être réunis dans un même colis :
- a) Les objets du 1^o entre eux, savoir :

- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- 0 Articles mentioned under (8) shall be packed in screwed-down wooden cases.
- 1 (1) With regard to articles coming under (9), hand-grenades shall be packed in sets of not more than 25, and rifle-grenades in sets of not more than 50, in wooden boxes with sides not less than 16 mm. thick.
- (2) Each package shall be fitted with a lead seal fastening or a seal (stamp or mark) affixed so as to cover two screw-heads in the lid, or with a gummed label on the lid and sides bearing the maker's trade-mark.
- 2 Articles mentioned under (10) shall be packed as follows :
- (a) In the case of (10) (a) : explosive bursting charges for projectiles, heads of service torpedoes, sea-mine charges, explosives for fitting charges and for priming charges, tamp charges, power charges, boring cartridges, and blasting explosives and cartridges shall be packed in wooden boxes. Articles consisting of compressed picric acid shall be packed in a watertight wrapping. Heads of service torpedoes and sea-mine charges may also be consigned in their steel cases without being packed in boxes. Packages weighing more than 25 kg. shall be fitted with handles or battens ;
- (b) In the case of (10) (b) : in wooden boxes. Packages weighing more than 25 kg. shall be fitted with handles or battens ;
- (c) In the case of (10) (c) : in quantities of not more than 100, in sheet-iron boxes. Not more than 100 such boxes shall be packed in a wooden consignment case ;
- (d) In the case of (10) (d) : in quantities of not more than 3 kg., in cardboard boxes, packed so that they cannot come into contact with one another. Not more than 3 such boxes shall be stowed in a screwed-down wooden case, the intervening spaces being filled with padding in such a way that between the cardboard boxes and the consignment case there shall everywhere be a space of not less than 3 cm. filled with packing material.
- 13 (1) Articles mentioned under (11) shall be packed as follows :
- (a) In the case of (11) (a) : in wooden boxes, lined with oil paper, of which the sides shall be dovetailed and not less than 18 mm. thick, and the bottom and lid screwed on. Lids hinged to the boxes shall likewise be permitted. The boxes shall be fitted with handles or battens ;
- (b) In the case of (11) (b) : in wooden boxes or in watertight cardboard drums. The ignition head shall be protected so as to prevent any wastage of the charge.
- (2) Each package shall be provided with a lead seal fastening or a seal (stamp or mark) affixed so as to cover two screw-heads in the lid, or with a gummed label on the lid and sides bearing the maker's trade-mark.
- (3) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- 14 Articles mentioned under (12) shall be packed in wooden containers.
- 15 Boring mines (13) shall be packed in wooden boxes fitted with handles or battens.
- 16 The packing of articles mentioned under (14) shall conform to the provisions mentioned under marg. nos. 70, 71 or 72, according to the nature of the ammunition.

3. *Mixed Packing.*

- 17 Articles mentioned under any number of marg. no. 61 shall not be packed together with any articles of a different kind grouped under the same number, or with articles coming under another number of that marg. no., or any substances or articles belonging to any other classes or any other goods.

The following may, however, be placed together in one package :

- (a) Articles mentioned under (1), namely :

Ceux des 1^o a) et 1^o b), dans l'emballage conforme au marg. 63.

Lorsque des objets du 1^o c) sont réunis dans un même colis avec des objets du 1^o a) ou du 1^o b) ou des deux, ceux du 1^o c) doivent être emballés comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres et l'emballage d'expédition doit être celui prescrit pour les objets du 1^o a) ou du 1^o b). Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg. ;

b) Les objets du 4^o, entre eux, compte tenu des prescriptions concernant l'emballage intérieur, dans un emballage d'expédition en bois. Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

78 Seront munis :

- a) Les colis renfermant des objets des 3^o, 5^o et 7^o, d'étiquettes conformes au modèle N^o 3 ;
- b) Les colis renfermant des objets des 6^o et 8^o à 11^o, d'étiquettes conformes au modèle N^o 1 ;
- c) Les colis renfermant des objets des 13^o et 14^o, d'étiquettes conformes au modèle N^o 2.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

79 (1) Les objets des 3^o, 5^o et 7^o à 11^o ne sont admis en grande vitesse qu'en chargements complets. Les objets des 13^o et 14^o sont exclus des transports en grande vitesse ; ils ne sont admis en petite vitesse qu'en chargements complets.

(2) Les objets des 3^o, 5^o, 7^o à 11^o, 13^o et 14^o ne doivent pas être adressés gare restante.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

80 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 61.

Elle doit être soulignée en rouge pour les objets des 1^o, 2^o, 4^o et 12^o.

Elle doit être encadrée :

- a) Une fois en noir pour les objets des 3^o, 5^o et 7^o ;
- b) Une fois en rouge pour les objets des 6^o et 8^o à 11^o ;
- c) Deux fois en rouge pour les objets des 13^o et 14^o.

(2) L'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture :

a) Pour les objets des 1^o b), 1^o c), 3^o a), 5^o d) et 11^o : « *La nature et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* » ;

b) Pour les objets des 2^o a) à e), 3^o b), 4^o, 5^o a) à c), 5^o e), 5^o f), 6^o à 10^o et 12^o à 14^o : « *L'emballage est conforme aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* ».

D. *Matériel de transport.*

I. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

81 (1) Les objets de la classe I b) seront chargés dans des wagons couverts.

(2) Ne doivent être employés pour les objets des 13^o et 14^o que des wagons couverts pourvus d'appareils de choc et de traction à ressorts, à toiture solide et sûre, ne présentant pas de fissures, munis de portes et de volets (vantaux) fermant bien et dépourvus, si possible, d'appareils de freinage.

Those mentioned under (I) (a) and (I) (b), packed in accordance with the provisions of marg. no. 63.

When articles mentioned under (I) (c) are packed together with articles mentioned under (I) (a) or (I) (b) or both, the articles mentioned under (I) (c) must be packed in accordance with the provisions specially relating to them, and the packing for despatch must be that provided for articles mentioned under (I) (a) or (I) (b). Packages shall not weigh more than 120 kg.;

(b) Articles mentioned under (4), subject to the provisions concerning the inner packing, in a wooden consignment case. Packages shall not weigh more than 100 kg.

4. *Danger Notices and Labels on Packages* (see Appendix III).

(a) Packages containing articles mentioned under (3), (5) and (7) shall bear labels conforming to model no. 3 ;

(b) Packages containing articles mentioned under (6) and (8) to (11) shall bear labels conforming to model no. 1 ;

(c) Packages containing articles mentioned under (13) and (14) shall bear labels conforming to model no. 2.

B. *Method of and Conditions governing Consignment.*

(1) Articles mentioned under (3), (5) and (7)-(11) shall only be admitted as fast freight (*grande vitesse*) in full truck-loads. Articles mentioned under (13) and (14) shall not be admitted as fast freight (*grande vitesse*), and shall only be admitted as slow freight (*petite vitesse*) in full truck-loads.

(2) Articles mentioned under (3), (5), (7)-(11), (13) and (14) may not be addressed " To be left at station till called for ".

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

(1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 61.

It shall be *underlined in red* in the case of articles mentioned under (1), (2), (4) and (12).

It shall have a *border* as follows :

(a) A *single black* border in the case of articles mentioned under (3), (5) and (7) ;

(b) A *single red* border in the case of articles mentioned under (6) and (8)-(11) ;

(c) A *double red* border in the case of articles mentioned under (13) and (14).

(2) The consignor shall make one of the following statements in the way-bill :

(a) In the case of articles mentioned under (1) (b), (1) (c), (3) (a), (5) (d) and (11) :
" *The nature and packing of the goods are in accordance with the provisions of Annex I to the C. I. M.* " ;

(b) In the case of articles mentioned under (2) (a)-(e), (3) (b), (4), (5) (a)-(c), (5) (e), (5) (f), (6)-(10) and (12)-(14) : " *The packing is in accordance with the provisions of Annex I to the C. I. M.* ".

D. *Rolling-Stock.*

1. *Conditions governing Trucks and Loading.*

(1) Articles mentioned in Class I (b) shall be loaded in covered trucks.

(2) In the case of articles mentioned under (13) and (14), only covered trucks provided with sprung draw and buffer gear, strong and weatherproof roofs without cracks, and properly closing doors and leaves, and if possible devoid of braking apparatus, shall be used. The presence in the

On doit éviter qu'il subsiste, en saillie, à l'intérieur des wagons des objets en fer qui ne seraient pas des éléments constructifs du wagon. Les portes et les volets (vantaux) des wagons doivent toujours être tenus fermés.

(3) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques au transport des objets des 3^o, 5^o, 6^o, 7^o, 13^o et 14^o voir appendice II.

(4) Les colis renfermant des objets des 13^o et 14^o seront arrimés dans les wagons de manière qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

- 82 Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes aux modèles N^{os} 1, 2 ou 3 (marg. 78) porteront les mêmes étiquettes sur leurs deux côtés.

E. Interdictions de chargement en commun.

- 83 (1) Les pièces d'artifice pour signaux (3^o), les amorces détonantes (5^o), les mèches détonantes instantanées (7^o), les torpilles de forage (13^o) et les munitions du 14^o ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon :

- a) Avec les matières de la classe I a) (marg. 21) ;
- b) Avec les objets du 6^o de la classe I b) (marg. 61) ;
- c) Avec les matières des 1^o et 2^o de la classe III a) (marg. 301).

(2) Ne doivent pas non plus être chargées en commun dans le même wagon :

- a) Les pièces d'artifice pour signaux (3^o), les amorces détonantes (5^o) et les mèches détonantes instantanées (7^o) avec les objets des 8^o à 11^o de la classe I b) (marg. 61) ;
- b) Les torpilles de forage (13^o) avec les objets des 3^o, 5^o, 7^o à 11^o et 14^o de la classe I b) (marg. 61) ;
- c) Les munitions du 14^o avec les objets des 3^o, 5^o, 7^o et 11^o de la classe I b) (marg. 61).

- 84 Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans le même wagon (art. 6 § 9 al. 2 de la CIM).

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

- 85 Pas de prescriptions.

16-99

I c) INFLAMMATEURS, PIÈCES D'ARTIFICE, ETC.

1. *Énumération des objets.*

- 100 (1) Parmi les objets entrant dans la définition de la classe I c) ne sont admis au transport que ceux énumérés au marg. 101, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 100 (2) à 118. Ils sont dès lors des objets de l'annexe I.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des objets de la classe I c) ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

(2) Quant à leur substance, les objets admis doivent remplir les conditions suivantes :

- a) La charge explosive sera constituée, aménagée et répartie de manière que ni la friction, ni les trépidations, ni le choc, ni l'inflammation des objets emballés ne puissent provoquer une explosion de tout le contenu du colis.

interior of the truck of any protruding iron objects not forming an actual part of the truck shall be avoided. The doors and leaves of the trucks shall always be kept closed.

(3) For the transport of articles mentioned under (3), (5), (6), (7), (13) and (14) in trucks with electric fittings, see Appendix II.

(4) Packages containing articles mentioned under (13) and (14) shall be secured in the trucks in such a way as to prevent any rubbing, jolting, bumping, overturning or falling.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

12 Trucks loaded with packages bearing labels corresponding to models nos. 1, 2 or 3 (marg. no. 78) shall bear the same labels on both sides.

E. *Prohibition of Mixed Loading.*

33 (1) Signal fireworks (3), detonating primers (5), instantaneous detonating fuses (7), boring mines (13) and ammunition mentioned under (14) shall not be loaded together in the same truck with :

(a) Substances mentioned in Class I (a) (marg. no. 21) ;

(b) Articles mentioned under (6) of Class I (b) (marg. no. 61) ;

(c) Substances mentioned under (1) and (2) of Class III (a) (marg. no. 301).

(2) The following shall not be loaded together in the same truck :

(a) Signal fireworks (3), detonating primers (5), instantaneous detonating fuses (7), with articles mentioned under (8)-(11) of Class I (b) (marg. no. 61) ;

(b) Boring mines (13) with articles mentioned under (3), (5), (7)-(11) and (14) of Class I (b) (marg. no. 61) ;

(c) Ammunition mentioned under (14) with articles mentioned under (3), (5), (7) and (11) of Class I (b) (marg. no. 61).

84 Separate way-bills shall be made out for consignments which may not be loaded together in the same truck (Article 6, § 9, paragraph 2, of the C. I. M.).

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

85 No provisions.

99

I (c). IGNITERS, FIREWORKS, ETC.

I. *List of Articles.*

00 (1) Only those of the articles included in the definition of Class I (c) which are listed in marg. no. 101 shall be accepted for transport subject to the conditions specified in marg. nos. 100 (2)-118. They shall in that case be regarded as substances coming under Annex I.

Note. Empty packages which have contained articles coming under Class I (c) shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(2) Articles accepted for transport must fulfil the following conditions as regards their composition :

(a) The explosive charge shall be so constituted, arranged and distributed that friction, vibration, shock or ignition of the packed articles cannot cause an explosion of the whole contents of the package.

b) Le phosphore blanc ou jaune ne doit être employé que dans les objets des 2° et 20° (marg. 101).

c) La composition détonante des pièces d'artifice (marg. 101, 21° à 24°) et les compositions fumigènes des matières utilisées pour la lutte contre les parasites (marg. 101, 27°) ne doivent pas contenir de chlorate.

d) La charge explosive doit satisfaire à la condition de stabilité du marg. 714 de l'appendice I.

101

A. *Inflammateurs* :

1° Les *allumettes ordinaires* et autres *inflammateurs à friction*.

2° Les *bandes d'amorces pour lampes de sûreté* et les *bandes d'amorces paraffinées pour lampes de sûreté*. 1.000 amorces ne doivent renfermer que 7,5 g. au plus d'explosif.

Quant aux rubans d'amorces, voir sous 15°.

3° Les *mèches à poudre noire* dites mèches à combustion lente (mèches consistant en un cordeau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section).

Quant aux autres mèches, voir à la classe I b), 1° et 7° (marg. 61).

4° Le *fil pyroxylé (fils de coton nitré)* ; voir aussi appendice I, marg. 701.

5° Les *lances d'allumage* (tubes en papier ou en carton renfermant une petite quantité de composition fusante de matières oxygénées et de matières organiques, additionnés ou non de composés nitrés aromatiques) et les *capsules à thermite avec des pastilles fulminantes*.

6° Les *allumeurs de sûreté pour mèches* (douilles en papier renfermant une amorce traversée par un fil destiné à produire une friction ou un arrachement, ou engins de construction similaire).

7° Les *amorces électriques sans détonateur*.

8° Les *inflammateurs électriques* (p. ex. les inflammateurs destinés à l'allumage des poudres de magnésium photographiques). La charge d'un inflammateur ne doit ni dépasser 30 mg., ni renfermer plus de 10 p. 100 de fulminate de mercure.

Nota. Les appareils produisant une lumière subite dans le genre des ampoules électriques et qui renferment une charge d'inflammation semblable à celle des inflammateurs électriques, ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

B. *Articles et jouets pyrotechniques ; amorces et rubans d'amorces ; articles détonants* :

9° Les *articles pyrotechniques de salon* (p. ex. cylindres Bosco, bombes de confetti, fruits pour cotillons). Les objets à base de coton nitré (coton-collodion) ne doivent en renfermer que 1 g. au plus.

10° Les *bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier nitré* (papier-collodion).

11° Les *pois fulminants, grenades fulminantes* et autres *jouets pyrotechniques similaires renfermant du fulminate d'argent*. 1.000 pièces ne doivent renfermer que 2,5 g. au plus de fulminate d'argent.

12° Les *pierres fulminantes*, portant à la surface une charge d'explosifs de 3 g. au plus.

13° Les *allumettes pyrotechniques* (p. ex. allumettes de bengale, allumettes pluie d'or ou pluie de fleurs).

14° Les *cierges merveilleux sans tête d'allumage*.

15° Les *amorces pour jouets d'enfants, les rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces*. 1.000 amorces ne doivent renfermer que 7,5 g. au plus d'explosif.

Quant aux bandes d'amorces pour lampes de sûreté, voir sous 2°.

16° Les *bouchons fulminants* avec une charge explosive à base de phosphore et de chlorate ou avec une charge de fulminate ou d'une composition similaire comprimée dans des douilles en carton. 1.000 bouchons ne doivent renfermer que 60 g. au plus d'explosif.

(b) White or yellow phosphorus may only be used in the articles mentioned under (2) and (20) (marg. no. 101).

(c) The detonating composition of fireworks (marg. no. 101 (21)-(24)) and smoke-generating compounds of substances used to kill parasites (marg. no. 101 (27)) shall not contain chlorate.

(d) The explosive charge must fulfil the condition concerning stability mentioned under marg. no. 714 of Appendix I.

A. Igniters :

- (1) *Ordinary matches* and other *friction igniters*.
- (2) *Strips of caps for safety lamps* and *strips of caps steeped in paraffin for safety lamps*. 1,000 caps shall contain not more than 7.5 g. of explosive.
For strings of caps, see (15).
- (3) *Black powder fuses*, known as slow-combustion fuses (consisting of a narrow, watertight tube with a thin black powder core).
For other fuses, see under Class I (b), (1) and (7) (marg. no. 61).
- (4) *Pyroxylin thread (nitrated cotton thread)* : see also Appendix I, marg. no. 701.
- (5) *Tubular igniters (lances d'allumage)* (paper or cardboard tubes containing a small quantity of fusing composition consisting of oxygenated and organic substances, whether including or not aromatic nitrated compounds) and *thermite capsules with fulminating caps*.
- (6) *Safety igniters for fuses* (paper cartridges containing a cap, pierced by a thread for producing friction or tearing, or other similarly made appliances).
- (7) *Electric primers without detonators*.
- (8) *Electric igniters* (e. g., igniters for photographic magnesium powders). Charges for igniters shall not exceed 30 mg. or contain more than 10 % of fulminate of mercury.

Note. Apparatus producing a sudden light similar to that of electric bulbs and containing an ignition charge similar to that of electric igniters shall not be considered as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M., and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

B. Fireworks and Toy Fireworks ; Caps and Strings of Caps ; Detonating Articles :

- (9) *Parlour fireworks* (e. g., Bosco cylinders, confetti bombs and "cotillon fruits"). Articles with a nitrated cotton base (collodion cotton) shall not contain more than 1 g. thereof.
- (10) *Crackers, flower crackers* and *strips of nitrated paper* (collodion paper).
- (11) "*Fulminating pellets*", *detonating crackers* and other similar *firework toys containing fulminate of silver*. 1,000 articles shall not contain more than 2.5 g. of fulminate of silver.
- (12) *Fulminating stones* containing an explosive charge of not more than 3 g. on the surface.
- (13) *Firework matches* (e. g., Bengal lights and matches producing golden rain and flowers).
- (14) *Miracle candles without ignition heads*.
- (15) *Caps for children's toys, strings and coils of caps*. 1,000 articles shall not contain more than 7.5 g. of explosive.
For strips of caps for safety lamps, see under (2).
- (16) *Fulminating stoppers* containing an explosive charge with a phosphorus and chlorate base or a charge of fulminate or similar composition compressed in cardboard cases. 1,000 stoppers shall not contain more than 60 g. of explosive.

17° Les *pétards ronds* avec une charge explosive à base de phosphore et de chlorate. 1.000 pétards ne doivent renfermer que 45 g. au plus d'explosif.

18° Les *amorces en carton (munition lilliput)* avec une charge explosive à base de phosphore et de chlorate ou avec une charge de fulminate ou d'une composition similaire. 1.000 amorces ne doivent renfermer que 25 g. au plus d'explosif.

19° Les *amorces en carton éclatant sous le pied*, avec une charge protégée à base de phosphore et de chlorate. 1.000 amorces ne doivent renfermer que 30 g. au plus d'explosif.

20° a) Les *plaques détonantes*,

b) Les *martinikas* (dits *jeux d'artifice espagnols*),

les unes et les autres se composant d'un mélange de phosphore blanc (jaune) et rouge avec du chlorate de potasse et au moins 50 p. 100 de matières inertes n'intervenant pas dans la décomposition du mélange de phosphore et de chlorate. Une plaque ne doit pas peser plus de 2,5 g. et un martinika pas plus de 0,1 g.

C. Pièces d'artifice :

21° Les *fusées paragrêles non munies de détonateur*, les *bombes* et les *pots à feu*. La charge, y compris la charge propulsive, ne doit pas peser plus de 12 kg., la bombe ou le pot à feu plus de 16 kg. au total.

22° Les *bombes incendiaires*, les *fusées*, les *chandelles romaines*, les *fontaines*, les *roues* et les *pièces d'artifice* similaires, dont la charge ne doit pas peser plus de 800 g. par pièce.

23° Les *petits coups de canon*, renfermant au plus 75 g. de poudre en grains ou 25 g. d'explosif pas plus dangereux que la poudre d'aluminium avec du perchlorate de potasse et les *coups de fusil (pétards)*, renfermant au plus 20 g. de poudre en grains, tous pourvus de mèches dont les bouts doivent être couverts, et les *articles* similaires destinés à produire une forte détonation.

Quant aux gros coups de canon et aux pétards de chemin de fer (pièces d'artifice pour signaux), voir à la classe I b), 3° (marg. 61).

24° Les *petites pièces d'artifice* (p. ex. crapauds, serpenteaux, pluies d'or, pluies d'argent, s'ils renferment au plus 1.000 g. de poudre noire en grains par 144 pièces; les volcans et les comètes à main, s'ils renferment par pièce 30 g. au plus de poudre noire en grains).

25° Les *feux de bengale sans tête d'allumage* (p. ex. torches de bengale, lumières, flammes).

26° Les *poudres-éclairs au magnésium prêtes à l'usage*, dans des emballages isolés, ne renfermant pas plus de 5 g. de charge éclairante, sans addition d'aucun chlorate.

D. Matières utilisées pour la lutte contre les parasites :

27° Les *matières produisant des fumées pour des buts agricoles et forestiers*, ainsi que les *cartouches fumigènes pour la lutte contre les parasites*.

Quant aux engins fumigènes renfermant du chlorate ou munis d'une charge explosive, voir à la classe I b), 12° (marg. 61).

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

102 (1) Les emballages seront fermés et étanches de manière à empêcher toute déperdition du contenu.

(2) Les emballages y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences

(17) *Round petards* containing an explosive charge with a phosphorus and chlorate base. 1,000 petards shall not contain more than 45 g. of explosive.

(18) *Cardboard caps (toy ammunition)* containing an explosive charge with a phosphorus and chlorate base or a charge of fulminate or similar composition. 1,000 caps shall not contain more than 25 g. of explosive.

(19) *Cardboard caps which explode when trodden on*, containing a protected charge with a phosphorus and chlorate base. 1,000 caps shall not contain more than 30 g. of explosive.

(20) (a) *Detonating squares* and

(b) *Martinikas* (known as *Spanish fireworks*), both containing a mixture of white (yellow) and red phosphorus with potassium chlorate and at least 50 % of inert matter not affecting the decomposition of the phosphorus and chlorate mixture. One square shall not weigh more than 2.5 g. and one martinika not more than 0.1 g.

C. *Fireworks.*

(21) *Hail fuses without detonators, bombs and flares.* The charge, including the propellant charge, shall not weigh more than 12 kg., and the total weight of the bomb or flare shall not exceed 16 kg.

(22) *Incendiary bombs, fuses, Roman candles, fountains, wheels* and similar *fireworks* with a charge of not more than 800 g. per article.

(23) *Small cannon-charges* containing not more than 75 g. of granulated powder or 25 g. of explosive, which shall not be more dangerous than aluminium powder mixed with potassium perchlorate, and *rifle charges* (" *pétards* ") containing not more than 20 g. of granulated powder, all of them equipped with fuses the ends of which must be covered, and similar *articles for producing violent detonations.*

For heavy cannon-charges and railway fog-signals (signal fireworks), see Class I (b) (3) (marg. no. 61).

(24) *Small fireworks* (e. g., jumping crackers, serpents, golden and silver rain, if they contain not more than 1,000 g. of granulated black powder per 144 articles ; volcanoes and hand comets, if they contain not more than 30 g. of granulated black powder per article).

(25) *Bengal lights without ignition heads* (e. g., Bengal fires, lights and flames).

(26) *Magnesium flash-powder ready for use* in separate packages containing not more than 5 g. of lighting charge, without the addition of any chlorate.

D. *Substances used for the killing of Parasites.*

(27) *Smoke-producing substances for agricultural and forestry purposes, and smoke cartridges used for killing parasites.*

For smoke-producing apparatus containing chlorate or equipped with an explosive charge, see Class I (b) (12) (marg. no. 61).

2. *Conditions of Transport.*

A. *Parcels.*

I. *General Conditions governing Packing.*

(1) *Packages* shall be closed and impervious so as to prevent any wastage of the contents.

(2) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part, so as not to become loose during the journey, and to fulfil safely the normal requirements of

normales du transport. Les objets seront solidement assujettis dans leurs emballages, de même que, le cas échéant, les emballages intérieurs dans les emballages extérieurs.

(3) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. *Emballage d'objets de même espèce.*

- 103** (1) Les objets du 1^o seront renfermés dans des enveloppes en papier ou dans des boîtes, qui seront placées dans des caisses en bois ou dans des caisses en carton dont les parois auront au moins 2 mm. d'épaisseur ou dans des emballages en fer-blanc.
(2) Une caisse en carton peut renfermer 1.200 boîtes d'allumettes au plus.
- 104** (1) Les objets du 2^o seront emballés dans des boîtes en tôle ou en carton. 30 boîtes en tôle ou 144 boîtes en carton au plus seront réunies en un paquet qui doit renfermer au plus 90 g. d'explosif. Ces paquets seront placés soit seuls, soit en groupes, dans une caisse d'expédition à parois bien jointives d'au moins 18 mm. d'épaisseur, garnie intérieurement de papier résistant ou de tôle de zinc mince. Pour les colis qui ne pèsent pas plus de 35 kg. une épaisseur de paroi de 11 mm. est suffisante lorsque les caisses sont entourées d'une bande en fer.
(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.
- 105** Les objets du 3^o seront emballés dans des caisses en bois garnies intérieurement de papier résistant ou de tôle de zinc mince ou dans des tonneaux en carton imperméable.
- 106** (1) Le fil pyroxylé (4^o) sera enroulé, par longueurs de 30 m. au plus, sur des bandes de carton. Chaque rouleau sera enveloppé dans du papier. Ces rouleaux seront réunis, par 10 au plus, au moyen de papier d'emballage, en paquets qui seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caissettes en bois. Celle-ci seront placées soit seules, soit en groupes, dans une caisse d'expédition en bois.
(2) Un colis doit renfermer au plus 6.000 m. de fil pyroxylé.
- 107** (1) Les objets du 5^o seront emballés, par 25 au plus, dans des boîtes en fer-blanc ou en carton, toutefois les capsules de thermite peuvent être emballées par 100 au plus dans des boîtes en carton. 40 de ces boîtes au plus seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse en bois, de manière qu'elles ne puissent entrer en contact ni entre elles, ni avec les parois de la caisse.
(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.
- 108** Les objets des 6^o à 8^o seront emballés :
a) Du 6^o : dans des caisses en bois ;
b) Du 7^o : dans des caisses en bois ou dans des tonneaux en bois ou en carton imperméable ;
c) Du 8^o : dans des boîtes en carton. Les boîtes seront réunies en un paquet renfermant au plus 1.000 inflammateurs électriques. Les paquets seront placés soit seuls, soit en groupes, dans une caisse d'expédition en bois.
- 109** (1) Les objets des 9^o à 26^o seront renfermés (emballages intérieurs) :
a) Des 9^o et 10^o : dans des emballages en papier ou dans des boîtes ;
b) Du 11^o : assujettis avec interposition de sciure de bois formant tampon, soit dans des boîtes en carton qui, soit seules, soit en groupes, seront enveloppées dans du papier, soit dans des caissettes en bois ; chaque boîte en carton ou caissette en bois doit renfermer au plus 55 de ces objets ;
c) Du 12^o : par 25 au plus, dans des boîtes en carton ;
d) Du 13^o : dans des boîtes, 12 boîtes au plus seront réunies dans des paquets au moyen d'une enveloppe en papier ;
e) Du 14^o : dans des boîtes ou dans des sacs en papier. Ces emballages seront réunis, au moyen d'une enveloppe en papier, en un paquet renfermant au plus 144 de ces objets ;

transport. Articles shall be firmly stowed in their packing, as shall also any inner packing within the outer packing.

(3) Substances used as padding shall be adapted to the nature of the contents.

2. *Packing of Articles of the same Kind.*

- 103 (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (1) shall be enclosed in paper envelopes or in boxes, which shall be placed in larger wooden or cardboard boxes with sides at least 2 mm. thick or in containers made of tinfoil.
- (2) No cardboard box shall contain more than 1,200 boxes of matches.
- 104 (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (2) shall be packed in sheet-iron or cardboard boxes. Not more than 30 sheet-iron or 144 cardboard boxes shall be made into a parcel containing 90 g. of explosive at most. Such parcels shall be placed singly or together in a consignment case with well-joined sides not less than 18 mm. thick, lined with stout paper or thin galvanised iron. The sides of packages weighing not more than 35 kg. need not be more than 11 mm. thick when the case is surrounded with an iron band.
- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- 105 Articles mentioned under marg. no. 101 (3) shall be packed in wooden boxes, lined with stout paper or thin galvanised iron, or in watertight cardboard drums.
- 106 (1) Pyroxylin thread (marg. no. 101 (4)) shall be coiled in lengths of not more than 30 m. on cardboard strips. Each coil shall be wrapped in paper. The coils, not exceeding 10 in number, shall be made into parcels with packing-paper and stowed in small wooden boxes, the intervening spaces being filled with padding. The boxes shall be placed singly or together in wooden consignment cases.
- (2) Packages shall not contain more than 6,000 m. of pyroxylin thread.
- 107 (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (5) shall be packed in quantities of not more than 25 in tinfoil or cardboard boxes. Thermite caps, however, may be packed in quantities of not more than 100 in cardboard boxes. Not more than 40 such boxes shall be stowed in a wooden case, the intervening spaces being filled with padding in such a way that the boxes do not come into contact with one another or with the sides of the case.
- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- 108 Articles mentioned under marg. no. 101 (6) - (8) shall be packed as follows :
- (a) In the case of marg. no. 101 (6) : in wooden boxes ;
- (b) In the case of marg. no. 101 (7) : in wooden boxes or in wooden casks or watertight cardboard drums ;
- (c) In the case of marg. no. 101 (8) : in cardboard boxes. The boxes shall be made into a package containing not more than 1,000 electric igniters. The packages shall be placed either singly or together in a wooden consignment case.
- 109 (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (9) - (26) shall be packed (as regards the inner packages) as follows :
- (a) In the case of marg. no. 101 (9) - (10), the articles shall be made into paper parcels or packed in boxes ;
- (b) In the case of marg. no. 101 (11), the articles shall be stowed either in cardboard boxes which shall be wrapped, singly or together, in paper, or in small wooden boxes, the intervening spaces in either case being filled with sawdust to act as padding ; each cardboard box or small wooden box shall not contain more than 55 such articles ;
- (c) In the case of marg. no. 101 (12) : in quantities of not more than 25, in cardboard boxes ;
- (d) In the case of marg. no. 101 (13) : in boxes. The boxes, in sets of not more than 12, shall be packed in paper envelopes ;
- (e) In the case of marg. no. 101 (14) : in boxes or paper bags, which shall be packed in paper envelopes containing not more than 144 articles ;

f) Du 15° : dans des boîtes en carton dont chacune doit renfermer au plus 100 amorces chargées de 5 mg. d'explosifs ou au plus 50 amorces chargées de 7,5 mg. d'explosifs. 12 de ces boîtes au plus seront réunies en un rouleau, et 12 de ces rouleaux au plus seront réunis en un paquet au moyen d'une enveloppe en papier ;

g) Du 16° : assujettis, avec interposition de matières formant tampon, par 50 au plus, dans des boîtes en carton. Les bouchons seront collés sur le fond des boîtes ou y seront fixés de manière équivalente dans leur position. 10 boîtes au plus, disposées par petits paquets, seront réunies en un paquet ;

h) Du 17° : par 5 au plus, dans des boîtes en carton. 200 boîtes au plus, disposées en rouleaux, seront réunies dans une boîte collectrice en carton ;

i) Du 18° : assujettis, avec interposition de matières formant tampon, par 10 au plus, dans des boîtes en carton. 100 boîtes au plus, disposées en rouleaux, seront réunies en un paquet au moyen d'une enveloppe en papier ;

k) Du 19° : assujettis, avec interposition de matières formant tampon, par 15 au plus, dans des boîtes en carton. 144 boîtes au plus, disposées en rouleaux, seront emballées dans une seconde boîte en carton ;

l) Du 20° a) : par 144 au plus, assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en carton ;

m) Du 20° b) : par 75 au plus, dans des boîtes en carton ; 72 boîtes au plus seront réunies en un paquet au moyen d'une enveloppe en carton ;

n) Du 21° : dans des boîtes en carton ou dans du papier fort. Si le point de mise de feu des objets n'est pas recouvert d'une coiffe protectrice, ceux-ci doivent d'abord isolément être entourés de papier. La charge propulsive des bombes pesant plus de 5 kg. sera protégée par une douille de papier recouvrant la partie inférieure de la bombe ;

o) Du 22° : dans des boîtes en carton ou dans du papier fort. Les pièces d'artifice de grandes dimensions n'ont pas besoin d'un emballage intérieur si leur point de mise de feu est recouvert d'une coiffe protectrice ;

p) Du 23° : assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes ;

q) Du 24° : dans des boîtes en carton ou dans du papier fort ;

r) Du 25° : dans des boîtes en carton ou dans du papier fort. Les pièces d'artifice de grandes dimensions n'ont pas besoin d'un emballage intérieur si leur point de mise de feu est recouvert d'une coiffe protectrice ;

s) Du 26° : dans des sacs en papier ou dans de petits tubes en verre, qui seront placés dans des boîtes en carton. Une boîte en carton doit renfermer au plus 3 tubes en verre.

(2) Les emballages intérieurs mentionnés à l'al. (1) seront placés soit seuls, soit en groupes, dans des caisses d'expédition :

a) Les emballages renfermant des objets des 10°, 13° et 14° dans des caisses d'expédition en bois ;

b) Les emballages renfermant des objets des 9°, 11°, 12° et 15° à 26° dans des caisses d'expédition à parois bien jointives d'au moins 18 mm. d'épaisseur, garnies intérieurement de papier résistant ou de tôle de zinc mince. Pour les colis qui ne pèsent pas plus de 35 kg., une épaisseur de paroi de 11 mm. est suffisante lorsque les caisses sont entourées d'une bande en fer.

Cependant une caisse doit renfermer au plus :

50 boîtes collectrices en carton renfermant des objets du 17° ;

25 paquets renfermant des objets du 18° ;

50 caisses en carton renfermant des objets du 20° a) ;

50 paquets de 72 boîtes en carton renfermant des objets du 20° b) et

un nombre de fusées paragrêles non munies de détonateur, de bombes ou de pots à feu (21°) de manière que la charge totale ne dépasse pas 48 kg. ;

(*f*) In the case of marg. no. 101 (15) : in cardboard boxes, each of which shall contain not more than 100 caps charged with 5 mg. of explosives or not more than 50 caps charged with 7.5 mg. of explosives. Not more than 12 such boxes shall be made into a roll, 12 rolls at the most being packed in a paper envelope ;

(*g*) In the case of marg. no. 101 (16), the articles shall be stowed in quantities of not more than 50 in cardboard boxes, the intervening spaces being filled with padding. The stoppers shall be stuck to the bottom of the boxes or affixed thereto in their places in a similar manner. Not more than 10 boxes in the form of small parcels shall be made into a package ;

(*h*) In the case of marg. no. 101 (17) : in quantities of not more than 5, in cardboard boxes. Not more than 200 boxes, made into rolls, shall be placed in an outer cardboard container ;

(*i*) In the case of marg. no. 101 (18), the articles shall be stowed in quantities of not more than 10 in cardboard boxes, the intervening spaces being filled with padding. Not more than 100 boxes, made into rolls, shall be packed in a paper envelope ;

(*k*) In the case of marg. no. 101 (19), the articles shall be stowed in quantities of not more than 15, in cardboard boxes, the intervening spaces being filled with padding. Not more than 144 boxes, made into rolls, shall be packed in a larger cardboard box ;

(*l*) In the case of marg. no. 101 (20) (*a*) : in quantities of not more than 144, stowed in cardboard boxes, the intervening spaces being filled with padding ;

(*m*) In the case of marg. no. 101 (20) (*b*) : in quantities of not more than 75, in cardboard boxes, not more than 72 such boxes being packed in a cardboard envelope ;

(*n*) In the case of marg. no. 101 (21) : in cardboard boxes or stout paper. If the point at which the articles are ignited has no protecting cover, they shall first be wrapped separately in paper. The propellant charge of bombs weighing more than 5 kg. shall be protected by a paper case covering the lower part of the bomb ;

(*o*) In the case of marg. no. 101 (22) : in cardboard boxes or stout paper. Large fireworks shall not require any inner packing if their point of ignition has a protective cover ;

(*p*) In the case marg. no. 101 (23), the articles shall be stowed in boxes, the intervening spaces being filled with padding ;

(*q*) In the case of marg. no. 101 (24) : in cardboard boxes or stout paper ;

(*r*) In the case of marg. no. 101 (25) : in cardboard boxes or stout paper. Large fireworks shall not require any inner packing if their point of ignition has a protective cover ;

(*s*) In the case of marg. no. 101 (26) : in paper bags or small glass tubes placed in cardboard boxes. One cardboard box shall not contain more than 3 glass tubes.

(2) The inner packages mentioned in paragraph (1) shall be placed singly or together in consignment cases, as follows :

(*a*) In the case of packages containing articles mentioned under marg. no. 101, (10), (13) and (14) : in wooden consignment cases ;

(*b*) In the case of packages containing articles mentioned under marg. no. 101, (9), (11), (12) and (15)-(26) : in consignment cases with well-joined sides not less than 18 mm. thick, lined with stout paper or thin galvanised iron. The thickness of the sides of packages weighing not more than 35 kg. need not exceed 11 mm. when cases are surrounded with an iron band.

Nevertheless, a case shall not contain more than :

50 outer cardboard boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (17) ;

25 parcels containing articles mentioned under marg. no. 101 (18) ;

50 cardboard boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (*a*) ;

50 parcels of 72 cardboard boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (*b*) ; and

A quantity of hail fuses without detonators, bombs and flares (marg. no. 101 (21)), the total charge of which does not exceed 48 kg. ;

c) Les poudres-éclairs au magnésium (26°) aussi dans des caisses d'expédition ordinaires en bois, ou, si elles sont emballées dans des sachets en papier, dans des caisses en carton fort ; dans les deux cas, ces caisses d'expédition ne doivent pas peser plus de 5 kg.

(3) Un colis renfermant des objets des 9°, 11°, 12° et 15° à 26° ne doit pas peser plus de 100 kg. ; il ne doit pas peser plus de 35 kg. si les parois de la caisse n'ont qu'une épaisseur de 11 mm. et si cette caisse est entourée d'une bande en fer.

110 (1) Les objets du 27° seront emballés dans des caisses en bois garnies intérieurement de papier d'emballage, de papier huilé ou de carton ondulé. La garniture intérieure n'est pas nécessaire lorsque ces objets sont pourvus d'enveloppes en papier ou en carton.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

(3) Les cartouches fumigènes destinées à la lutte contre les parasites, si elles sont enveloppées dans du papier ou du carton, peuvent également être emballées :

a) Dans des boîtes en carton ondulé ou dans des caisses en carton fort ; un colis ne doit pas peser plus de 20 kg. ;

b) Dans des caisses en carton ordinaire ; un colis ne doit pas peser plus de 5 kg.

3. *Emballage en commun.*

111 Parmi les objets dénommés au marg. 101 peuvent seulement être réunis dans un même colis avec des objets d'une espèce différente de ce marg. ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises les objets ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :

a) Entre eux :

1° Objets groupés sous le même chiffre, renfermés, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage intérieur, dans l'emballage d'expédition tel qu'il est prescrit pour les objets de ce chiffre. Equivalence admise entre une caisse en carton renfermant des objets du 20° a) et un paquet renfermant des objets du 20° b). En outre, les prescriptions du marg. 109 (3) relatives au colis doivent être observées ;

2° Objets dénommés sous 9° à 20° et 22° à 25°, renfermés, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage intérieur, dans une caisse collectrice répondant aux prescriptions concernant les objets y renfermés auxquels le marg. 109 (2) et (3) impose des conditions les plus rigoureuses. Equivalence admise entre un paquet renfermant des objets du 18° et deux boîtes collectrices renfermant des objets du 17° ou deux caisses en carton renfermant des objets du 20° a) ou deux paquets renfermant des objets du 20° b). En aucun cas, un colis ne doit peser plus de 100 kg. ;

b) Avec des matières appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ces matières — ainsi qu'avec d'autres marchandises :

1° Objets du 1° en quantité totale de 5 kg. au plus ; réunion interdite avec les matières des classes II, III a) et III b). Les objets, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage intérieur, seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

2° Objets du 4° en quantité totale de 5 caissettes au plus. Les objets, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage intérieur, seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

c) Avec de la mercerie ou des jouets ordinaires :

Objets des 9° à 20°. Ils doivent être tenus isolés de la mercerie et des jouets ordinaires. Chaque espèce, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage

- (c) Magnesium flash-powder (marg. no. 101 (26)) shall likewise be packed in ordinary wooden consignment cases, or, if placed in paper envelopes, in stout cardboard boxes; in either event, such consignment cases shall not weigh more than 5 kg.
- (3) Packages containing articles mentioned under marg. no. 101 (9), (11), (12) and (15)-(26) shall not weigh more than 100 kg.; they shall not weigh more than 35 kg. if the sides of the boxes are only 11 mm. thick and if such boxes are surrounded with an iron band.
- 110** (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (27) shall be packed in wooden boxes lined with packing-paper or oiled paper or with corrugated cardboard. No lining shall be required if the articles are placed in paper or cardboard envelopes.
- (2) Packages shall not weigh more than 100 kg.
- (3) Smoke cartridges used for killing parasites may likewise be packed as follows, if they are wrapped in paper or cardboard :
- (a) In corrugated cardboard boxes or in boxes made of strong cardboard, the packages not to weigh more than 20 kg. ;
- (b) In ordinary cardboard boxes, the packages not to weigh more than 5 kg.
3. *Mixed Packing.*
- 111** Among the articles mentioned under marg. no. 101, only the following shall be packed together with other articles coming under that marg. no. or with substances or articles belonging to any other classes or with any other goods, subject to the following conditions :
- (a) Together :
- (1) Articles grouped under the same number and packed for consignment, due account being taken of the provisions relating to the inner packing, as specified for the articles under that number. One cardboard box containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (a) shall be deemed equivalent to one parcel containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (b). The provisions contained in marg. no. 109 (3) relating to packages shall also be observed ;
- (2) Articles mentioned under marg. no. 101 (9)-(20) and (22)-(25) packed, due account being taken of the provisions relating to the inner packing, in an outer case in accordance with the provisions concerning the articles contained therein for which paragraphs (2) and (3) of marg. no. 109 lay down the most stringent conditions. One parcel containing articles mentioned under marg. no. (101) (18) shall be deemed equivalent to two outer boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (17) or two cardboard boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (a) or two parcels containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (b). Packages shall in no event weigh more than 100 kg. ;
- (b) With substances belonging to other classes — if and in so far as mixed packing is also authorised for such substances — and with other goods :
- (1) Articles mentioned under marg. no. 101 (1) in quantities not exceeding 5 kg. ; they shall not be placed together with substances included in Classes II, III (a) and III (b). Such articles shall be placed in an outer wooden container together with the other goods with which they are to be packed, due account being taken of the provisions relating to the inner packing ;
- (2) Articles mentioned under marg. no. 101 (4) in quantities not exceeding five small boxes. Such articles shall be placed in an outer wooden container together with the other goods with which they are to be packed, due account being taken of the provisions relating to the inner packing ;
- (c) Together with small wares or ordinary toys :
- Articles mentioned under marg. no. 101 (9)-(20). Such articles shall be kept separate from the small wares and ordinary toys. Each type of article shall be placed,

intérieur, sera réunie à de la mercerie ou à des jouets dans une caisse collectrice répondant aux prescriptions concernant les objets y renfermés auxquels le marg. 109 (2) et (3) impose les conditions les plus rigoureuses. Equivalence admise entre un paquet renfermant des objets du 18^o et deux boîtes collectrices renfermant des objets du 17^o ou deux caisses en carton renfermant des objets du 20^o a) ou deux paquets renfermant des objets du 20^o b). En aucun cas, un colis ne doit peser plus de 100 kg.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.*

112 Pas de prescriptions.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

113 Pas de restrictions.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

114 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 101 et doit être *soulignée en rouge*.

(2) Pour les objets des 2^o, 4^o, 5^o, 8^o, 9^o, 11^o, 12^o et 15^o à 27^o, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture : « *La nature et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* ».

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels un objet dénommé au marg. 101 est emballé en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. *Matériel de transport.*

1. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

115 Les objets de la classe I c) seront chargés dans des wagons couverts.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.*

116 Pas de prescriptions.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

117 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

118 Pas de prescriptions.

119-
129

I d) GAZ COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS OU DISSOUS SOUS PRESSION.

1. *Énumération des matières.*

130 (1) Parmi les matières entrant dans la définition de la classe I d), ne sont admises au transport que celles énumérées au marg. 131, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 131 à 162. Elles sont dès lors des matières de l'annexe I.

due account being taken of the provisions relating to the inner packing, with small wares or toys in an outer case answering to the provisions concerning the articles therein contained for which paragraphs (2) and (3) of marg. no. 109 lay down the most stringent conditions. One package containing articles mentioned under marg. no. 101 (18) shall be deemed equivalent to two outer boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (17) or two cardboard boxes containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (a) or two packages containing articles mentioned under marg. no. 101 (20) (b). Packages shall in no event weigh more than 100 kg.

4. *Danger Notices and Labels on Parcels.*

112 No provisions.

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

113 No restrictions.

C. *Particulars to be entered on the Way-bill.*

114 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 101, and shall be *underlined in red*.

(2) In the case of articles mentioned under marg. no. 101 (2), (4), (5), (8), (9), (11), (12) and (15)-(27), the consignor shall make the following statement in the way-bill: "*The nature and packing of the goods are in accordance with the provisions of Annex I of the C. I. M.*".

(3) Way-bills for packages in which an article specified under marg. no. 101 is packed together with other substances or articles included in Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of these articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

1. *Conditions governing Trucks and Loading.*

115 Articles mentioned in Class I (c) shall be loaded in covered trucks.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks.*

116 No provisions.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

117 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

118 No provisions.

119-
129

I (d). GASES, COMPRESSED, LIQUEFIED OR DISSOLVED UNDER PRESSURE.

1. *List of Substances.*

130 (1) Only those of the substances included in the definition of Class I (d) which are listed in marg. no. 131 shall be accepted for transport, subject to the conditions specified in marg. nos. 131-162. They shall, in that case, be regarded as substances included in Annex I.

(2) Par le mot « pression », l'on entend toujours la pression manométrique (excès de pression par rapport à la pression atmosphérique).

131

A. Gaz comprimés :

- 1° L'acide carbonique comprimé.
- 2° Le gaz à l'eau, le gaz d'éclairage, le gaz mixte (gaz d'huile avec au plus 30 p. 100 d'acétylène).
- 3° Le gaz d'huile comprimé (gaz riche).
- 4° L'oxygène contenant au plus 4 p. 100 en volume d'hydrogène, l'hydrogène — non mélangé ou mélangé avec du méthane — contenant au plus 2 p. 100 en volume d'oxygène, l'azote, l'oxyde de carbone, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé, le fluorure de bore, les gaz rares (argon, néon, hélium, xénon, crypton ou leurs mélanges). Pour l'oxygène voir aussi marg. 131a, sous a).

B. Gaz liquéfiés :

5° L'éthylène, l'acide carbonique, le gaz d'huile liquéfié, le protoxyde d'azote, l'éthane, le gaz dit Z (gaz d'huile liquéfié dont la pression à 50° C ne dépasse pas 26 kg./cm²). Pour l'acide carbonique liquéfié voir aussi marg. 131a, sous b).

6° Le propylène, l'ammoniac, le propane, le butane, l'isobutane, l'oxychlorure de carbone (phosgène). Pour l'ammoniac liquéfié voir aussi marg. 131a, sous c).

Les mélanges liquéfiés d'hydrocarbures tirés du gaz naturel, du pétrole, du charbon, etc., qui

a) A 50° C ont une pression ne dépassant pas 6,5 kg./cm², désignés comme mélange gazeux A,

b) A 50° C ont une pression ne dépassant pas 16,5 kg./cm², désignés comme mélange gazeux B,

c) A 50° C ont une pression ne dépassant pas 20 kg./cm², désignés comme mélange gazeux C.

7° Le chlore, l'acide chlorhydrique anhydre, l'anhydride sulfureux, l'acide sulfhydrique, le tétraoxyde d'azote, le gaz dit T (mélange d'oxyde d'éthylène et d'acide carbonique, dont la pression à 50° C ne dépasse pas 14 kg./cm²). Pour l'anhydride sulfureux liquéfié voir aussi marg. 131a, sous c).

8° Le chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle, ce dernier parfumé (*lance-parfum*) ou non, le chlorure de vinyle, le bromure de méthyle, l'éther méthylique, l'éther méthylique de vinyle, la méthylamine, l'éthylamine, l'oxyde d'éthylène, le butadiène.

Nota. Un mélange de bromure de méthyle et de bromure d'éthylène contenant au plus 50 p. 100 en poids de bromure de méthyle n'est pas considéré comme sujet à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, n'est pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

9° L'air liquide, l'oxygène liquide, l'azote liquide.

C. Gaz dissous sous pression :

Nota. L'acide carbonique en boissons n'est pas considéré comme sujet à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, n'est pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

10° L'ammoniac dissous dans l'eau à raison de 35 (exclus) à 50 p. 100 (inclus) en poids.

Nota. L'eau ammoniacale dont la teneur en ammoniac n'excède pas 35 p. 100 en poids n'est pas considérée comme sujette à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, n'est pas soumise aux prescriptions de l'annexe I.

11° L'acétylène dissous dans de l'acétone absorbé par des matières poreuses.

(2) The word "pressure" shall always be understood to mean manometric pressure (i.e., the pressure in excess of atmospheric pressure).

131 A. *Compressed Gases.*

- (1) *Compressed carbonic acid.*
- (2) *Water gas, gas for lighting, mixed gas* (oil gas containing not more than 30 % of acetylene).
- (3) *Compressed oil gas (rich gas).*
- (4) *Oxygen* containing not more than 4 % by volume of hydrogen, *hydrogen* — unmixed or mixed with methane — containing not more than 2 % by volume of oxygen, *nitrogen, carbon monoxide, protocarbid of hydrogen (fire-damp or methane), compressed air, boron fluoride, rare gases (argon, neon, helium, xenon, krypton and mixtures thereof).* For oxygen, see also marg. no. 131a (a).

B. *Liquefied Gases.*

(5) *Ethylene, carbonic acid, liquefied oil gas, nitrogen protoxide, ethane, the gas known as Z* (liquefied oil gas the pressure of which at 50° C. does not exceed 26 kg. per sq. cm.). For liquefied carbonic acid, see also marg. no. 131a (b).

(6) *Propylene, ammonia, propane, butane, isobutane, oxychloride of carbon (phosgene).*

For liquefied ammonia, see also marg. no. 131a (c).

Liquefied mixtures of hydrocarbides extracted from natural gas, petroleum, coal, etc., which :

- (a) Have a pressure not exceeding 6.5 kg. per sq. cm. at 50° C. and are described as *gaseous mixture A* ;
- (b) Have a pressure not exceeding 16.5 kg. per sq. cm. at 50° C. and are described as *gaseous mixture B* ;
- (c) Have a pressure not exceeding 20 kg. per sq. cm. at 50° C. and are described as *gaseous mixture C*.
- (7) *Chlorine, anhydrous hydrochloric acid, sulphur dioxide, hydrogen sulphide, tetroxide of nitrogen, the gas known as T* (a mixture of ethylene oxide and carbonic acid, the pressure of which does not exceed 14 kg. per sq. cm. at 50° C.). For liquefied sulphur dioxide, see also marg. no. 131a (c).
- (8) *Methyl chloride, ethyl chloride, whether perfumed (" lance-parfum ") or not, vinyl chloride, methyl bromide, methyl ether, methyl ether of vinyl, methylamine, ethylamine, ethylene oxide and butadiene.*

Note. A mixture of methyl bromide and ethylene bromide containing not more than 50% by weight of methyl bromide shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(9) *Liquid air, liquid oxygen and liquid nitrogen.*

C. *Gases dissolved under pressure.*

Note. Carbonic acid in beverages shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(10) *Ammonia dissolved in water in proportions of more than 35 % and not more than 50 % by weight.*

Note. Liquid ammonia containing not more than 35% by weight of ammonia shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(11) *Acetylene dissolved* in acetone and absorbed by porous matter.

D. *Récipients vides :*

12° Les *récipients vides, ayant renfermé des gaz des 1° à 8° et 11°.*

Nota. Sont considérés comme récipients vides ceux qui, après la vidange des gaz liquéfiés des 5° à 8°, renferment encore, à l'état de gaz, de petites quantités de résidus.

Les récipients vides ayant renfermé des gaz des 9° et 10° ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

131a Les gaz suivants, remis au transport dans les conditions mentionnées ci-après, ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'article 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'Annexe I :

a) L'oxygène (4°), s'il est comprimé jusqu'à 0,3 kg./cm² et renfermé dans des ballons en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues ;

b) L'acide carbonique liquéfié (5°) :

1. En récipients sans couture, en acier doux, d'une capacité de 220 cm³ au plus, renfermant 1 g. au plus d'acide carbonique par 1,34 cm³ de capacité ;

2. En capsules métalliques (sodors, sparklets), si l'acide carbonique ne contient pas plus de 1/2 p. 100 d'air et si les capsules renferment 25 g. au plus d'acide carbonique et 1 g. au plus par 1,34 cm³ de capacité ;

c) L'ammoniac liquéfié (6°) et l'anhydride sulfureux liquéfié (7°) en quantités de 20 l. au plus renfermés dans les machines à glace et nécessaires à leur fonctionnement.

2. *Conditions de transport.*

(Les prescriptions relatives aux récipients vides sont réunies sous F.)

A. *Colis.*1. *Conditions générales d'emballage.*

132 (1) Les matières dont sont constitués les récipients et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.

(2) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport.

2. *Emballage de matières isolées.*a) *Nature des récipients.*

133 (1) Les récipients destinés au transport des gaz des 1° à 8°, 10° et 11° seront fermés et étanches de manière à éviter l'échappement des gaz.

(2) Ces récipients seront en acier doux ou en aciers spéciaux. Des récipients en cuivre peuvent toutefois être utilisés pour :

a) Les gaz comprimés (1° à 4°), dont la pression de chargement n'excède pas 20 kg./cm², à l'exclusion du gaz mixte (2°), et

b) Les gaz liquéfiés suivants : l'anhydride sulfureux (7°), le chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle et l'éther méthylique (8°).

134 Les récipients pour l'acétylène dissous dans de l'acétone (11°) seront entièrement remplis d'une matière finement poreuse, répartie uniformément, qui

a) N'attaque pas les récipients et ne forme de combinaisons nuisibles ni avec l'acétylène, ni avec l'acétone,

b) Ne s'affaisse pas et ne forme pas de vides dangereux, même après un usage prolongé et en cas de secousses, même à une température pouvant atteindre 50° C,

D. *Empty Receptacles.*

(12) *Empty receptacles which have contained the gases mentioned in (I)-(8) and (II).*

Note. Empty receptacles shall be deemed to be those which, after having been emptied of the liquefied gases mentioned in (5) - (8), still contain small residues in a gaseous state.

Empty receptacles which have contained gases mentioned in (9) and (10) shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

131a The following gases, delivered for conveyance under the conditions hereinafter mentioned, shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I :

(a) Oxygen (4) if compressed up to 0.3 kg. per sq. cm. and enclosed in round rubber containers, impregnated fabric or similar material ;

(b) Liquefied carbonic acid (5) :

(1) In unwelded receptacles of mild steel of a capacity of not more than 220 cc. containing not more than 1 g. of carbonic acid per 1.34 cc. capacity ;

(2) In metal capsules (sodors or sparklets) when the carbonic acid does not contain more than ½% of air and the capsule contains not more than 25 g. of carbonic acid and not more than 1 g. per 1.34 cc. capacity ;

(c) Liquefied ammonia (6) and liquefied sulphur dioxide (7) in quantities of not more than 20 litres enclosed in ice-machines and required for the working thereof.

2. *Conditions of Transport.*

(The provisions relating to empty receptacles are given under F.)

A. *Parcels.*

1. *General Conditions governing Packing.*

132 (1) The substances of which the receptacles and fastenings are made shall not react chemically with the contents or form noxious compounds therewith.

(2) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport.

2. *Packing of Single Substances.*

(a) *Nature of receptacles.*

133 (1) Receptacles intended for the transport of the gases mentioned under marg. no. 131 (1)-(8), (10) and (11) shall be closed and impervious so as to prevent any escape of gas.

(2) Such receptacles shall be made of mild or special steel. Receptacles made of copper may, however, be used for :

(a) Compressed gases (marg. no. 131 (1) - (4)), the charging pressure of which shall not exceed 20 kg. per sq. cm., with the exception of mixed gas (marg. no. 131 (2)), and

(b) The following liquefied gases : sulphur dioxide (marg. no. 131 (7)), methyl chloride, ethyl chloride and methyl ether (marg. no. 131 (8)).

134 For solutions of acetylene in acetone (marg. no. 131 (11)), the receptacles shall be entirely filled with a fine porous material, evenly distributed, which :

(a) Shall not react chemically with the receptacles or form noxious compounds with the acetylene or acetone ;

(b) Shall not settle or form any dangerous cavities, even after prolonged use or when shaken, even at a temperature of as much as 50° C. ;

- c) Empêche sûrement que des décompositions de l'acétylène revêtant le caractère d'explosion ne se produisent — même à des températures élevées et sous l'influence de chocs violents — ou ne se propagent à travers la masse.
- 135 (1) Les gaz liquéfiés suivants peuvent en outre, par petites quantités, être transportés dans de forts tubes en verre qui ne doivent cependant être remplis :
- a) Que de 3 g. au plus d'acide carbonique, d'éthane ou de protoxyde d'azote (5°) et seulement jusqu'à la moitié de leur capacité,
 - b) Que de 20 g. au plus d'ammoniac (6°), de chlore ou de tétraoxyde d'azote (7°) et seulement jusqu'aux deux tiers de leur capacité,
 - c) Que de 100 g. au plus d'oxychlorure de carbone (phosgène) (6°) ou d'anhydride sulfureux (7°) et seulement jusqu'aux trois quarts de leur capacité.
- (2) Les tubes en verre seront scellés à la lampe et assujettis isolément, avec interposition de terre d'infusoires formant tampon, dans des capsules en tôle soudées, qui seront placées soit seules, soit en groupes, dans une caisse en bois (voir aussi marg. 149).
- (3) Pour l'anhydride sulfureux (7°) sont également admises de petites bouteilles en aluminium, sans couture, renfermant au plus 100 g. d'anhydride sulfureux et qui seront remplies seulement jusqu'aux trois quarts de leur capacité. Les bouteilles seront fermées de façon étanche, p. ex. par l'introduction dans le col de la bouteille d'un bouchon conique en aluminium. Elles seront séparées les unes des autres et placées dans des caisses en bois.
- 136 (1) Les gaz liquéfiés du 8° peuvent aussi être renfermés dans de forts tubes en verre ou en métal, par quantités de 150 g. au plus et sous réserve des conditions relatives au degré de remplissage (marg. 147). Les tubes seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caissettes en bois ou en carton, qui ne peuvent renfermer que 600 g. au plus de liquide. Ces caissettes seront placées dans des caisses en bois qui seront revêtues à l'intérieur de tôle soudée, lorsque leur contenu liquide pèse plus de 5 kg.
- (2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 137 (1) L'air liquide, l'oxygène liquide et l'azote liquide (9°) seront renfermés :
- a) Dans des récipients en verre à double paroi dans laquelle on a fait le vide et qui seront entourés de matière isolante et absorbante, qui sera en outre incombustible pour les récipients d'air liquide et d'oxygène liquide. Les récipients en verre seront protégés par des paniers en fil de fer et placés dans des caisses en métal ou en bois ;
 - b) Dans des récipients en une autre matière, à condition qu'ils soient protégés contre la transmission de la chaleur, de manière à ne pouvoir se couvrir ni de rosée ni de givre. Un autre emballage de ces récipients n'est pas nécessaire.
- (2) Les récipients seront fermés par des bouchons permettant l'échappement des gaz, empêchant la projection du liquide et fixés de manière à ne pouvoir tomber.
- b) *Conditions relatives aux récipients métalliques.*
(Elles ne sont pas applicables aux gaz du 9° ni aux tubes en métal mentionnés au marg. 136 ; quant aux récipients des wagons-réservoirs, voir aussi marg. 157 et 158.)
1. *Construction et équipement.*
- 138 (1) La tension unitaire du métal au point le plus fatigué sous la pression d'épreuve (marg. 142) ne doit pas dépasser $\frac{2}{3}$ de la limite d'élasticité apparente.
- (2) Les récipients en acier et en cuivre peuvent être sans couture, rivés, soudés ou brasés. La soudure ou le brasage ne sont toutefois admis qu'à condition que le constructeur en garantisse la bonne exécution. Pour les récipients soudés on ne devra employer que de l'acier doux pouvant être soudé avec toutes les garanties de solidité.
- 139 (1) Les récipients cylindriques, excepté ceux renfermant de l'ammoniac dissous dans l'eau (10°), qui ne sont pas emballés dans des caisses ou ne sont pas aménagés pour être tenus

- (c) Shall be such as to warrant that no decomposition of the acetylene, in the form of an explosion, occurs — even at high temperatures and as a result of violent shocks — or spreads through the substance.
- 135 (1) The following liquefied gases may also be transported in strong glass tubes, which, however, must not be filled :
- (a) With more than 3 g. of carbonic acid, ethane or protoxide of nitrogen (marg. no. 131 (5)), and only up to half of the capacity of the tube ;
 - (b) With more than 20 g. of ammonia (marg. no. 131 (6)), chlorine or tetroxide of nitrogen (marg. no. 131 (7)), and only up to two-thirds of the capacity of the tube ;
 - (c) With more than 100 g. of oxychloride of carbon (phosgene) (marg. no. 131 (6)) or sulphur dioxide (marg. no. 131 (7)), and only up to three-quarters of the capacity of the tube.
- (2) The glass tubes shall be flame-sealed and stowed separately in soldered sheet-iron capsules, the intervening spaces being filled with infusorial earth. The capsules shall be placed singly or together in a wooden case (see also marg. no. 149).
- (3) Sulphur dioxide (marg. no. 131 (7)) may also be placed in small unwelded aluminium bottles containing not more than 100 g. of sulphur dioxide and only filled up to three-quarters of their capacity. The bottles shall be closed so as to be impervious, e. g., by the insertion of a conical aluminium stopper into the neck of the bottle. They shall be kept separate from one another and placed in wooden cases.
- 136 (1) The liquefied gases mentioned under marg. no. 131 (8) may also be placed in strong glass or metal tubes, in quantities of not more than 150 g., subject to the conditions relating to the degree of filling (marg. no. 147). The tubes shall be stowed in small wooden or cardboard boxes, which shall not contain more than 600 g. of liquid, the intervening spaces being filled with padding. The boxes shall be placed in wooden cases, which shall be lined with soldered sheet-iron when their liquid content weighs more than 5 kg.
- (2) Packages shall not weigh more than 75 kg.
- 137 (1) Liquid air, liquid oxygen and liquid nitrogen (marg. no. 131 (9)) shall be packed :
- (a) In glass receptacles with double walls, from between which the air has been exhausted ; the receptacles shall be encased in insulating and absorbing material which shall not be such as to ignite liquid air and liquid oxygen receptacles. The glass receptacles shall be protected by wire baskets and placed in metal or wooden boxes ;
 - (b) In receptacles made of other materials, provided that they are protected against the transmission of heat so that dew or frost cannot form on them. No other packing shall be required for such receptacles.
- (2) The receptacles shall be closed by means of stoppers allowing gases to escape and preventing any splashing of the liquid ; the stoppers shall be so fixed that they cannot fall out.
- (b) *Conditions relating to Metal Receptacles.*
- (These shall not apply to the gases mentioned under marg. no. 131 (9) or to the metal tubes mentioned in marg. no. 136 ; for tank-truck receptacles, see also marg. nos. 157 and 158.)
- I. *Construction and Fittings.*
- 138 (1) The strain per unit-length of the metal at the point of greatest stress under the test pressure (marg. no. 142) shall not exceed $\frac{2}{3}$ of the apparent limit of elasticity.
- (2) Steel and copper receptacles may be weldless, riveted, soldered or brazed. Soldering or brazing shall only be permitted, however, if sound workmanship is guaranteed by the maker. In the case of soldered receptacles, only mild steel shall be used, the strength of which, when soldered, is absolutely guaranteed.
- 139 (1) Cylindrical receptacles, except those containing ammonia dissolved in water (marg. no. 131 (10)), not packed in boxes or made so that they must remain upright, shall be fitted with

obligatoirement debout, seront munis d'un dispositif empêchant le roulement, en tant que les règlements du pays expéditeur le prescrivent ; ces dispositifs ne doivent pas former bloc avec les chapes de protection (marg. 140 (2)).

(2) Sont toutefois admis :

a) Pour les gaz des 6^o, 7^o, 8^o et 10^o des récipients munis de cercles de roulement d'une capacité minimum de 100 l. et d'une capacité maximum de 500 l. ;

b) Pour le chlore (7^o) des tonneaux munis de cercles de roulement d'une capacité maximum de 800 l. (1.000 kg. de chlore).

Il n'est pas nécessaire de munir d'un dispositif empêchant le roulement les gros récipients pourvus de cercles de roulement.

140 (1) Les récipients métalliques ne peuvent être pourvus, en dehors du trou d'homme éventuel, si celui-ci est obturé au moyen d'une fermeture autoclave, et de l'orifice nécessaire à l'évacuation des produits de condensation, que de deux ouvertures au plus, en vue du remplissage et de la vidange. Celles-ci ne pourront pas être fermées au moyen de robinets-vannes et robinets à boisseau, mais seront munies de robinets à soupape ou à pointeau.

(2) Les robinets seront protégés par des chapes en fer possédant des ouvertures. Les récipients en cuivre peuvent aussi être pourvus de chapes en cuivre. Les robinets placés dans l'intérieur du col des récipients et protégés par un bouchon métallique vissé n'ont pas besoin de chape.

141 (1) Les récipients pour le gaz mixte (2^o), le gaz d'huile (3^o) et l'ammoniac dissous dans l'eau (10^o) peuvent aussi avoir, au lieu de robinets, des bouchons métalliques vissés.

(2) S'il s'agit de récipients renfermant du fluorure de bore (4^o) ou de l'ammoniac liquéfié ou dissous dans l'eau (6^o et 10^o), les robinets en cuivre, en un métal ou en un alliage pouvant être attaqués par le fluorure de bore ou l'ammoniac ne sont pas admis.

(3) Il est interdit d'employer des matières contenant de la graisse ou de l'huile pour assurer l'étanchéité des joints ou l'entretien des dispositifs de fermeture des récipients utilisés pour l'oxygène et l'air comprimé (4^o), le protoxyde d'azote (5^o) et le tétraoxyde d'azote (7^o).

(4) Les récipients pour l'acétylène dissous (11^o) peuvent aussi avoir des robinets d'arrêt pour raccord à étrier. Les parties métalliques des dispositifs de fermeture en contact avec le contenu ne doivent pas contenir plus de 70 p. 100 de cuivre.

(5) Les récipients renfermant de l'oxygène comprimé (4^o), fixés dans les bacs à poisson, sont également admis s'ils ne sont pas hermétiquement fermés, mais pourvus d'appareils permettant à l'oxygène de s'échapper peu à peu.

2. *Epreuve officielle des récipients.*

142 (1) Les récipients métalliques doivent être soumis, avant leur emploi, à une épreuve de pression hydraulique, par les soins d'un expert agréé par l'autorité compétente. Les récipients pour l'acétylène dissous (11^o) seront en outre examinés quant à la nature de la matière poreuse et à la quantité du solvant admissible (voir marg. 134 et 148 (2)).

(2) La pression à faire supporter lors de l'épreuve de pression hydraulique doit comporter :

a) Pour les récipients destinés au transport des gaz comprimés (1^o à 4^o), une fois et demie la pression de chargement autorisée au marg. 146 ; mais elle doit dépasser de 5 kg./cm² au moins cette pression de chargement ;

b) Pour les récipients destinés au transport des gaz liquéfiés des 5^o à 8^o :

Acide carbonique, gaz d'huile liquéfié et protoxyde d'azote (5 ^o)	250 kg./cm ²
Ethylène (5 ^o)	225 »
Ethane (5 ^o) et acide chlorhydrique anhydre (7 ^o)	120 »

a device to prevent rolling in so far as this is prescribed in the regulations of the country of despatch ; such devices may not be combined with the protecting caps (marg. no. 140 (2)).

(2) The following shall, however, be permitted :

(a) For the gases mentioned under marg. no. 131 (6), (7), (8) and (10), receptacles fitted with hoops for rolling, with a capacity of not less than 100 litres and not more than 500 litres ;

(b) For chlorine (marg. no. 131 (7)), casks fitted with hoops for rolling, with a capacity of not more than 800 litres (1,000 kg. of chlorine).

Large receptacles fitted with hoops for rolling need not be fitted with a device to prevent rolling.

(1) Metal receptacles may only be fitted (with the exception of the manhole, if any, should the latter be closed by means of a manhole lid, and of the opening necessary for the removal of condensation products) with two openings at most, for filling and emptying. These may not be closed by means of gate-valves and cocks with casings, but shall be fitted with valve or test-valve cocks.

(2) Cocks shall be protected by iron caps with openings. Copper receptacles may also be fitted with copper caps. Cocks placed within the neck of the receptacles and protected by a metal screw-stopper shall not require a cap.

(1) Receptacles for mixed gas (marg. no. 131 (2)), oil gas (marg. no. 131 (3)) and ammonia dissolved in water (marg. no. 131 (10)) may also be fitted with metal screw-stoppers instead of cocks.

(2) In the case of receptacles containing boron fluoride (marg. no. 131 (4)) or ammonia liquefied or dissolved in water (marg. no. 131 (6) and (10)), copper cocks or cocks made of a metal or alloy capable of reacting chemically with boron fluoride or ammonia shall be prohibited.

(3) The use of substances containing grease or oil to render the joints of receptacles used for oxygen and compressed air (marg. no. 131 (4)), nitrogen protoxide (marg. no. 131 (5)) and nitrogen tetroxide (marg. no. 131 (7)) impervious, or to preserve the fastenings of the said receptacles, shall be prohibited.

(4) Receptacles for dissolved acetylene (marg. no. 131 (11)) may also be fitted with cut-off cocks, to be connected to the locking clamp. The metal parts of the fastenings which come into contact with the contents shall not contain more than 70% of copper.

(5) Receptacles containing compressed oxygen (marg. no. 131 (4)) fitted in fish-tanks shall likewise be accepted, provided that they are not hermetically closed and are fitted with apparatus enabling the oxygen to escape gradually.

2. Official Tests of Receptacles.

(1) Metal receptacles must be subjected, before use, to a water-pressure test by an expert approved by the competent authorities. Receptacles for dissolved acetylene (marg. no. 131 (11)) shall furthermore be inspected to ascertain the nature of the porous material and the quantity of solvent which may be allowed (see marg. nos. 134 and 148 (2)).

(2) The pressure which the receptacle must withstand in the water-pressure test shall be as follows :

(a) In the case of receptacles for the transport of compressed gases (marg. no. 131 (1) - (4)), one and a half times the charging pressure allowed under marg. no. 146 ; it must, however, exceed such charging pressure by at least 5 kg. per sq. cm. ;

(b) In the case of receptacles for the transport of the liquefied gases mentioned in marg. no. 131 (5) - (8) :

Carbonic acid, liquefied oil gas and nitrogen protoxide (5)	250	kg. per sq. cm.
Ethylene (5)	225	" "
Ethane (5) and anhydrous hydrochloric acid (7)	120	" "

Acide sulfhydrique (7°)	54	kg./cm ²
Gaz dit Z (5°)	40	»
Propylène (6°)	35	»
Ammoniac, propane, mélange gazeux C (6°), chlore et gaz dit T (7°)	30	»
Mélange gazeux B (6°)	25	»
Tétraoxyde d'azote (7°)	22	»
Chlorure de méthyle et éther méthylique (8°)	16	»
Oxychlorure de carbone (phosgène) (6°)	15	»
Méthylamine (8°)	14	»
Isobutane, mélange gazeux A (6°) et anhydride sulfureux (7°)	12	»
Chlorure de vinyle (8°)	11	»
Butane (6°), chlorure d'éthyle, bromure de méthyle, éther méthylique de vinyle, éthylamine, oxyde d'éthylène et butadiène (8°)	10	»

c) Pour les récipients destinés au transport des gaz dissous sous pression :

Ammoniac dissous sous pression dans l'eau (10°) :

Avec plus de 35 et au plus 40 p. 100 en poids d'ammoniac 8 »

Avec plus de 40 et au plus 50 p. 100 en poids d'ammoniac 12 »

Acétylène dissous dans de l'acétone (11°) 60 »

(3) Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ni présenter de fissures.

143 (1) La même épreuve de pression sera renouvelée :

a) Tous les deux ans pour les récipients destinés au transport du fluorure de bore (4°), de l'oxychlorure de carbone (6°), du chlore, de l'acide chlorhydrique anhydre, de l'anhydride sulfureux, de l'acide sulfhydrique et du tétraoxyde d'azote (7°) ;

b) Tous les cinq ans pour les récipients destinés au transport des autres gaz comprimés et liquéfiés, ainsi que pour les récipients d'ammoniac dissous sous pression (10°).

(2) Les récipients de plus de 100 l. de capacité (marg. 139 (2)) seront en outre examinés intérieurement à des intervalles périodiques égaux à ceux prescrits pour l'épreuve de pression.

144 L'état extérieur ainsi que l'état de la matière poreuse (relâchement, affaissement) des récipients d'acétylène dissous (11°) seront examinés tous les dix ans. Dans le cas où, pour la visite intérieure des récipients, la matière poreuse ne peut être enlevée, on doit procéder à des sondages en découpant un certain nombre de récipients et en examinant l'intérieur quant à la rouille et quant aux modifications survenues dans les matériaux de construction et dans la matière poreuse.

3. *Marques sur les récipients.*

145 (1) Les récipients en métal renfermant des gaz des 1° à 8°, 10° et 11° porteront en caractères clairs et indélébiles les inscriptions suivantes :

a) Le nom du gaz, en toutes lettres, la désignation du fabricant ou du propriétaire, ainsi que le numéro d'ordre du récipient ;

b) La tare du récipient y compris les pièces accessoires telles que robinets, bouchons métalliques, etc., mais à l'exception de la chape de protection ;

c) La valeur de la pression d'épreuve — voir marg. 142 (2) — la date de la dernière épreuve subie — voir marg. 143 et 144 — et le poinçon de l'expert qui a procédé à l'épreuve ;

En outre :

d) Pour les gaz comprimés (1° à 4°) :

La valeur de la pression de chargement autorisée — voir marg. 146 ;

Hydrogen sulphide (7)	54	kg. per sq. cm.
Gas known as Z (5)	40	" "
Propylene (6)	35	" "
Ammonia, propane, gaseous mixture C (6), chlorine and the gas known as T (7)	30	" "
Gaseous mixture B (6)	25	" "
Nitrogen tetroxide (7)	22	" "
Methyl chloride and methyl ether (8)	16	" "
Oxychloride of carbon (phosgene) (6)	15	" "
Methylamine (8)	14	" "
Isobutane, gaseous mixture A (6) and sulphur dioxide (7)	12	" "
Vinyl chloride (8)	11	" "
Butane (6), ethyl chloride, methyl bromide, methyl ether of vinyl, ethylamine, ethylene oxide and butadiene (8)	10	" "
(c) In the case of receptacles for the transport of gases dissolved under pressure :		
Ammonia dissolved under pressure in water (10) :		
With more than 35% and not more than 40% by weight of ammonia	8	" "
With more than 40% and not more than 50% by weight of ammonia	12	" "
Acetylene dissolved in acetone (11)	60	" "

(3) Receptacles must withstand the test pressure without becoming permanently misshapen or showing cracks.

143 (1) The same pressure tests shall be repeated :

(a) Every two years in the case of receptacles for the transport of boron fluoride (4), oxychloride of carbon (6), chlorine, anhydrous hydrochloric acid, sulphur dioxide, hydrogen sulphide and nitrogen tetroxide (7) ;

(b) Every five years in the case of receptacles for the transport of other compressed and liquefied gases, and also in the case of receptacles for ammonia dissolved under pressure (10).

(2) The interior of receptacles with a capacity of more than 100 litres (marg. no. 139 (2)) shall also be examined at regular intervals equal to those specified for the pressure test.

144 The external condition and the condition of the porous substance (loosening or subsidence) of receptacles of dissolved acetylene (11) shall be examined every ten years. Should it not be possible to remove the porous substance for the inspection of the interior of the receptacles, sampling tests shall be made by cutting up a number of receptacles and examining the interior to note the effects of corrosion and the changes which have taken place in the material of which they are made and in the porous substance.

3. Marks on Receptacles.

145 (1) Metal receptacles containing the gases mentioned under marg. no. 131 (1) - (8), (10) and (11) shall give the following particulars in conspicuous and indelible lettering :

(a) The name of the gas in full, the name of the manufacturer or owner and the serial number of the receptacle ;

(b) The tare of the receptacle, including fittings such as cocks, metal stoppers, etc., but not protecting caps ;

(c) The amount of the test pressure (see marg. no. 142 (2)), the date of the last test made (see marg. nos. 143 and 144) and the stamp of the expert who carried out the test ;

Furthermore :

(d) In the case of compressed gases (1) - (4) :

The amount of the authorised charging pressure (see marg. no. 146) ;

- e) Pour les gaz liquéfiés (5° à 8°) et pour l'ammoniac dissous dans l'eau (10°) :
Le maximum de charge admissible — voir marg. 147 et 148 (1) ;
- f) Pour l'acétylène dissous dans de l'acétone (11°) :
La valeur de la pression de chargement autorisée — voir marg. 148 (2) — et le poids total de l'ensemble :
Récipient vide, pièces accessoires, matière poreuse et acétone.

(2) Les inscriptions seront soit gravées sur une partie renforcée de la paroi, soit apposées au moyen d'une plaque ou d'un anneau en métal soudés tout autour ou fixés au moyen de vis en cuivre rivées. Le nom du gaz peut même être peint sur le récipient. (Voir aussi marg. 162 (2)).

(3) Les récipients en caisses seront emballés de manière que les poinçons d'épreuve puissent être facilement découverts.

c) *Remplissage des récipients.*

- 146 (1) Pour les récipients servant au transport des gaz comprimés (1° à 4°), la pression de chargement ne doit pas dépasser, à une température ramenée à 15° C, les valeurs suivantes :

Gaz d'éclairage (2°), oxygène, hydrogène, azote, oxyde de carbone, protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), air comprimé, fluorure de bore et gaz rares (4°)	200 kg/cm ²
Gaz d'huile comprimé (gaz riche (3°))	125 »
Acide carbonique comprimé (1°)	20 »
Gaz à l'eau et gaz mixte (gaz d'huile avec au plus 30 % d'acétylène) (2°)	10 »

(2) L'expéditeur de gaz comprimés, autres que le gaz mixte (2°) et le gaz d'huile (3°) renfermés dans des bouées de mer ou autres récipients analogues, peut être requis de vérifier la pression dans les récipients à l'aide d'un manomètre.

- 147 Pour les récipients servant au transport des gaz liquéfiés des 5° à 8°, la charge ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

	Litres
Ethylène (5°)	1 kg de liquide pour 3,50
Ethane (5°)	1 » » » » 3,30
Gaz d'huile liquéfié et gaz dit Z (5°)	1 » » » » 2,50
Mélange gazeux C (6°)	1 » » » » 2,40
Propane et mélange gazeux B (6°)	1 » » » » 2,35
Propylène (6°)	1 » » » » 2,25
Mélange gazeux A (6°)	1 » » » » 2,08
Isobutane (6°)	1 » » » » 2,05
Butane (6°)	1 » » » » 1,92
Ammoniac (6°)	1 » » » » 1,88
Butadiène (8°)	1 » » » » 1,85
Acide chlorhydrique anhydre (7°)	1 » » » » 1,75
Méthylamine et éthylamine (8°)	1 » » » » 1,70
Ether méthylique (8°)	1 » » » » 1,65
Acide sulfhydrique (7°) et éther méthylique de vinyle (8°)	1 » » » » 1,50
Acide carbonique, protoxyde d'azote (5°) et gaz dit T (7°)	1 » » » » 1,34
Oxyde d'éthylène (8°)	1 » » » » 1,30
Chlorure de vinyle (8°)	1 » » » » 1,26
Chlorure de méthyle et chlorure d'éthyle (8°)	1 » » » » 1,25
Oxychlorure de carbone (phosgène) (6°), chlore, anhydride sulfureux et tétraoxyde d'azote (7°)	1 » » » » 0,80
Bromure de méthyle (8°)	1 » » » » 0,70

de capacité du récipient

(e) In the case of liquefied gases ((5) - (8)) and of ammonia dissolved in water (10):
The maximum authorised charge (see marg. nos. 147 and 148 (1)) ;

(f) In the case of acetylene dissolved in acetone (11) :

The amount of the authorised charging pressure (see marg. no. 148 (2)) and the total weight :

i. e., the weight of the empty receptacle, fittings, porous substance and acetone.

(2) The particulars shall be stamped on a reinforced part of one of the sides or affixed by means of a metal plate or ring soldered all round or fastened by means of riveted copper screws. The name of the gas may even be painted on the receptacle (see also marg. no. 162 (2)).

(3) The receptacles in boxes shall be packed in such a way that the test marks may be easily seen.

(c) *Filling of Receptacles.*

146 (1) The maximum charging pressure, calculated at a temperature of 15° C, for receptacles used for carrying compressed gases (marg. no. 131 (1) - (4)) shall be as follows :

Gas for lighting (2), oxygen, hydrogen, nitrogen, carbon monoxide, protocarbid of hydrogen (fire-damp or methane), compressed air, boron fluoride and rare gases (4)	200 kg. per sq. cm.
Compressed oil gas (rich gas (3))	125 " "
Compressed carbonic acid (1)	20 " "
Water-gas and mixed gas (oil gas containing not more than 30 % of acetylene) (2)	10 " "

(2) The consignor of compressed gases other than mixed gas (2) and oil gas (3) enclosed in sea-buoys or other similar containers may be required to verify the pressure in these containers by means of a manometer.

147 The maximum charge for receptacles used for carrying the liquefied gases mentioned under marg. no. 131 (5) - (8) shall be as follows :

		Litres
Ethylene (5)	1 kg. of liquid per	3.50
Ethane (5)	I " " "	3.30
Liquefied oil gas and gas known as Z (5)	I " " "	2.50
Gaseous mixture C (6)	I " " "	2.40
Propane and gaseous mixture B (6)	I " " "	2.35
Propylene (6)	I " " "	2.25
Gaseous mixture A (6)	I " " "	2.08
Isobutane (6)	I " " "	2.05
Butane (6)	I " " "	1.92
Ammonia (6)	I " " "	1.88
Butadiene (8)	I " " "	1.85
Anhydrous hydrochloric acid (7)	I " " "	1.75
Methylamine and ethylamine (8)	I " " "	1.70
Methyl ether (8)	I " " "	1.65
Hydrogen sulphide (7) and methyl ether of vinyl (8)	I " " "	1.50
Carbonic acid, nitrogen protoxide (5) and the gas known as T (7)	I " " "	1.34
Ethylene oxide (8)	I " " "	1.30
Vinyl chloride (8)	I " " "	1.26
Methyl chloride and ethyl chloride (8)	I " " "	1.25
Oxychloride of carbon (phosgene) (6), chlorine, sulphur dioxide and nitrogen tetroxide (7)	I " " "	0.80
Methyl bromide (8)	I " " "	0.70

of the capacity of the receptacle

- 148 (1) Pour l'ammoniac dissous sous pression dans l'eau (10°), la charge des récipients ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

a) Avec plus de 35 et au plus 40 p. 100 en poids d'ammoniac, 1 kg. de dissolution pour 1,25 l. de capacité ;

b) Avec plus de 40 et au plus 50 p. 100 en poids d'ammoniac, 1 kg. de dissolution pour 1,30 l. de capacité.

(2) Pour l'acétylène dissous dans de l'acétone (11°) la pression de chargement ne doit pas dépasser 15 kg./cm² une fois l'équilibre réalisé à 15° C. La quantité de solvant doit être telle que, après l'absorption de l'acétylène et l'accroissement à 50° C de la température à l'intérieur du récipient, la pression ne puisse dépasser 40 kg./cm².

3. Emballage en commun.

- 149 Parmi les matières dénommées au marg. 131 peuvent seulement être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises les matières énumérées ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :

a) Entre eux :

1° Gaz des 5°, 6° et 7°, toutefois le chlore (7°) ne doit pas être emballé en commun avec de l'ammoniac (6°) ou de l'anhydride sulfureux (7°). Les gaz doivent être emballés conformément au marg. 135 ;

2° Gaz du 8°, emballés conformément au marg. 136 ;

b) Avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises :

1° Gaz des 5°, 6°, 7° (excepté le chlore et le tétraoxyde d'azote) et 8°, renfermés dans des récipients métalliques, qui seront réunis dans une caisse collectrice en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

2° Gaz des 5°, 6° et 7° (excepté le chlore) en petites quantités. Les gaz doivent être emballés, conformément au marg. 135, dans des tubes et des capsules en tôle qui seront réunis dans une caisse collectrice en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

3° Gaz du 8° en quantité totale de 5 kg. au plus. Les gaz doivent être emballés, conformément au marg. 136, dans des tubes et des caissettes qui seront réunis dans une caisse collectrice en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.

- 150 Tout colis renfermant des gaz des 1° à 11° portera, même si ces gaz sont emballés en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 149, l'indication claire et indélébile de son contenu dans une langue officielle du pays expéditeur et en outre en français, en allemand ou en italien, à moins que les tarifs internationaux ou des accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.
- 151 Tout colis renfermant de l'air liquide, de l'oxygène liquide et de l'azote liquide (9°) sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 10, et si les matières qu'il contient sont renfermées dans des récipients en verre (marg. 137 (1) a)), il sera muni en outre d'une étiquette conforme au modèle N° 11. (Voir appendice III.)

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

- 152 Pas de restrictions.

148 (1) In the case of ammonia dissolved under pressure in water (10), the maximum charge of the receptacles shall be as follows :

(a) With more than 35 % and not more than 40 % by weight of ammonia, 1 kg. of solution for every 1.25 litres of capacity ;

(b) With more than 40 % and not more than 50 % by weight of ammonia, 1 kg. of solution for every 1.30 litres of capacity.

(2) In the case of acetylene dissolved in acetone (11), the charging pressure shall not exceed 15 kg. per sq. cm., calculated at a temperature of 15° C. The quantity of solvent must be such that the pressure cannot exceed 40 kg. per sq. cm. after the acetylene has been absorbed and the temperature inside the receptacle has been raised to 50° C.

3. *Mixed Packing.*

149 Among the articles mentioned under marg. no. 131, only the substances listed below shall be packed together or with substances or articles belonging to any other classes or with any other goods, subject to the following conditions :

(a) Together :

(1) Gases mentioned under (5), (6) and (7). Chlorine (7) shall, however, not be packed together with ammonia (6) or sulphur dioxide (7). The gases shall be packed in accordance with the provisions contained under marg. no. 135 ;

(2) Gases mentioned under (8) packed in accordance with the provisions contained under marg. no. 136 ;

(b) With substances or articles belonging to other classes (provided that and in so far as mixed packing is also authorised in the case of these substances or articles) or with any other goods :

(1) Gases mentioned under (5), (6), (7) (except chlorine and nitrogen tetroxide) and (8), enclosed in metal receptacles which shall be placed in an outer wooden case together with the other goods to be packed with them ;

(2) Gases mentioned under (5), (6) and (7) (except chlorine), in small quantities. The gases shall be packed in accordance with the provisions contained in marg. no. 135 in tubes and sheet-iron capsules which shall be placed in an outer wooden box together with the other goods to be packed with them ;

(3) Gases mentioned under (8), in total quantities of not more than 5 kg. The gases shall be packed in accordance with the provisions of marg. no. 136, in tubes and small boxes which shall be placed in an outer wooden box together with the other goods to be packed with them.

4. *Danger Notices and Labels on Packages.*

150 Packages containing gases mentioned under (1) - (11) shall bear, even when the gases are packed together with other goods in accordance with the provisions of marg. no. 149, clear and indelible particulars of their contents in an official language of the country of despatch as well as in French, German or Italian, except where otherwise provided in the international tariffs or in special agreements concluded between the railway authorities.

151 Packages containing liquid air, liquid oxygen or liquid nitrogen (9) shall bear a label in accordance with model no. 10 ; should their contents be enclosed in glass receptacles (marg. no. 137 (1) (a)), they shall, in addition, bear a label in accordance with model no. 11 (see Appendix III).

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

152 No restrictions.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

- 153 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 131 et doit être *soulignée en rouge*.
- (2) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 131 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel de transport.

I. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

- a) *Pour les colis.*
- 154 Seront chargés : Les colis renfermant des gaz :
- a) Des 1^o à 8^o et 11^o : dans des wagons couverts, ou dans des wagons découverts qui, pendant les mois d'avril à octobre, doivent être protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient emballés dans des caisses en bois ;
- b) Du 9^o : dans des wagons couverts.
- 155 (1) Les colis ne doivent pas être projetés ou soumis à des chocs, ni être exposés aux rayons solaires ou à d'autres sources de chaleur.
- (2) Les récipients seront arrimés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni se renverser ni tomber. Les colis aménagés pour être roulés seront couchés, leur axe longitudinal dans le sens de la longueur du wagon. Ils seront garantis contre tout mouvement latéral. Les récipients renfermant de l'air liquide, de l'oxygène liquide ou de l'azote liquide (9^o) seront placés debout et protégés contre toute avarie pouvant être produite par d'autres colis.
- b) *Pour les wagons-réservoirs.*
- 156 Ne doivent pas être transportés en wagons-réservoirs :
- a) L'oxychlorure de carbone (phosgène) (6^o) et
- b) Les gaz du 9^o.
- 157 Les conditions relatives aux récipients expédiés comme colis sont également applicables aux récipients des wagons-réservoirs, avec les dérogations et particularités suivantes :
- a) Les récipients des wagons-réservoirs ne doivent pas être munis de soupapes de sûreté.
- b) Si plusieurs récipients, pour les gaz comprimés, sont fixés d'une manière définitive aux wagons et si ces gaz ne présentent pas de danger pour les organes respiratoires, il n'est pas nécessaire de munir chaque récipient d'un dispositif de remplissage et de vidange ; ce dispositif peut être fixé à un tuyau collecteur qui relie les récipients. Les récipients amovibles ne doivent toutefois pas être mis en communication par un tuyau collecteur. (On entend par récipients amovibles des récipients qui, construits pour s'adapter aux dispositions spéciales du wagon, ne peuvent en être retirés qu'après démontage de leurs moyens de fixation.)
- c) S'il s'agit de récipients pour les gaz comprimés présentant un danger pour les organes respiratoires, chacun des récipients sera isolé par un robinet.
- d) Les récipients multiples, fixés d'une manière définitive aux wagons, pour le transport des gaz liquéfiés, ne doivent pas pouvoir s'isoler séparément par des robinets. Ils seront mis en communication par un tuyau collecteur ou de manière analogue. Les récipients amovibles ne doivent pas être mis en communication par un tuyau collecteur.
- e) Les robinets des récipients amovibles pouvant être roulés seront pourvus de chapes de protection.
- f) Les dispositifs de fermeture seront aménagés de manière à ne pouvoir être manipulés par des personnes non qualifiées.
- g) L'examen intérieur des récipients des wagons-réservoirs doit avoir lieu à des intervalles périodiques égaux à ceux prescrits pour l'épreuve de pression. Toutefois pour

C. *Particulars to be entered on the Way-bill.*

- 153 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 131 and shall be *underlined in red*.
- (2) Way-bills for packages in which a substance specified under marg. no. 131 is packed together with other substances or articles of Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of these articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

- (1) *Conditions governing Trucks and Loading.*
- (a) *Packages.*
- 154 Packages containing gases shall be loaded as follows :
- (a) Gases mentioned under marg. no. 131 (1) - (8) and (11) : in covered trucks, or in open trucks which shall be protected by tarpaulins from April to October unless the receptacles are packed in wooden cases ;
- (b) Gases mentioned under marg. no. 131 (9) : in covered trucks.
- 155 (1) Packages shall not be thrown or jolted or exposed to the rays of the sun or other sources of heat.
- (2) Receptacles shall be secured in the trucks in such a way that they cannot overturn or fall. Packages fitted for rolling shall be placed on their sides, so that their longest side is in line with the length of the truck. They shall be secured against any sideward movement. Receptacles containing liquid air, liquid oxygen or liquid nitrogen (9) shall be placed upright and protected against any damage which might be done to them by other packages.
- (b) *Tank-Trucks.*
- 156 The following shall not be transported in tank-trucks :
- (a) Oxychloride of carbon (phosgene) (6), and
- (b) The gases mentioned under (9).
- 157 The conditions relating to receptacles despatched as packages shall also apply to the receptacles of tank-trucks, subject to the following exemptions and conditions :
- (a) The receptacles in tank-trucks need not be fitted with safety valves.
- (b) If several receptacles for compressed gases are permanently fixed to the trucks and if the said gases are not dangerous to the respiratory organs, each receptacle need not be fitted with a device for filling and emptying ; such a device may be fitted to a single pipe connecting the receptacles. Detachable receptacles shall, however, not be connected by such a pipe (" detachable receptacles " shall be deemed to be receptacles adapted to the special conditions of the truck, so that they can only be detached after their fastenings have been removed).
- (c) In the case of receptacles for compressed gases which are dangerous to the respiratory organs, each receptacle shall be isolated by a cock.
- (d) Multiple receptacles for the transport of liquefied gases which are permanently fixed to the trucks shall not be so made as to be capable of being separately isolated by cocks. They shall be connected by a connecting-pipe or in a similar manner. Detachable receptacles may not be connected by a connecting-pipe.
- (e) The cocks of detachable receptacles which can be rolled shall be fitted with protecting caps.
- (f) The fastenings shall be so made that they cannot be handled by unskilled persons.
- (g) The inspection of the interior of the receptacles of tank-trucks shall take place at regular intervals equal to those specified for the pressure test. In the case of receptacles

les récipients destinés aux transport du chlore et de l'anhydride sulfureux (7°), l'épreuve de pression aura lieu tous les cinq ans et l'examen intérieur tous les deux ans et demi.

h) La tare du récipient en métal et des pièces accessoires, y compris la chape de protection, sera indiquée sur ledit récipient (voir marg. 145 (I) *b*)).

i) Les récipients cylindriques servant au transport des gaz liquéfiés seront munis de brise-flots (cloisons perforées) qui les partagent en compartiments ne dépassant pas la longueur de 3,50 m.

k) Les récipients pour les gaz liquéfiés des 5°, 6° et 7° seront protégés contre l'action des rayons solaires de manière que la température du contenu ne puisse excéder en aucune circonstance 50° C. Cette protection sera conçue de manière à ne pas entraver l'examen facile des dispositifs de remplissage et de vidange, ainsi que des tuyaux collecteurs.

158 (1) Les récipients amovibles des wagons-réservoirs seront fixés sur les châssis des wagons de manière à ne pouvoir se déplacer.

(2) La construction des wagons-réservoirs doit assurer la mise à la terre des récipients au point de vue électrique.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

159 Les wagons-réservoirs contenant des gaz des 1° à 8° seront munis sur leurs deux côtés d'étiquettes conformes au modèle N° 14.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

160 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

161 (1) Les récipients du 12° seront fermés de manière étanche.

(2) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 131 et doit être soulignée en rouge.

162 (1) En tant que les marg. 131 à 161 ne prévoient pas de conditions auxquelles doivent satisfaire les récipients destinés au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, les prescriptions du pays d'origine font règle, que ces récipients soient isolés ou qu'ils appartiennent à des wagons-réservoirs.

(2) Peuvent continuer à être admis au transport les récipients pour gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, mis en service sous les régimes antérieurs de l'annexe I. Toutefois les délais de renouvellement des épreuves de pression et des examens intérieurs, fixés aux marg. 143, 144 et 157 *g*), doivent être observés.

163-
179

I *e*) MATIÈRES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DÉGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES
OU FACILITANT LA COMBUSTION.

1. *Énumération des matières.*

180 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe I *e*) ne sont admises au transport que celles énumérées au marg. 181, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 181 à 192. Elles sont dès lors des matières de l'annexe I.

Nota. Les récipients vides ayant renfermé des matières de la classe I *e*) ne sont pas considérés comme sujets à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

for the transport of chlorine and sulphur-dioxide (marg. no. 131 (7)), however, the pressure test shall be carried out every five years and the inspection of the interior every two and a half years.

(h) The tare of metal receptacles and fittings, including protecting caps, shall be indicated on the said receptacles (see marg. no. 145 (1) (b)).

(i) Cylindrical receptacles used for the transport of liquefied gases shall be fitted with "brise-flots" (perforated partitions) dividing them into sections not exceeding 3.50 m. in length.

(k) Receptacles for the liquefied gases mentioned under marg. no. 131 (5), (6) and (7) shall be protected against the action of the rays of the sun in such a way that the temperature of the contents shall in no event exceed 50° C. The protection shall be such as to allow of the easy inspection of filling and emptying devices and connecting-pipes.

158 (1) Detachable tank-truck receptacles shall be fixed on to the underframes of the trucks in such a way that they cannot be displaced.

(2) Tank-trucks shall be so constructed as to ensure that the receptacles are electrically connected with the earth.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks.* (See Appendix III.)

159 Tank-trucks containing the gases mentioned under marg. no. 131 (1) - (8) shall bear labels on both sides in accordance with model no. 14.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

160 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

161 (1) The receptacles mentioned under (12) shall be so closed as to be impervious.

(2) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the particulars printed in *italics* under marg. no. 131 and shall be *underlined in red*.

162 (1) In so far as marg. nos. 131-161 make no provision for the conditions to be fulfilled by the receptacles for the transport of compressed and liquefied gases and gases dissolved under pressure, the provisions of the country of origin shall be applicable, irrespective of whether the receptacles are isolated or form part of tank-trucks.

(2) Receptacles for compressed and liquefied gases and gases dissolved under pressure, brought into use under the former provisions of Annex I, may still be accepted for transport. Nevertheless, the times specified under marg. nos. 143, 144 and 157 (g) at which the pressure tests and inspections of their interior must be repeated shall be observed.

63-
179

I (e). SUBSTANCES WHICH, ON CONTACT WITH WATER, EMIT INFLAMMABLE GASES OF GASES FACILITATING COMBUSTION.

I. *List of Substances.*

180 Only those of the substances included in the definition of Class I (e) which are listed under marg. no. 181 shall be accepted for transport, subject to the conditions specified under marg. nos. 181-192. They shall in that case be regarded as substances included in Annex I.

Note. Empty packages which have contained substances included in Class I (e) shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

Les récipients vides ayant renfermé des matières du 2^o du marg. 181 ne sont toutefois admis au transport que s'ils sont exempts de tout résidu. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de ce qu'ils contenaient précédemment.

- 181 1^o Les métaux alcalins et alcalino-terreux, p. ex. le *sodium*, le *potassium*, le *calcium*, ainsi que les alliages des métaux alcalins et alcalino-terreux entre eux.
 2^o Le *carbure de calcium* et l'*hydrure de calcium*.
Nota. La cyanamide calcique n'est pas considérée comme sujette à l'explosion au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, n'est pas soumise aux prescriptions de l'annexe I.
 3^o Le *peroxyde de sodium* et le peroxyde de sodium sous forme de mélanges qui ne sont pas plus dangereux que le peroxyde de sodium.

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

- 182 (1) Les emballages seront fermés et étanches de manière à empêcher la pénétration de l'humidité et toute déperdition du contenu.
 (2) Les matières dont sont constitués les récipients et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.
 (3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport.
 (4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. Emballage de matières isolées.

- 183 (1) Les matières de la classe I *e*) seront emballées dans des tonneaux en fer ou dans des récipients en tôle de fer, en tôle de fer plombée ou en fer-blanc. Par quantités de 5 kg. au plus, les matières du 1^o peuvent également être emballées dans des récipients en verre. Les récipients pour les matières du 1^o seront remplis de pétrole ou d'huile de paraffine ; ils seront exempts d'humidité pour les autres matières.
 (2) Les récipients renfermant des matières des 1^o et 3^o, excepté les tonneaux en fer, seront assujettis dans des emballages extérieurs, à savoir :
 a) Les récipients en métal renfermant des matières du 1^o : dans des caisses d'expédition en bois ou dans des paniers protecteurs en fer ;
 b) Les récipients en verre renfermant des matières du 1^o et les récipients en métal renfermant des matières du 3^o : dans des caisses d'expédition en bois munies d'un revêtement intérieur imperméable, en tôle de fer ordinaire, en tôle de fer plombée ou en fer-blanc. Pour les récipients en verre renfermant des quantités de 250 g. au plus, la caisse en bois munie d'un revêtement peut être remplacée par un récipient extérieur en tôle de fer ordinaire, en tôle de fer plombée ou en fer-blanc. Les récipients en verre seront assujettis, avec interposition de matières de remplissage incombustibles formant tampon, dans les emballages d'expédition ;
 c) Les récipients en fer-blanc renfermant du peroxyde de sodium (3^o), s'ils sont remis au transport comme chargement complet : aussi dans des paniers protecteurs en fer.

3. Emballage en commun.

- 184 Les matières dénommées au marg. 181 peuvent être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises sous réserve des conditions ci-après :
 a) Entre elles : matières groupées sous le même chiffre, compte tenu des prescriptions relatives aux emballages intérieurs, dans l'emballage d'expédition prévu pour les matières de ce chiffre ;

Empty packages which have contained substances included under marg. no. 181 (2) shall, however, only be accepted for transport if they do not contain any residue. The nature of their previous contents shall be stated in the way-bill.

- 181 (1) Alkaline metals and alkaline earthy metals, such as *sodium*, *potassium* and *calcium*, and alloys of alkaline metals and alkaline earthy metals with one another.
- (2) *Calcium carbide* and *calcium hydride*.

Note. Calcium cyanamide shall not be regarded as liable to explosion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

- (3) *Sodium peroxide*, either by itself or in mixtures not more dangerous than sodium peroxide.

2. Conditions of Transport.

A. Parcels.

1. General Conditions governing Packing.

- 182 (1) Packages shall be closed and impervious so as to prevent the penetration of damp and any wastage of the contents.

(2) The substances of which the receptacles and fastenings are made must not react chemically with the contents or form noxious compounds therewith.

(3) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport.

(4) The packing materials used as padding shall be adapted to the properties of the contents.

2. Packing of Single Substances.

- 183 (1) The substances mentioned in Class I (c) shall be packed in iron casks or in receptacles made of sheet-iron, lead-lined sheet-iron, or tinsplate. The substances mentioned under marg. no. 181 (1) may likewise be packed in quantities of not more than 5 kg. in glass receptacles. Receptacles for the substances mentioned under marg. no. 181 (1) shall be filled with petrol or paraffin oil and shall not cause the other substances to become damp.

(2) Receptacles, with the exception of iron casks, containing substances mentioned under marg. no. 181 (1) and (3) shall be stowed in outer packages, as follows:

(a) Metal receptacles containing substances mentioned under marg. no. 181 (1): in wooden consignment cases or in protective iron baskets;

(b) Glass receptacles containing substances mentioned under marg. no. 181 (1) and metal receptacles containing substances mentioned under marg. no. 181 (3): in wooden consignment cases with an impervious lining of ordinary sheet-iron, lead-lined sheet-iron, or tinsplate. In the case of glass receptacles containing quantities of not more than 250 g., the lined wooden case may be replaced by an outer receptacle of ordinary sheet-iron, lead-lined sheet-iron, or tinsplate. Glass receptacles shall be stowed in consignment cases, the intervening spaces being filled with non-inflammable packing material used as padding;

(c) Tinsplate receptacles containing sodium peroxide (3) delivered for conveyance as a complete load: likewise in protective iron baskets.

3. Mixed Packing.

- 184 The substances mentioned under marg. no. 181 may be packed together or with substances or articles belonging to other classes or with any other goods, subject to the following conditions:

(a) Together: substances grouped under the same number, regard being had to the provisions relating to the inner packing, in the consignment packing specified for the substances coming under that number;

b) Entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises :

Toutes les matières du marg. 181 en quantité de 5 kg. au plus pour chaque matière, renfermées dans des récipients métalliques comme prévu au marg. 183. Ces récipients seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

185 Tout colis renfermant des matières de la classe I e) sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 12, même si ces matières sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 184.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

186 Pas de restrictions.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

187 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 181. Dans le cas où les 1^o et 3^o ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit complété de : « *Marchandise du 1^o (ou 3^o) de la classe I e)* ». La désignation de la marchandise doit être *soulignée en rouge*.

(2) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 181 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. *Matériel de transport.*

1. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

188 (1) Les colis renfermant des matières de la classe I e) seront chargés dans des wagons couverts.

(2) Les récipients renfermant du carbure de calcium (2^o) peuvent également être chargés dans des wagons découverts bâchés.

189 Les récipients des wagons-réservoirs et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 182.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.*

190 Les wagons-réservoirs renfermant du carbure de calcium (2^o) seront munis, du côté de la fermeture, de l'inscription suivante, claire et indélébile : « *A fermer de manière étanche après le remplissage et la vidange* ». L'inscription sera rédigée dans une langue officielle du pays expéditeur et en outre en français, en allemand ou en italien, à moins que les tarifs internationaux ou des accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

191 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

192 Voir marg. 180 (Nota).

193-
199

(b) Together or with substances or articles belonging to other classes (provided that and in so far as mixed packing is likewise authorised for the latter) or with any other goods :

All substances mentioned under marg. no. 181 in quantities of not more than 5 kg. for each substance, enclosed in metal receptacles as provided under marg. no. 183. Such receptacles shall be placed in an outer wooden container together with the other goods to be packed with them.

4. *Danger Notices and Labels on Packages* (see Appendix III).

185 Packages containing substances included in Class I (e) shall bear a label in accordance with model no. 12, even if such substances are packed together with other goods in conformity with marg. no. 184.

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

186 No restrictions.

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

187 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 181. Should the substances mentioned in (1) and (3) not have their name marked on them, they shall bear their trade name together with the words "*Goods coming under (1) (or (3)) of Class I (e)*". The designation of the goods shall be *underlined in red*.

(2) Way-bills for packages in which a substance mentioned under marg. no. 181 is packed together with other substances or articles of Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of these articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

1. *Conditions governing Trucks and Loading.*

188 (1) Packages containing substances mentioned in Class I (e) shall be loaded in covered trucks.

(2) Receptacles containing calcium carbide (marg. no. 181 (2)) may also be loaded in open trucks covered with tarpaulins.

189 Tank-truck receptacles and their fastenings shall be in accordance with the spirit of the general conditions governing packing given under marg. no. 182.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks.*

190 Tank-trucks containing calcium carbide (marg. no. 181 (2)) shall bear the following clear and indelible inscription on the side on which they are closed : "*To be closed so as to be watertight after filling and emptying*". The notice shall be drawn up in an official language of the country of despatch as well as in French, German or Italian, except where otherwise provided in the international tariffs or in special agreements concluded between the railway authorities.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

191 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

192 See marg. no. 180 (Note).

193-
199

CLASSE II. MATIÈRES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANÉE

I. *Énumération des matières.*

200 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe II, ne sont admises au transport que celles énumérées au marg. 201, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 201 à 220. Elles sont dès lors des matières de l'annexe I.

201 1° Le *phosphore ordinaire (blanc ou jaune)*.

Nota. Le phosphore amorphe (rouge) et le sesquisulfure de phosphore ne sont pas considérés comme sujets à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

2° Les combinaisons de phosphore avec des métaux alcalino-terreux, p. ex. le *phosphure de calcium*, le *phosphure de strontium*.

Nota. Les combinaisons de phosphore avec des métaux telles que le phosphure de fer et le phosphure de cuivre ne sont pas considérées comme sujettes à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

3° Le *zinc-éthyle*, le *zinc-méthyle*, le *magnésium-éthyle*, *dissous* ou non dans l'*éther* et d'autres liquides similaires qui s'enflamment spontanément à l'air.

4° Les *solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone*.

5° La *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes (torchons à nettoyer)*.

6° Le *caoutchouc broyé*, la *poussière de caoutchouc*.

7° La *poussière* et la *poudre d'aluminium* ou de *zinc*, ainsi que les *mélanges de poussière* ou de *poudre d'aluminium et de zinc*, même grasses ou huileuses ; la *poussière de filtres de hauts fourneaux*. Voir aussi marg. 201a (2).

8° Les *poussières de houille, de lignite, de coke de lignite et de tourbe, préparées artificiellement* (p. ex. par pulvérisation ou autres procédés), ainsi que le *coke de lignite carbonisé rendu inerte* (c'est-à-dire rendu moins sujet à l'inflammation spontanée).

Nota. La poussière naturelle obtenue comme résidu de la production du charbon, du coke ou de la tourbe n'est pas considérée comme sujette à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, n'est pas soumise aux prescriptions de l'annexe I.

9° La *suie fraîchement calcinée*. Voir aussi marg. 201a (1) a).

10° a) Le *charbon de bois fraîchement éteint* en poudre, en grains ou en morceaux — voir aussi à la classe III b), 1° (marg. 351) — ; les *grignons carbonisés*. Voir aussi marg. 201a (1) b).

b) Le *liège fraîchement gonflé*, en poudre ou en grains, avec ou sans mélange de goudron ou de matières similaires non sujettes à l'oxydation spontanée. Voir aussi marg. 201a (1) c) et à la classe III b), 1° (marg. 351).

Nota. Les enveloppes et les plaques en liège gonflé, fabriquées sous pression, avec ou sans goudron ou matières similaires non sujettes à l'oxydation spontanée, ne sont pas considérées comme sujettes à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

11° Les mélanges de matières combustibles en grains ou poreuses avec des composants encore sujets à l'oxydation spontanée, p. ex. l'*huile de lin*, le *verniss*, la *résine*, l'*huile de résine*, les *résidus de pétrole* (p. ex. la *masse dite bourre de liège, la lupuline*), ainsi que les *résidus huileux de la décoloration de l'huile de soja*. Voir aussi marg. 201a (1) d).

12° Le *papier*, le *carton*, *imprégnés de graisse, de vernis* ou *d'huile* et les produits fabriqués de ces matières (p. ex. les *fuseaux* et les *anneaux de carton imprégnés de graisse, de vernis* ou *d'huile*), si les matières d'imprégnation ne sont pas encore sèches. Voir aussi marg. 201a (1) e) et à la classe III b), 1° (marg. 351).

CLASS II. SUBSTANCES LIABLE TO SPONTANEOUS COMBUSTION

I. *List of Substances.*

200 Only those of the substances included in the definition of Class II which are listed under marg. no. 201 shall be accepted for transport, subject to the conditions specified in marg. nos. 201-220. They shall in that case be regarded as substances included in Annex I.

201 (1) *Ordinary phosphorus (white or yellow).*

Note. Amorphous phosphorus (red) and sesquisulphide of phosphorus shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(2) *Combinations of phosphorus with alkaline earth metals, e.g., calcium phosphide and strontium phosphide.*

Note. Such combinations of phosphorus with metals as iron phosphide and copper phosphide shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(3) *Zinc ethyl, zinc methyl, magnesium ethyl, whether dissolved or not in ether and other similar liquids which ignite spontaneously on coming into contact with air.*

(4) *Solutions of ordinary phosphorus in carbon disulphide.*

(5) *Wool which has been used for cleaning purposes and tow (cleaning-cloths).*

(6) *Pounded rubber and rubber dust.*

(7) *Aluminium and zinc dust or powder, and mixtures of aluminium and zinc dust or powder, even if greasy or oily; dust from blast-furnace filters.* See also marg. no. 201a (2).

(8) *Dust of coal, of lignite, of lignite coke, and of peat, prepared artificially (e. g., by pulverisation or other processes), and carbonised lignite coke rendered inert (i. e., made less liable to spontaneous combustion).*

Note. Natural dust obtained as a residue from the production of coal, coke or peat shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(9) *Freshly-calcined soot.* See also marg. no. 201a (1) (a).

(10) (a) *Newly-quenched charcoal, pulverised, granulated or in pieces (see also Class III (b) (1) (marg. no. 351)); charred olive-cakes.* See also marg. no. 201a (1) (b).

(b) *Freshly-swollen cork, pulverised or granulated, whether mixed or not with tar or similar substances not liable to spontaneous oxidation.* See also marg. no. 201a (1) (c) and Class III (b) (1) (marg. no. 351).

Note. Wrappings and slabs of swollen cork manufactured under pressure, with or without tar or similar substances not liable to spontaneous oxidation, shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

(11) *Mixtures of granulated or porous inflammable substances with components still liable to spontaneous oxidation, such as linseed oil, varnish, resin, resin oil, petroleum residues (e. g., the material known as "cork waste", and lupulin), as well as the oily residues left after the bleaching of soya oil.* See also marg. no. 201a (1) (d).

(12) *Paper and cardboard impregnated with grease, varnish or oil, and products manufactured from these substances (e. g., cardboard spools and rings impregnated with grease, varnish or oil), if the impregnating substances are not yet dry.* See also marg. no. 201 a (1) (e) and Class III (b) (1) (marg. no. 351).

- 13° Les sacs à levure ayant servi, non nettoyés. Voir aussi marg. 201a (1) *f*).
- 14° La soie fortement chargée (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie schappe) en écheveaux. Voir aussi marg. 201a (1) *g*).
- 15° La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage. Voir aussi marg. 201a (1) *h*).
- 16° Les tonneaux en tôle de fer vides, non nettoyés, ayant renfermé du phosphore ordinaire (1°).
- 17° Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé du zinc-éthyle, zinc-méthyle, magnésium-éthyle ou d'autres liquides du 3° sujets à l'inflammation spontanée.
- 18° Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé des solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone (4°).

Nota ad 16° à 18°. Les emballages vides ayant renfermé d'autres matières de la classe II ne sont pas considérés comme sujets à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

- 201a** (1) Si leur état exclut tout danger d'inflammation spontanée et si cela est attesté par l'expéditeur dans la lettre de voiture par la mention : « Matière non sujette à l'inflammation spontanée », les matières désignées ci-après, énumérées au marg. 201, ne sont pas considérées comme sujettes à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de la classe II — voir toutefois à la classe III *b*), 1° (marg. 351) :

- a*) La suie fraîchement calcinée (voir 9° du marg. 201) ;
- b*) Le charbon de bois fraîchement éteint en poudre, en grains ou en morceaux ; les grignons carbonisés (voir 10° *a*) du marg. 201) ;
- c*) Le liège fraîchement gonflé en poudre ou en grains, avec ou sans mélange de goudron ou de matières similaires non sujettes à l'oxydation spontanée (voir 10° *b*) du marg. 201) ;
- d*) Les mélanges de matières combustibles en grains ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de la résine, de l'huile de résine, des résidus de pétrole, etc. (p. ex. la masse dite bourre de liège, la lupuline), ainsi que les résidus huileux de la décoloration de l'huile de soja (voir 11° du marg. 201) ;
- e*) Le papier, le carton, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile et les produits fabriqués de ces matières (p. ex. les fuseaux et les anneaux de carton, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile) (voir 12° du marg. 201) ;
- f*) Les sacs à levure ayant servi, non nettoyés (voir 13° du marg. 201) ;
- g*) La soie fortement chargée (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie schappe) en écheveaux (voir 14° du marg. 201) ;
- h*) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (voir 15° du marg. 201).

(2) En tant qu'elles sont emballées par petites quantités suivant les usages du commerce, les matières désignées ci-après, énumérées au marg. 201, ne sont pas considérées comme sujettes à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

La poussière et la poudre d'aluminium ou de zinc (7°) p. ex. emballées en commun avec des vernis servant à la fabrication de couleurs à base de bronze.

- 201b** Les matières indiquées ci-après, imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile, qui, à l'état non sec, étant sujettes à l'inflammation spontanée au sens de l'art. 3 de la CIM, sont exclues du transport, ne sont pas, à condition qu'elles soient à l'état sec, considérées comme sujettes à l'inflammation spontanée et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de la classe II — voir toutefois à la classe III *b*), 1° (marg. 351) :

La laine, les poils, la laine régénérée, le coton, le coton artificiel, la soie, le lin, le chanvre et le jute, tous ces produits à l'état brut ou comme déchets provenant de la filature ou du tissage, ou à l'état de chiffons ou d'étoupes, ou manufacturés en bâches, cordages, courroies de transmission, lices de tisserand et de harnais, fils, fils retors, articles en filet (filets de pêcheurs graissés), etc.

- (13) *Yeast-sacks, used and not cleaned.* See also marg. no. 201a (1) (f).
- (14) *Tightly-packed silk (gold lace, half-boiled silk, flock silk and schappe silk)* in skeins. See also marg. no. 201a (1) (g).
- (15) *Substances that have been used to purify lighting gas.* See also marg. no. 201a (1) (h).
- (16) *Empty sheet-iron drums, not cleaned, which have contained ordinary phosphorus* (1).
- (17) *Empty receptacles, not cleaned, which have contained zinc ethyl, zinc methyl, magnesium ethyl or other liquids mentioned under (3) liable to spontaneous combustion.*
- (18) *Empty receptacles, not cleaned, which have contained solutions of ordinary phosphorus in carbon disulphide* (4).

Note to (16) - (18). Empty receptacles which have contained other substances included in Class II shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I.

- 201a** (1) Should the condition of the following substances, which are listed under marg. no. 201, exclude all risk of spontaneous combustion, and should the consignor certify this in the way-bill by adding the words "*Substance not liable to spontaneous combustion*", they shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Class II (see, however, Class III (b) (1) (marg. no. 351)) :

- (a) Freshly-calcined soot (see marg. no. 201 (9)) ;
- (b) Newly-quenched charcoal, pulverised, granulated or in pieces ; charred olive-cakes (see marg. no. 201 (10) (a)) ;
- (c) Freshly-swollen cork, pulverised or granulated, whether mixed or not with tar or similar substances not liable to spontaneous oxidisation (see marg. no. 201 (10) (b)) ;
- (d) Mixtures of granulated or porous inflammable substances with linseed oil, varnish, resin, resin oil, petroleum residues, etc. (e. g., the material known as "*cork waste*", and lupulin), as well as the oily residues left after the bleaching of soya oil (see marg. no. 201 (11)) ;
- (e) Paper and cardboard impregnated with grease, varnish or oil, and products manufactured from these substances (e. g., cardboard spools and rings impregnated with grease, varnish or oil) (see marg. no. 201 (12)) ;
- (f) Yeast-sacks, used and not cleaned (see marg. no. 201 (13)) ;
- (g) Tightly-packed silk (gold lace, half-boiled silk, flock silk and schappe silk) in skeins (see marg. no. 201 (14)) ;
- (h) Substances that have been used to purify lighting gas (see marg. no. 201 (15)).

- (2) In so far as the following substances, listed under marg. no. 201, are packed in small quantities, in accordance with commercial practice, they shall not be regarded as liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and shall consequently not be subject to the provisions of Annex I :

Aluminium and zinc dust or powder (7), e. g., when packed together with varnishes used for the manufacture of colours with a bronze base.

- 201b** The following substances, impregnated with grease, varnish or oil, which, being liable to spontaneous combustion within the meaning of Article 3 of the C.I.M. when not dry, are not accepted for transport, shall not be regarded as liable to spontaneous combustion when dry, and shall then not be subject to the provisions of Class II (see, however, Class III (b) (1) (marg. no. 351)) :

Wool, animal hair, wool shoddy, cotton, artificial cotton, silk, flax, hemp, jute, all these whether raw or in the form of spinning or weaving waste or rags or tow, or made into tarpaulins, cordage, driving-belts, heddles, thread, twine, nets (greased fishing-nets), etc.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux emballages vides sont réunies sous F.)

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

- 202** (1) Les emballages seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu.
- (2) Les matières dont sont constitués les emballages et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.
- (3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport.
- (4) Lorsque des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires sont prescrits ou admis, ils doivent être assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs.
- (5) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu ; en particulier, elles seront sèches et absorbantes lorsque celui-ci est liquide ou peut laisser exsuder du liquide.

2. Emballage de matières isolées.

- 203** (1) Le phosphore ordinaire (1^o) sera emballé :
- a) Dans des récipients en fer-blanc soudés, placés dans des caisses en bois ; ou
- b) Dans des tonneaux en tôle de fer qui ne devront pas peser plus de 500 kg., y compris le contenu. S'ils pèsent plus de 100 kg., ils seront munis de cercles de tête et de roulement ; ou
- c) Par quantités de 250 g. au plus : également dans des récipients en verre, fermés hermétiquement, assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des récipients en tôle assujettis de la même manière dans des caisses en bois.
- (2) Les récipients contenant du phosphore ordinaire seront remplis d'eau.
- (3) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 216.
- 204** (1) Les matières du 2^o seront emballées dans des récipients en fer-blanc soudés, placés dans des caisses en bois.
- (2) Les quantités de 2 kg. au plus peuvent être emballées également dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en bois.
- 205** (1) Les matières des 3^o et 4^o seront emballées dans des récipients soit en métal, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, fermés hermétiquement. Les récipients ne doivent être remplis que jusqu'à 90 p. 100 de leur capacité.
- (2) Les récipients en métal seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, soit seuls, soit en groupes, dans des emballages protecteurs qui, s'ils ne sont pas fermés, seront couverts. Si la couverture consiste en matières facilement inflammables, elle sera imprégnée de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé à du verre soluble.
- (3) Les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, soit seuls, soit en groupes, dans des récipients en tôle qui seront soudés hermétiquement.
- 206** (1) Les matières des 5^o, 6^o et 7^o seront renfermées dans des emballages étanches et fermant bien ; les matières du 5^o seront fortement pressées.
- (2) Les matières du 5^o et la poussière de filtres de hauts fourneaux (7^o) peuvent aussi être transportées non emballées conformément au marg. 215 b).

2. Conditions of Transport.

(The provisions relating to empty packages are contained in F.)

*A. Parcels.**1. General Conditions governing Packing.*

- 202 (1) Packages shall be closed and secured in such a way as to prevent any wastage of the contents.
- (2) The substances of which the receptacles and fastenings are made must not react chemically with the contents or form noxious compounds therewith.
- (3) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport.
- (4) When receptacles made of glass, porcelain, stoneware or similar substances are prescribed or authorised, they shall be stowed in protective packing, the intervening spaces being filled with padding.
- (5) Packing material used as padding shall be adapted to the properties of the contents ; it shall, in particular, be dry and absorbent when the contents are liquid or may exude liquid.

2. Packing of Single Substances.

- 203 (1) Ordinary phosphorus (1) shall be packed as follows :
- (a) In soldered tinfoil receptacles placed in wooden boxes ; or
- (b) In sheet-iron drums not weighing more than 500 kg., including the contents. Should they weigh more than 100 kg., they shall be fitted with end-hoops and hoops for rolling ; or
- (c) In quantities of not more than 250 g. : also in glass receptacles hermetically sealed, stowed in sheet-iron receptacles, the intervening spaces being filled with packing material, and the sheet-iron receptacles being packed in the same way in wooden cases.
- (2) Receptacles containing ordinary phosphorus shall be filled with water.
- (3) For transport in tank-trucks, see marg. no. 216.
- 204 (1) Substances mentioned under marg. no. 201 (2) shall be packed in soldered tinfoil receptacles placed in wooden cases.
- (2) Quantities of not more than 2 kg. may also be packed in receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials, stowed in wooden cases, the intervening spaces being filled with packing material.
- 205 (1) Substances mentioned under marg. no. 201 (3) and (4) shall be packed in receptacles made either of metal or of glass, porcelain, stoneware or other similar materials, hermetically sealed. Receptacles shall only be filled up to 90 % of their capacity.
- (2) Metal receptacles shall be stowed, either singly or together, in protective packing, the intervening spaces being filled with padding ; if it is not closed, the packing shall be covered. Should the covering consist of easily-inflammable materials, it shall be impregnated with slip (cream of clay) or lime, etc., mixed with soluble glass.
- (3) Receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials shall be stowed, singly or together, in sheet-iron receptacles, which shall be hermetically soldered, the intervening spaces being filled with packing material.
- 206 (1) Substances mentioned under marg. no. 201 (5), (6) and (7) shall be packed in impervious and well-closed containers ; the substances mentioned under (5) shall be close-pressed.
- (2) Substances mentioned under (5) and dust from blast-furnace filters (7) may also be transported unpacked, in accordance with marg. no. 215 (b).

- 207 (1) Les matières du 8^o seront emballées et mises à l'abri de l'air :
- a) Dans des récipients en métal ou en bois ; ou
 - b) Dans des sacs formés de plusieurs couches de papier, ou dans des sacs en papier solide ou en jute ou dans des sacs confectionnés d'autres matières et rendus imperméables à l'air. Pour mettre les matières à l'abri de l'air dans les sacs, il suffit d'une ligature en ficelle ou en fil de fer.
- (2) Pour les poussières de houille, de lignite ou de tourbe préparées artificiellement, les récipients en bois et les sacs ne sont toutefois admis qu'autant que ces poussières ont été complètement refroidies après la dessiccation par la chaleur.
- (3) Pour les mentions dans la lettre de voiture voir marg. 214 (2).
- 208 Les matières des 9^o, 10^o a) et b), 11^o, 12^o et 13^o seront renfermées dans des emballages fermant bien. Les emballages en bois utilisés pour les matières des 9^o, 10^o a) et b) seront pourvus intérieurement d'un revêtement étanche.
- 209 (1) Les matières du 14^o seront emballées dans des caisses.
- (2) Si les caisses ont plus de 12 cm. de hauteur, les couches de soie seront séparées entre elles par des espaces vides suffisants, au moyen de grilles en bois ; des trous pratiqués dans les parois, s'ouvrant sur ces espaces vides, permettront la circulation de l'air. Des baguettes seront clouées extérieurement pour empêcher que les trous des caisses puissent être obturés.
- 210 (1) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (15^o) sera emballée dans des récipients en tôle.
- (2) Elle peut aussi être transportée non emballée conformément au marg. 215 d).

3. *Emballage en commun.*

- 211 Parmi les matières dénommées au marg. 201 peuvent seulement être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises les matières ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :
- a) Entre elles : matières groupées sous le même chiffre dans l'emballage prescrit ;
 - b) Avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises :
- 1^o Phosphore ordinaire (1^o) en quantité égale à 250 g. au plus, emballé conformément au marg. 203 dans des récipients en fer-blanc ou dans des récipients en verre assujettis dans des récipients en tôle, qui seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;
 - 2^o Matières du 2^o en quantité totale de 5 kg. au plus, emballées conformément au marg. 204 soit dans des récipients fragiles (2 kg. au plus) placés dans des caisses, soit dans des récipients en tôle qui seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;
 - 3^o Matières du 3^o en quantité totale de 2 kg. au plus ; réunion toutefois interdite avec les matières des classes III a) ou III b) ou avec les acides du 1^o de la classe V. Les matières, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;
 - 4^o Matières du 4^o en quantité totale de 2 kg. au plus ; réunion toutefois interdite avec les matières des classes III a) ou III b) ou avec les acides du 1^o de la classe V. Les matières, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

- 207 (1) Substances mentioned under marg. no. 201 (8) shall be packed and protected from the air :
- (a) In metal or wooden containers ; or
 - (b) In bags consisting of several layers of paper, or in bags made of stout paper or of jute, or in bags made of other materials and rendered airtight. To prevent the substances in the bags from coming into contact with the air, it shall be sufficient to bind the bags with string or wire.
- (2) For artificially-prepared dust of coal, of lignite or of peat, however, wooden containers and bags shall only be authorised when such dust has been completely cooled after being dried by heat.
- (3) For particulars to be entered on the way-bill, see marg. no. 214 (2).
- 208 Substances mentioned under marg. no. 201 (9), (10) (a) and (b), (11), (12) and (13) shall be placed in well-closed containers. Wooden containers used for the substances mentioned under (9), (10) (a) and (b) shall be fitted with an impervious lining.
- 209 (1) Substances mentioned under marg. no. 201 (14) shall be packed in cases.
- (2) Should the said cases be more than 12 cm. high, the layers of silk shall be separated by adequate spaces by means of wooden gratings ; ventilation shall be provided by holes pierced in the sides, opening on these empty spaces. Battens shall be nailed on to the outside of the cover so that the holes in the cases cannot be covered up.
- 210 (1) Substances which have been used to purify lighting gas (marg. no. 201 (15)) shall be packed in sheet-iron receptacles.
- (2) They may also be transported unpacked in accordance with the provisions of marg. no. 215 (d).
3. *Mixed Packing.*
- 211 Of the substances mentioned under marg. no. 201, only the following shall be packed together or with substances or articles belonging to other classes or with any other goods, and subject to the following conditions :
- (a) Together : substances grouped under the same number, in the specified packing ;
 - (b) With substances or articles belonging to other classes (provided that and in so far as mixed packing is likewise authorised for the latter) or with any other goods :
- (1) Ordinary phosphorus (marg. no. 201 (1)) in quantities of not more than 250 g., packed in accordance with the provisions of marg. no. 203 in tinsplate receptacles or in glass receptacles stowed in sheet-iron containers, which shall be packed together in a wooden outer container together with the other goods with which they are to be packed ;
 - (2) Substances mentioned under (2) in total quantities of not more than 5 kg., packed in accordance with marg. no. 204 either in light receptacles (weighing not more than 2 kg.) placed in cases or in sheet-iron receptacles, which shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them ;
 - (3) Substances mentioned under (3) in total quantities of not more than 2 kg. ; they shall not, however, be packed with substances included in Classes III (a) or III (b) or with the acids mentioned under (1) of Class V. They shall be made into packages in accordance with the special provisions relating to them and shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them ;
 - (4) Substances mentioned under (4) in total quantities of not more than 2 kg. ; they shall not, however, be packed with substances included in Classes III (a) or III (b) or with the acids mentioned under (1) of Class V. They shall be made into packages in accordance with the special provisions relating to them and shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them ;

5^o Matières du 7^o (excepté la poussière de filtres de hauts fourneaux), en quantité totale de 1 kg. au plus ; réunion toutefois interdite avec des acides, des lessives alcalines ou des liquides aqueux. Les matières, emballées dans des verres ou des boîtes en tôle fermés — les verres étant en outre assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes en tôle ou en carton — seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

6^o Matières du 12^o, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres ; elles seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

212 (1) Tout colis renfermant des matières des 1^o à 4^o sera muni d'une étiquette conforme au modèle N^o 5.

(2) Les envois de phosphore ordinaire (1^o) dans des tonneaux pourvus d'un couvercle vissé — à moins qu'ils ne soient munis d'un dispositif les tenant obligatoirement debout — ainsi qu'en caisses, seront en outre munis d'une étiquette conforme au modèle N^o 10.

(3) Les colis renfermant des récipients en verre ou en porcelaine avec des matières des 3^o et 4^o seront en outre munis d'une étiquette conforme au modèle N^o 11.

(4) Les étiquettes de danger prescrites aux al. (1) à (3) seront, s'il y a lieu, également apposées sur les colis dans lesquels des matières des 1^o à 4^o sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 211.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

213 (1) Les matières des 3^o et 4^o ne sont admises en grande vitesse comme expéditions partielles que par colis de 25 kg. au plus.

(2) Les matières des 1^o à 4^o ne doivent pas être adressées gare restante.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

214 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 201. Dans le cas où les 2^o, 3^o, 11^o et 12^o ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit, complété de : « *Marchandise du 2^o (ou 3^o ou 11^o ou 12^o) de la classe II* ». La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge.

(2) Pour les poussières de houille, de lignite ou de tourbe (8^o), préparées artificiellement, emballées dans des récipients en bois ou dans des sacs (voir marg. 207 (2)), l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture : « *Matières complètement refroidies après dessiccation par la chaleur* ».

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 201 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. *Matériel de transport.*

I. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

215 Seront chargés :

a) Les colis renfermant des matières des 3^o et 4^o, dans des wagons découverts. Les colis jusqu'à 25 kg. peuvent également être chargés dans des wagons couverts ;

b) Les matières du 5^o, non emballées, et la poussière de filtres de hauts fourneaux (7^o), non emballée, dans des wagons en fer à couvercle mobile ; la poussière de filtres de hauts fourneaux, non emballée, également dans des wagons découverts en fer bâchés ;

(5) Substances mentioned under (7) (except dust from blast-furnace filters) in total quantities of not more than 1 kg. ; they shall not, however, be packed with acids, alkaline lyes or watery liquids. They shall be packed in closed glass jars or sheet-iron cases (the jars being in addition secured in sheet-iron or cardboard boxes and the intervening spaces being filled with padding), and shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them ;

(6) Substances mentioned under (12), made into packages in accordance with the special provisions relating to them ; they shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them.

4. *Danger Notices and Labels on Packages* (see Appendix III).

212 (1) Packages containing substances mentioned under marg. no. 201 (1) - (4) shall bear a label in accordance with model no. 5.

(2) Consignments of ordinary phosphorus (marg. no. 201 (1)) in casks fitted with a screwed-down lid (unless the casks are fitted with a device compelling them to remain upright) and in cases shall, in addition, bear a label in accordance with model no. 10.

(3) Packages containing glass or porcelain receptacles together with substances coming under (3) and (4) of marg. no. 201 shall, in addition, bear a label in accordance with model no. 11.

(4) The danger labels specified in paragraphs (1) - (3) shall, if necessary, also be affixed to packages in which substances mentioned under (1) - (4) of marg. no. 201 have been packed together with other goods in accordance with marg. no. 211.

213 B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

(1) In the case of the substances mentioned under (3) and (4) of marg. no. 201, only packages of not more than 25 kg. shall be accepted as partial consignments for fast freight.

(2) Substances mentioned under (1) - (4) of marg. no. 201 shall not be addressed " To be left at station till called for ".

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

214 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 201. Should the substances mentioned under (2), (3), (11) and (12) not have their name marked on them, they shall bear their trade name together with the words : " *Goods coming under (2) (or (3) or (11) or (12)) of Class II* ". The designation of the goods shall be *underlined in red*.

(2) In the case of dust of coal, of lignite or of peat (marg. no. 201 (8)) prepared artificially and packed in wooden containers or in bags (see marg. no. 207 (2)), the consignor shall make the following statement on the way-bill : " *Substances completely cooled after drying by heat* ".

(3) Way-bills for packages in which a substance mentioned under marg. no. 201 is packed together with other substances or articles included under Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of these articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

I. *Conditions governing Trucks and Loading.*

215 (a) Packages containing substances mentioned under (3) and (4) (marg. no. 201) shall be loaded in open trucks. Packages weighing not more than 25 kg. may also be loaded in covered trucks ;

(b) Unpacked substances mentioned under (5), and unpacked dust obtained from blast-furnace filters (7), shall be loaded in iron trucks with removable covers ; unpacked dust obtained from blast-furnace filters may likewise be loaded in open iron trucks covered with tarpaulins ;

c) Les colis renfermant des matières des 12^o et 14^o dans des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés ;

d) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (15^o), non emballée, dans des wagons en fer à couvercle mobile ou dans des wagons découverts en fer, recouverts de bâches non inflammables.

216 (1) Les récipients des wagons-réservoirs et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 202.

(2) Les récipients des wagons-réservoirs renfermant du phosphore ordinaire (1^o) seront remplis d'eau et il devra être possible de les chauffer.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

217 (1) Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes au modèle N^o 5 (marg. 212 (1)) et les wagons-réservoirs renfermant des matières des 1^o à 4^o porteront cette même étiquette sur leurs deux côtés.

(2) En outre, les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 3^o et 4^o seront munis sur leurs deux côtés d'une étiquette conforme au modèle N^o 14.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

218 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

219 (1) Les récipients du 16^o et ceux des wagons-réservoirs vides ayant renfermé du phosphore ordinaire (1^o) seront bien fermés.

(2) Les récipients des 17^o et 18^o seront bien fermés et chargés dans des wagons découverts. Les récipients en métal peuvent également être transportés en wagons couverts.

(3) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 201 et doit être *soulignée en rouge*.

220 Les récipients renfermant des matières des 3^o et 4^o et avariés en cours de route seront déchargés immédiatement et, s'il n'est pas possible de les réparer à bref délai, ils peuvent être vendus avec leur contenu, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur.

221-
299

CLASSE III. MATIÈRES INFLAMMABLES

III a) LIQUIDES COMBUSTIBLES.

1. *Énumération des matières.*

300 (1) Parmi les liquides combustibles et leurs mélanges artificiels liquides ou encore pâteux à une température ne dépassant pas 15^o C, les matières énumérées au marg. 301 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 300 (2) à 317 et sont dès lors des matières de l'annexe I.

Nota. Les carbures d'hydrogène chloreux ne sont pas considérés comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

(2) Le point d'inflammation dont il est question ci-dessous doit être déterminé dans l'appareil Abel-Pensky en le ramenant à la pression barométrique de 760 mm.

(c) Packages containing substances mentioned under (12) and (14) shall be loaded in covered trucks or in open trucks covered with tarpaulins ;

(d) Substances which have been used to purify lighting gas (15), unpacked, shall be loaded in iron trucks with removable covers or in open iron trucks covered with non-inflammable tarpaulins.

216 (1) Tank-truck receptacles and their fastenings shall be in accordance with the spirit of the general provisions governing packing under marg. no. 202.

(2) Tank-truck receptacles containing ordinary phosphorus (1) shall be filled with water and it shall be possible to heat them.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

217 (1) Trucks containing packages bearing labels in accordance with model no. 5 (marg. no. 212 (1)) and tank-trucks containing substances mentioned under marg. no. 201 (1) - (4) shall bear the above-mentioned labels on both sides.

(2) Furthermore, trucks containing substances mentioned under marg. no. 201 (3) and (4) shall bear a label in accordance with model no. 14 on both sides.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

218 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

219 (1) The receptacles mentioned under marg. no. 201 (16), and those of empty tank-trucks which have contained ordinary phosphorus (1), shall be well closed.

(2) Receptacles mentioned under (17) and (18) shall be well closed and loaded in open trucks. Metal receptacles may likewise be carried in covered trucks.

(3) The designation of the goods in the way-bill shall correspond to the designation printed in *italics* under marg. no. 201 and shall be *underlined in red*.

220 Receptacles containing substances mentioned under (3) and (4) of marg. no. 201 which have been damaged on the journey shall be unloaded immediately and may, if they cannot be repaired within a short period, be sold along with their contents without any further formality for account of the consignor.

221-
299

CLASS III. INFLAMMABLE SUBSTANCES.

III (a). INFLAMMABLE LIQUIDS.

I. *List of Substances.*

300 (1) Among the inflammable liquids and their artificial mixtures, whether liquid or still viscid at a temperature not exceeding 15° C., the substances listed under marg. no. 301 shall be subject to the conditions laid down in marg. nos. 300 (2) - 317 and shall consequently be included in the substances of Annex I.

Note. Chlorous hydrocarbides shall not be regarded as substances coming under Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex.

(2) The ignition point hereinafter mentioned shall be determined by the Abel-Pensky apparatus and calculated at a barometric pressure of 760 mm.

(3) Seront assimilés aux matières solides solubles dans les liquides les siccatifs, les huiles consistantes (huiles de lin épaisses) ou les matières similaires dont le point d'inflammation est supérieur à 100° C.

301 1° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30 p. 100 de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, p. ex. :

Les *pétroles bruts* et autres *huiles brutes*, les produits de distillation volatils du pétrole, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe, p. ex. la *benzine*, le *benzol*, l'*éther de pétrole* et le *toluol* ; les *produits de condensation du gaz naturel* ; les *acétates d'éthyle*, l'*éther éthylique* et différents autres *éthers* et *esters* ; le *collodion* ; le *sulfure de carbone*. Voir aussi marg. 301a.

2° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C, contenant plus de 30 p. 100 de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, p. ex. :

Certaines *couleurs pour rotogravures* et *pour cuirs* et certains *verniss* et *solutions de caoutchouc (gomme)*. Voir aussi marg. 301a.

3° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'inflammation compris entre 21° C et 55° C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30 p. 100 de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, p. ex. :

La *térébenthine*, le *succédané de térébenthine*, le *pétrole d'éclairage*, le *pétrole de chauffage*, la *benzine lourde* dont le point d'inflammation est supérieur à 21° C (p. ex. pour la fabrication des vernis), le *xylol*, le *cumol*, le *solvent-naphta*, ainsi que d'autres produits mi-lourds de la distillation du pétrole, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe ; l'*acétate d'amyle*. Voir aussi marg. 301a.

4° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'inflammation supérieur à 55° C sans dépasser 100° C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30 p. 100 de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, p. ex. :

Certains *goudrons* (p. ex. le *goudron de houille distillé*) et leurs produits de distillation, p. ex. les *huiles pour moteurs*, l'*huile solaire*, les *huiles de nettoyage*, les *huiles à gaz* et les *huiles de paraffine* ; la *tétraline* ; le *nitrobenzol*. Voir aussi marg. 301a.

5° Les liquides miscibles à l'eau en n'importe quelle proportion, et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30 p. 100 de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, p. ex. :

L'*esprit de bois* (l'*alcool méthylique*, le *méthanol*), l'*alcool éthylique dénaturé* ou l'*alcool éthylique non dénaturé* et la *substance communément employée à dénaturer l'alcool éthylique* (un *mélange de pyridine et de méthanol*) ; l'*acétone* et les *mélanges d'acétone* ; l'*aldéhyde acétique*. Voir aussi marg. 301a.

6° Les *réipients vides, non nettoyés, ayant renfermé* :

a) *Des liquides combustibles des 1° et 2°, ainsi que de l'acétone ou des mélanges d'acétone* (5°),

b) *Des liquides combustibles des 3° à 5° (excepté l'acétone ou des mélanges d'acétone)*.

301a Les matières des 1° à 5° ne sont pas considérées comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I si elles sont expédiées en petites quantités emballées suivant les usages du commerce — toutefois pour les liquides du 1° la limite est de 200 g. par petit emballage — et si ces petits emballages sont assujettis dans un emballage collecteur en tôle, bois ou carton et bien fixés pour éviter le bris.

(3) Solid substances soluble in liquids shall include siccatives, set oils (thick linseed oils) and other similar substances, the ignition point of which is above 100° C.

301 (1) Liquids which do not mix with water, with an ignition point below 21° C., even when they contain not more than 30 % of solid matter, whether soluble or suspended in such liquids or both, e.g. :

Crude petroleum and other *crude oils*, the volatile distillation products of petroleum and of coal, lignite, schist, wood, and peat tars, e.g., *benzine*, *benzol*, *light petroleum*, and *toluol*; the *condensation products of natural gas*; *ethyl acetates*, *ethyl ether* and various other *ethers* and *esters*; *collodion*; *carbon disulphide*. See also marg. no. 301a.

(2) Liquids which do not mix with water, with an ignition point below 21° C., containing more than 30 % of solid substances, whether soluble or suspended in such liquids or both, e.g. :

Certain *colours for rotogravures* and *leather* and certain *varnishes* and *rubber solutions*. See also marg. no. 301a.

(3) Liquids which do not mix with water, with an ignition point between 21° C. and 55° C., even when they contain not more than 30 % of solid substances, whether soluble or suspended in such liquids or both, e.g. :

Turpentine, *turpentine substitute*, *petroleum for lighting*, *petroleum for heating*, *heavy benzine* with an ignition point above 21° C. (e.g., for the manufacture of varnishes), *xylene*, *cumol*, *solvent naphtha*, as well as other semi-heavy products obtained by the distillation of petroleum and coal, lignite, schist, wood and peat tars; *amyl acetate*. See also marg. no. 301a.

(4) Liquids which do not mix with water, with an ignition point above 55° C., but not exceeding 100° C., even when they contain not more than 30 % of solid substances, whether soluble or suspended in such liquids or both, e.g. :

Certain *tars* (such as *distilled coal tar*) and their distillation products, e.g., *motor oils*, *solar oil*, *cleaning oils*, *gas oils* and *paraffin oils*; *tetraline*; *nitro-benzol*. See also marg. no. 301a.

(5) Liquids which mix in all proportions with water and have their ignition point below 21° C., even when they contain not more than 30 % of solid substances, whether soluble or suspended in such liquids or both, e.g. :

Wood spirit (*methyl alcohol*, *methanol*), *ethyl alcohol* whether *denatured or not* and the *substance commonly used to denature ethyl alcohol* (a *mixture of pyridin and methanol*); *acetone* and *mixtures of acetone*; *acetic aldehyde*. See also marg. no. 301a.

(6) *Empty receptacles, not cleaned, which have contained :*

(a) *Inflammable liquids mentioned under (1) and (2) and acetone or mixtures of acetone* (5),

(b) *Inflammable liquids mentioned under (3) - (5) (except acetone or mixtures of acetone)*.

301a Substances mentioned under (1) - (5) shall not be regarded as substances included in Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex, if despatched in small quantities packed in accordance with commercial practice (in the case of the liquids mentioned under (1), however, the limit shall be 200 g. per small package), if such packages are stowed in an outer sheet-iron, wooden or cardboard container and well secured to avoid breakage.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux récipients vides sont réunies sous F.)

*A. Colis.**1. Conditions générales d'emballage.*

- 302** (1) Les récipients seront fermés et étanches de manière à empêcher toute déperdition du contenu et notamment toute évaporation.
- (2) Les matières dont sont constitués les récipients et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.
- (3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport. Le cas échéant, les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.
- (4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. Emballage de matières isolées.

- 303** (1) Les liquides combustibles seront emballés dans des récipients soit en tôle ou bois, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires. Pour les liquides des 1^o et 2^o, pour le xylol et l'acétate d'amyle (3^o) les récipients en bois ne sont pas admis ; toutefois les mélanges avec des solutions de caoutchouc (gomme) ou des matières similaires peuvent être emballés dans des tonneaux en chêne.
- (2) Les récipients en fer-blanc contenant plus de 5 kg. de liquides du 1^o auront des coutures repliées et soudées ou confectionnées par un procédé offrant une résistance et une étanchéité analogues.
- (3) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 312.
- 304** (1) Seront assujettis dans des emballages protecteurs soit seuls, soit en groupes, avec interposition de matières formant tampon :
- a)* Les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires,
- b)* Les récipients en fer-blanc renfermant plus de 20 kg. de liquides du 1^o,
- c)* Les récipients en tôle de fer renfermant de l'éther éthylique ou du sulfure de carbone (1^o) même en quantités inférieures à 20 kg. Les récipients soudés en tôle de fer n'ont pas besoin d'emballages protecteurs.

(2) Les emballages protecteurs non fermés porteront une couverture protectrice et, si celle-ci est constituée de matières facilement inflammables, elle sera imprégnée de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé à du verre soluble. Un colis de ce genre ne doit pas peser plus de 75 kg.

(3) A moins qu'il ne s'agisse de caisses, les emballages protecteurs seront munis de poignées.

- 305** Les récipients en tôle ne seront remplis des liquides des 1^o et 2^o à 15° C que jusqu'à 90 p. 100 de leur capacité.

- 306** Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent — même si les véhicules sont chargés dans des wagons couverts — contenir de l'essence. S'il y a un robinet dans la conduite entre le réservoir et le carburateur, il faut le fermer. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocycles dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargés debout, garantis de toute chute.

3. Emballage en commun.

- 307** Les matières dénommées au marg. 301 peuvent être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en

2. Conditions of Transport

(The provisions governing empty receptacles are contained under F.)

*A. Parcels.**1. General Conditions governing Packing.*

- 302** (1) Receptacles shall be closed and impervious so as to prevent any wastage of the contents and, in particular, any evaporation.
- (2) The substances of which the receptacles and fastenings are made must not react chemically with the contents or form noxious compounds therewith.
- (3) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport. Any inner packing shall be firmly secured within the outer packing.
- (4) Packing material used as padding shall be adapted to the properties of the contents.

2. Packing of Single Substances.

- 303** (1) Inflammable liquids shall be packed in sheet-iron or wooden receptacles, or in receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials. Wooden receptacles shall not be allowed in the case of the liquids mentioned under marg. no. 301 (1) and (2) and of xylene and amyl acetate (3); mixtures with rubber solutions or other similar substances may, however, be packed in oak casks.
- (2) The seams of tinplate receptacles containing more than 5 kg. of liquids mentioned under (1) shall be bent over and soldered or treated in such a way as to be equally resistant and impervious.
- (3) For transport in tank-trucks, see marg. no. 312.
- 304** (1) The following shall be secured in protective packing either singly or together, the intervening spaces being filled with packing material:
- (a) Receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials;
- (b) Tinplate receptacles containing more than 20 kg. of liquids mentioned under (1);
- (c) Sheet-iron receptacles containing ethyl ether or carbon disulphide (1), even in quantities of less than 20 kg. Soldered sheet-iron receptacles shall not require protective packing.
- (2) Unclosed protective packing shall be covered with a protective casing; should the latter be composed of easily-inflammable substances, it shall be impregnated with slip (cream of clay) or lime, etc., mixed with soluble glass. Such packages shall not weigh more than 75 kg.
- (3) Protective packing other than cases shall be fitted with handles.

- 305** Sheet-iron receptacles shall not be filled with liquids mentioned under (1) and (2), at 15° C, beyond 90% of their capacity.

- 306** The tanks of motor vehicles may (even if the said vehicles are loaded in covered trucks) contain motor-spirit. Any tap in the petrol-feed between the tank and the carburetter must be closed. Supplementary tanks firmly affixed to the vehicle may likewise contain motor-spirit if they are closed. Motor-bicycles with tanks containing motor-spirit must be loaded upright and secured so as not to fall.

3. Mixed Packing.

- 307** Substances mentioned under marg. no. 301 may be packed together or with substances or articles belonging to other classes (provided that and in so far as such mixed

commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises, sous réserve des conditions ci-après :

a) En quantité limitée :

- 1° Sulfure de carbone (1°) en quantité de 5 kg. au plus ;
- 2° Produits de condensation du gaz naturel, éther éthylique, collodion et autres solutions contenant de l'éther éthylique (1°), en quantité totale de 20 kg. au plus ;
- 3° Autres liquides du 1°, en quantité totale de 60 kg. au plus.

Nota. Pour les liquides des 2° à 5° il n'existe pas de limitations de poids.

b) La réunion des liquides des 1° à 4° avec des chlorates du 16° de la classe IV (marg. 401) n'est pas admise.

c) Toutes les matières (1° à 5°), emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront placées dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ; en cas de réunion des matières du marg. 301 entre elles, l'emballage protecteur prévu au marg. 304 suffit cependant comme emballage collecteur.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

308 (1) Tout colis renfermant des liquides des 1° et 2° sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 4 ; les emballages protecteurs renfermant des liquides du 1° porteront en outre une étiquette conforme au modèle N° 11.

(2) Les étiquettes de danger prescrites à l'al. (1) seront, s'il y a lieu, également apposées sur les colis dans lesquels des matières des 1° et 2° sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 307.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

309 Les liquides des 1°, 2° et 3°, ainsi que l'acétone et les mélanges d'acétone (5°) ne sont admis en grande vitesse qu'en chargements complets, excepté les envois qui, conformément au marg. 311 (2), peuvent être chargés dans des wagons couverts.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

310 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 301. Si celle-ci ne contient pas le nom de la matière, le nom commercial sera inscrit. La désignation de la marchandise doit être *soulignée en rouge*.

(2) Au-dessous de cette désignation la mention suivante doit être inscrite : « *Marchandise du... de la classe III a* » (indiquer le chiffre conformément au marg. 301). Si l'indication du chiffre fait défaut, l'envoi est traité d'après les prescriptions relatives aux liquides du 1°.

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 301 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. *Matériel de transport.*

I. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

311 (1) Les liquides des 1°, 2° et 3°, ainsi que l'acétone et les mélanges d'acétone (5°) seront chargés dans des wagons découverts.

(2) Peuvent toutefois être chargés sans égard au nombre des colis dans des wagons couverts — mais les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires seront dans ce cas assujettis,

packing is also authorised for the latter) or with any other goods, subject to the following conditions :

(a) In limited quantities :

1. Carbon disulphide (1), in quantities of not more than 5 kg. ;
2. Condensation products of natural gas, ethyl ether, collodion, and other solutions containing ethyl ether (1), in total quantities not exceeding 20 kg. ;
3. Other liquids mentioned under (1), in total quantities not exceeding 60 kg.

Note. There are no limits of weight for the liquids mentioned under (2) - (5).

(b) The liquids mentioned under (1) - (4) may not be packed together with the chlorates mentioned under (16) of Class IV (marg. no. 401).

(c) All substances ((1) - (5)) made into packages in accordance with the special provisions relating to them shall be placed in a wooden outer container together with the other goods to be packed with them ; should substances mentioned under marg. no. 301 be packed together, however, the protective packing mentioned under marg. no. 304 shall be sufficient as an outer packing.

4. *Danger Notices and Labels on Parcels* (see Appendix III).

308 (1) Packages containing liquids mentioned under marg. no. 301 (1) and (2) shall bear a label in accordance with model no. 4 ; packages with a protective packing containing liquids mentioned under (1) shall in addition bear a label in accordance with model no. 11.

(2) The danger labels specified in paragraph (1) shall, if necessary, also be affixed to packages in which substances mentioned under marg. no. 301 (1) and (2) are packed together with other goods in accordance with marg. no. 307.

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

309 The liquids mentioned under marg. no. 301 (1), (2) and (3), as well as acetone and mixtures of acetone (5), shall only be accepted as fast freight in complete loads, except in the case of consignments which, in accordance with marg. no. 311 (2), may be loaded in covered trucks.

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

310 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 301. If the designation does not include the name of the substance, its trade name shall be given. The designation of the goods shall be *underlined in red*.

(2) The words " *Goods coming under no. . . . of Class III (a)* " (the number to be stated in accordance with marg. no. 301) must be entered below the said designation. Should the number not be mentioned, the consignment shall be dealt with in accordance with the provisions relating to the liquids enumerated under marg. no. 301 (1).

(3) Way-bills for packages in which a substance mentioned under marg. no. 301 is packed together with other substances or articles included in Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of those articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

I. *Conditions governing Trucks and Loading.*

311 (1) The liquids mentioned under marg. no. 301 (1), (2) and (3), and acetone and mixtures of acetone (5), shall be loaded in open trucks.

(2) The following may, however, be loaded, irrespective of the number of parcels, in covered trucks (in that event, however, receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar

avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs à parois pleines (pas de paniers) :

a) Les colis renfermant du sulfure de carbone (1^o) ne pesant pas plus de 12 kg., ceux renfermant des produits de condensation du gaz naturel, de l'éther éthylique, du collodion et d'autres solutions renfermant de l'éther éthylique (1^o) ne pesant pas plus de 40 kg., ceux renfermant de l'éther éthylique dans des bouteilles en verre dont la contenance ne dépasse pas 250 g., renfermées dans des emballages en bois fermés, ne pesant pas plus de 50 kg. et les colis renfermant les autres liquides du 1^o, ne pesant pas plus de 75 kg. ;

b) Les colis renfermant des liquides des 2^o et 3^o ainsi que de l'acétone et des mélanges d'acétone (5^o) s'ils ne pèsent pas plus de 100 kg. Les tonneaux en tôle munis de cercles de renfort et de cercles de roulement peuvent cependant peser jusqu'à 500 kg. ;

c) Les emballages collecteurs renfermant des récipients qui peuvent, d'après *a)* et *b)*, être chargés dans des wagons couverts, si le colis ne pèse pas plus de 100 kg.

(3) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir appendice II.

- 312** (1) Les récipients des wagons-réservoirs seront en tôle de fer ou en tôle d'autres métaux et seront mis à la terre au point de vue électrique. Ils seront, y compris leurs fermetures, conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 302. Les récipients amovibles seront fixés sur les châssis des wagons de manière à ne pouvoir se déplacer.

(2) Ils ne seront remplis des liquides des 1^o et 2^o à 15° C que jusqu'à 90 p. 100 de leur capacité, à moins qu'ils ne soient munis de dispositifs permettant la dilatation du liquide et empêchant la propagation de flammes extérieures vers l'intérieur du wagon-réservoir.

(3) Lors de la vidange des wagons renfermant des liquides du 1^o l'on doit éviter l'échappement des vapeurs à l'air libre.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

- 313** Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes au modèle N° 4 (marg. 308 (1)) et les wagons-réservoirs renfermant des matières des 1^o et 2^o porteront cette même étiquette sur leurs deux côtés. En outre, ces wagons seront munis, sur leurs deux côtés, d'étiquettes conformes au modèle N° 14.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

- 314** Les liquides des 1^o et 2^o ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon :

a) Avec les explosifs des 12^o à 21^o de la classe I *a)* (marg. 21),

b) Avec les objets des 3^o, 5^o, 7^o, 13^o et 14^o de la classe I *b)* (marg. 61).

- 315** Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans le même wagon (art. 6 § 9 al. 2 de la CIM).

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

- 316** (1) Les récipients du 6^o *a)* et ceux des wagons-réservoirs vides ayant renfermé des liquides combustibles des 1^o et 2^o ou de l'acétone et des mélanges d'acétone (5^o) seront bien fermés.

(2) Les récipients des 6^o *a)* et *b)* ne peuvent être chargés dans des wagons couverts et transportés comme expéditions partielles en grande vitesse qu'à condition qu'il s'agisse de récipients en métal bien fermés.

(3) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 301 et doit être *soulignée en rouge*.

substances shall be stowed in protective packing with solid sides (not baskets), the intervening spaces being filled with packing material) :

(a) Packages containing carbon disulphide (marg. no. 301 (1)) weighing not more than 12 kg. ; packages containing condensation products of natural gas, ethyl ether, collodion, and other solutions containing ethyl ether (marg. no. 301 (1)), weighing not more than 40 kg. ; packages containing ethyl ether in glass bottles with a capacity of not more than 250 g., placed in closed wooden containers weighing not more than 50 kg. ; and packages containing other liquids mentioned under marg. no. 301 (1) weighing not more than 75 kg. ;

(b) Packages containing liquids mentioned under marg. no. 301 (2) and (3) and acetone and mixtures of acetone (5), if they do not weigh more than 100 kg. Sheet-iron drums fitted with hoops for strengthening and rolling may, however, weigh up to 500 kg. ;

(c) Outer containers containing receptacles which as stated in (a) and (b) may be loaded in covered trucks, provided that the package does not weigh more than 100 kg.

(3) For the use of trucks fitted with electrical apparatus, see Appendix II.

312 (1) Receptacles in tank-trucks shall be made of sheet-iron or other sheet-metal and shall be electrically connected with the earth. They shall, together with their fastenings, be in accordance with the spirit of the general provisions governing packing given under marg. no. 302. Detachable receptacles shall be fixed on to the underframes of the trucks in such a way that they cannot be displaced.

(2) They shall only be filled up to 90% of their capacity with the liquids mentioned under marg. no. 301 (1) and (2) at 15° C, unless they are fitted with devices enabling the liquid to expand and preventing flames from outside from reaching the interior of the tank-truck.

(3) When trucks containing liquids mentioned under marg. no. 301 (1) are emptied, vapours must not be allowed to escape into the outer air.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

313 Trucks containing packages bearing labels in accordance with model no. 4 (marg. no. 308 (1)) and tank-trucks containing substances mentioned under (1) and (2) shall bear the above label on both sides. Furthermore, the trucks shall bear on both sides labels in accordance with model no. 14.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

314 Liquids mentioned under (1) and (2) shall not be loaded together in the same truck with :

(a) Explosives mentioned under (12) - (21) of Class I (a) (marg. no. 21), or

(b) Articles mentioned under (3), (5), (7), (13) and (14) of Class I (b) (marg. no. 61).

315 Separate way-bills shall be made out for consignments which cannot be loaded together in the same truck (Article 6, § 9, paragraph 2, of the C.I.M.).

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

316 (1) Receptacles mentioned under (6) (a) and the receptacles of empty tank-trucks which have contained inflammable liquids mentioned under marg. no. 301 (1) and (2), or acetone and mixtures of acetone (5), shall be securely closed.

(2) Receptacles mentioned under (6) (a) and (b) shall not be loaded in covered trucks and carried as partial consignments by fast freight unless they are made of metal and securely closed.

(3) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the particulars printed in *italics* under marg. no. 301 and shall be *underlined in red*.

- 317 Les récipients renfermant des liquides des 1^o et 2^o ainsi que de l'acétone et des mélanges d'acétone (5^o) seront, s'ils sont avariés en cours de route, déchargés immédiatement et, s'il n'est pas possible de les réparer à bref délai, ils peuvent être vendus avec leur contenu, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur.

318-
349

III b) MATIÈRES SOLIDES INFLAMMABLES.

I. Énumération des matières.

- 350 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe III b), celles énumérées au marg. 351 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 351 à 366 et sont dès lors des matières de l'annexe I.

- 351 1^o Les matières qui peuvent être facilement enflammées par les étincelles de la locomotive, p. ex. la *farine de bois*, la *sciure de bois*, les *copeaux de bois*, les *fibres de bois*, le *charbon de bois*, les *rognures de bois* et la *cellulose de bois*, les *vieux papiers* et les *déchets de papier*, les *fibres de papier*, le *jonc* (à l'exclusion du jonc d'Espagne), les *roseaux*, le *foin*, la *paille* (y compris la *paille de maïs*, de *riz* et de *lin*), les *matières textiles végétales* et les *déchets des matières textiles végétales*, le *liège en poudre* ou *en grains* et les *déchets de liège en petits morceaux*. Voir aussi classe II, marg. 201, 201a et 201b.

2^o Le *soufre en poudre* (y compris la *fleur de soufre*).

3^o La *celloïdine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion et consistant essentiellement en coton-collodion.

4^o Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges* ou *tuyaux*.

5^o Le *celluloïd de films*, c'est-à-dire la matière brute pour films sans émulsion, *en rouleaux* et les *films en celluloïd déjà exposés à la lumière*, développés ou non.

Nota. Les films non exposés à la lumière ne sont pas considérés comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

6^o Les *déchets de celluloïd* et les *déchets de films en celluloïd*.

Quant aux déchets de films de nitrocellulose lavés et traités par ébullition sous pression, voir à la classe I a), 5^o (marg. 21).

7^o Le *peroxyde (superoxyde) de benzoyl avec au moins 10 mais moins de 25 p. 100 d'eau*.

Nota. Avec une teneur d'eau de moins de 10 p. 100 cette matière n'est pas admise au transport, et avec 25 p. 100 et plus d'eau elle n'est pas considérée comme matière de l'annexe I et, dès lors, n'est pas soumise aux prescriptions de l'annexe I.

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

- 352 (1) Le cas échéant, les emballages seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu.

(2) Ils doivent, y compris les fermetures, être en toutes parties solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport.

2. Emballage de matières isolées.

- 353 Les matières des 1^o et 2^o seront, comme expéditions partielles en grande vitesse, renfermées dans des emballages en bois ; pour le soufre (2^o), les emballages peuvent aussi consister en d'autres matières.

317 Receptacles containing liquids mentioned under (1) and (2) and acetone and mixtures thereof (5), which have been damaged on the journey, shall be unloaded immediately and may, if they cannot be repaired within a short period, be sold along with their contents without any further formality for account of the consignor.

318-
349

III (b) SOLID INFLAMMABLE SUBSTANCES.

I. List of Substances.

350 Among the substances included in the definition under Class III (b), those listed under marg. no. 351 shall be subject to the conditions specified under marg. nos. 351-366 and shall consequently be regarded as substances included in Annex I.

351 (1) Substances which are easily ignited by engine sparks, such as *wood meal, sawdust, wood shavings, wood fibre, charcoal, wood parings and wood cellulose, old and waste paper, paper fibre, rushes* (excluding Spanish broom), *reeds, hay, straw* (including *maize, rice, and flax straw*), *textile materials of vegetable origin and waste products of textile materials of vegetable origin, cork*, whether *pulverised or granulated*, and *cork waste in small pieces*. See also Class II, marg. nos. 201, 201 (a) and 201 (b).

(2) *Sulphur powder* (including *flowers of sulphur*).

(3) *Celloidin*, produced by the incomplete evaporation of the alcohol contained in collodion and consisting mainly of collodion cotton.

(4) *Celluloid in slabs, sheets, rods or tubes*.

(5) *Film celluloid*, i. e., the raw material used for films, with no emulsion, *in rolls*, and *celluloid films already exposed to the light*, whether developed or not.

Note. Films not exposed to the light shall not be regarded as substances included in Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex.

(6) *Celluloid waste and celluloid film scrap*.

For nitrocellulose film scrap, washed and treated by boiling under pressure, see Class I (a) (5) (marg. no. 21).

(7) *Benzoyl peroxide (superoxide) with at least 10 % but less than 25 % of water*.

Note. This substance shall not be accepted for transport if its water content is less than 10% ; if its water content is 25% or more, it shall not be regarded as a substance included in Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex.

2. Conditions of Transport.

A. Parcels.

I. General Conditions governing Packing.

352 (1) Where necessary, the packages shall be closed and secured in such a way as to prevent any wastage of the contents.

(2) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport.

2. Packing of Single Substances.

353 Partial consignments of the substances mentioned under marg. no. 351 (1) and (2), sent as fast freight, shall be placed in wooden containers ; for sulphur (2) the packing may also be made of other materials.

- 354** La celloïdine (3^o) sera emballée de manière à empêcher sa dessiccation.
- 355** (1) Le celluloid en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux (4^o) sera renfermé dans des emballages en bois, ou dans du papier d'emballage résistant. Les emballages en papier seront renfermés :
- a) Dans des harasses ; ou
 - b) Entre des châssis en planches, dont les bords dépassent l'emballage en papier, et qui sont serrés par des bandes en fer ; ou
 - c) Dans des emballages en tissu serré.
- (2) Un colis ne doit pas peser plus de :
- 120 kg. pour les tuyaux emballés dans des caisses, harasses ou châssis en planches ;
 - 75 kg. pour les tuyaux emballés dans des tissus ;
 - 120 kg. pour les tiges.
- 356** (1) Le celluloid de films en rouleaux et les films en celluloid exposés à la lumière, développés ou non (5^o), seront renfermés dans des emballages en bois ou dans des boîtes en carton.
- (2) Les films exposés à la lumière, développés ou non (5^o), seront, comme expéditions partielles en grande vitesse, emballés dans des boîtes en bois, ou en tôle, ou dans du carton durci, et placés ensuite dans des caisses en bois. L'expéditeur doit certifier l'existence de cet emballage dans la lettre de voiture par l'attestation : « *Emballage de grande vitesse* ».
- 357** (1) Les déchets de celluloid et de films en celluloid (6^o) seront renfermés dans des emballages en bois, en toile ou en jute ; pour les expéditions partielles en grande vitesse, seuls les emballages en bois sont admis.
- (2) Les colis ayant un emballage en toile brute ou en jute ne doivent pas peser plus de 40 kg. en emballage simple, et pas plus de 80 kg. en emballage double.
- 358** (1) Le peroxyde (superoxyde) de benzoyl (7^o), par 2 kg. au plus, sera emballé de manière imperméable. Les emballages seront soit seuls, soit en groupes, placés dans une caisse en bois.
- (2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg.

3. *Emballage en commun.*

- 359** Parmi les matières dénommées au marg. 351 peuvent seulement être réunies dans un même colis entre elles ou avec d'autres marchandises les matières ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :
- a) Entre elles : matières groupées sous le même chiffre dans l'emballage prescrit. Un colis renfermant des tiges ou des tuyaux de celluloid emballés ensemble dans une enveloppe en tissu ne doit pas peser plus de 75 kg. ;
 - b) Matières des 3^o et 5^o seulement avec des marchandises autres que les matières ou objets de l'annexe I. Elles doivent, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, être réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun.

Nota. L'utilisation des matières du 1^o comme matières d'emballage et de remplissage n'est pas visée par les restrictions du présent marg.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir appendice III).*

- 360** Tout colis renfermant des matières des 4^o à 6^o doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N^o 6, même si les matières du 5^o sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 359.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

- 361** Les matières des 1^o, 2^o, 5^o et 6^o ne sont admises en grande vitesse comme expéditions partielles qu'en emballage de grande vitesse conformément aux marg. 353, 356 (2) et 357 (1).

- 354 Celloidin (3) shall be so packed as not to dry up.
- 355 (1) Celluloid in slabs, sheets, rods or tubes (4) shall be packed in wooden containers or in stout packing paper. The paper parcels shall be packed as follows :
- (a) In crates ; or
 - (b) Between frames made of boards (the edges of which shall extend beyond the paper packing), bound with iron hoops ; or
 - (c) In some closely-woven fabric.
- (2) Packages shall not weigh more than :
- 120 kg. in the case of tubes packed in cases, crates or frames made of boards ;
 - 75 kg. in the case of tubes packed in cloth ;
 - 120 kg. in the case of rods.
- 356 (1) Film celluloid in rolls and celluloid films which have been exposed to the light, whether developed or not (5), shall be packed in wooden containers or cardboard boxes.
- (2) Films which have been exposed to the light, whether developed or not (5), shall, when sent as partial consignments by fast freight, be packed in wooden or sheet-iron boxes or in toughened cardboard and shall then be placed in wooden cases. The consignor must certify that he has used this form of packing in the following words on the way-bill : “ *Fast-freight packing* ”.
- 357 (1) Celluloid and celluloid film scrap (6) shall be packed in containers made of wood, canvas or jute ; only wooden containers may be used in the case of partial consignments by fast freight.
- (2) Parcels packed in coarse canvas or jute shall not weigh more than 40 kg. in a single packing and 80 kg. in a double packing.
- 358 (1) Benzoyl peroxide (superoxide) (7), in quantities of not more than 2 kg., shall have an impervious packing. The packages shall be placed singly or together in a wooden case.
- (2) Packages shall not weigh more than 35 kg.
3. *Mixed Packing.*
- 359 Of the substances included under marg. no. 351, only the following shall be packed together or with other goods, subject to the following conditions :
- (a) Together : substances grouped under the same number, in the prescribed packing. Packages containing rods or tubes of celluloid packed together in a fabric container shall not weigh more than 75 kg. ;
 - (b) Substances mentioned under (3) and (5) shall only be packed with goods other than substances or articles included in Annex I. They shall be made into parcels, in accordance with the provisions specially relating to them, and placed in an outer wooden container together with the other goods to be packed with them.
- Note.* The use of substances mentioned under (1) as materials for packing and padding shall not come within the scope of the restrictions under the present marg. no.
4. *Danger Notices and Labels on Parcels* (see Appendix III).
- 360 Packages containing substances mentioned in (4) - (6) shall bear a label in accordance with model no. 6, even if the substances mentioned under (5) are packed together with other goods in accordance with marg. no. 359.
- B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*
- 361 The substances mentioned under (1), (2), (5) and (6) shall not be accepted as fast freight in partial consignments, unless consigned as fast freight in a packing in accordance with the provisions of marg. nos. 353, 356 (2) and 357 (1).

C. Mentions dans la lettre de voiture.

- 362 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 351. Dans le cas où le 1^o ne contient pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit, complété de : « *Marchandise du 1^o de la classe III b* »). La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge.
- (2) Quant aux mentions dans la lettre de voiture relative aux films exposés à la lumière (5^o) comme expéditions partielles en grande vitesse, voir marg. 356 (2).
- (3) Les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels des matières des 3^o et 5^o sont emballées en commun avec d'autres marchandises doivent porter les mentions d'après l'al. (1) et, s'il y a lieu, d'après l'al. (2).

D. Matériel de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

- 363 (1) Les matières du 1^o, non emballées, seront chargées dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts bâchés. Pour les joncs et les roseaux sans feuilles et sans barbes, bien tassés, des wagons découverts sans bâches sont également admis pendant les mois d'octobre à avril.
- (2) Les matières des 4^o à 6^o seront chargées dans des wagons couverts dont les volets (vantaux) doivent rester fermés.
- (3) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir appendice II.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

- 364 Pas de prescriptions.

E. Interdictions de chargement en commun.

- 365 Néant.

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

- 366 Pas de prescriptions.
- 367-
399

CLASSE IV. MATIÈRES VÉNÉNEUSES

1. Énumération des matières.

- 400 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe IV, celles énumérées au marg. 401 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 401 à 428 et sont dès lors des matières de l'annexe I.
- 401 1^o L'acide cyanhydrique avec au plus 3 p. 100 d'eau, soit complètement absorbé par une matière poreuse, soit à l'état liquide. L'acide cyanhydrique doit être stabilisé par l'adjonction d'une autre matière et le remplissage des récipients doit dater de moins d'une année.

Nota. L'acide cyanhydrique introduit dans les récipients depuis plus d'une année et l'acide cyanhydrique de toute autre composition ne sont pas admis au transport.

2^o Les solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium ; les solutions aqueuses d'acide cyanhydrique d'un poids d'acide cyanhydrique n'excédant pas 20 p. 100 du poids de la solution. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

Nota. Les solutions d'acide cyanhydrique d'un poids en acide cyanhydrique de plus de 20 p. 100 ne sont pas admises au transport.

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

- 362 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 351. Should the substances mentioned under (1) not be marked with their name, their trade name must be stated, together with the words: "*Goods coming under (1) of Class III (b)*". The designation of the goods shall be *underlined in red*.
- (2) For the particulars to be entered on the way-bill in the case of films which have been exposed to the light (5) sent as partial consignments by fast freight, see marg. no. 356 (2).
- (3) Way-bills for packages in which substances mentioned under (3) and (5) have been packed together with other goods shall give the particulars specified in paragraph (1) and, if necessary, in paragraph (2).

D. *Rolling-Stock.*

1. *Conditions governing Trucks and Loading.*

- 363 (1) Unpacked substances mentioned under (1) shall be loaded in covered trucks or in open trucks covered with tarpaulins. In the case of rushes and reeds without leaves or beard, close-pressed, open trucks without tarpaulins may also be used from October to April.
- (2) The substances mentioned under (4) - (6) shall be loaded in covered trucks, the leaves of which shall be kept closed.
- (3) For the use of trucks fitted with electrical apparatus, see Appendix II.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks.*

- 364 No provisions.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

- 365 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

- 366 No provisions.

367-
399

CLASS IV. POISONOUS SUBSTANCES.

1. *List of Substances.*

- 400 Among the substances included in the definition under Class IV, those listed under marg. no. 401 shall be subject to the conditions specified under marg. nos. 401-428 and shall consequently be regarded as substances included in Annex I.
- 401 (1) *Hydrocyanic acid with not more than 3 % of water* whether completely absorbed by a porous substance or in its liquid state. Hydrocyanic acid shall be stabilised by the addition of another substance, and its receptacles shall have been filled for less than one year.

Note. Hydrocyanic acid which has been in a receptacle for more than one year and hydrocyanic acid of any other composition shall not be accepted for transport.

(2) *Solutions of potassium cyanide* and of *sodium cyanide*, and *dilute solutions of hydrocyanic acid in which the weight of the hydrocyanic acid does not exceed 20 % of the weight of the solution.* See also marg. no. 401 a (a) and (b).

Note. Solutions of hydrocyanic acid in which the weight of the hydrocyanic acid is more than 20% of the total shall not be accepted for transport.

3° Les substances arsenicales liquides, p. ex. l'acide arsénique. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

4° Le plomb tétraéthyl et ses mélanges avec des composés halogénés organiques (éthyle fluide). Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

5° Le sulfate de diméthyle. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

6° Les substances arsenicales non liquides, p. ex. l'acide arsénieux (fumée arsenicale), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsenical écaillé ou pierre à mouches) ; les substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes. Voir aussi marg. 401a, sous a) à c).

7° Les sels de l'acide cyanhydrique — en tant que non dénommés sous 2° et 8° — p. ex. le cyanure de potassium, le cyanure de sodium, le cyanure de calcium, les sels cyanurés simples et doubles, la cyanamide sodique, ainsi que les préparations contenant des sels de l'acide cyanhydrique. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

8° Les sels acides cupro-cyanhydrique et zinco-cyanhydrique, les cyanures doubles de zinc, de cuivre, d'argent et d'or en combinaison avec les cyanures alcalins, le cyanure de cuivre et le cyanure de zinc. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

9° Le sublimé, le précipité blanc (chloramidure de mercure), le précipité rouge (oxyde mercurique rouge), les couleurs à base de cuivre, p. ex. le vert-de-gris, les pigments de cuivre verts et bleus ; l'acétate de plomb ; les substances mercurielles solides destinées à la protection des plantes. Voir aussi marg. 401a, sous a) à c).

10° Les sels de thallium et les préparations de sels de thallium. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

11° L'azoture de baryum à l'état sec ou avec moins de 10 p. 100 d'eau ou d'alcools. Voir aussi marg. 401a, sous a).

12° L'azoture de baryum avec au moins 10 p. 100 d'eau ou d'alcools et les solutions aqueuses de l'azoture de baryum. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

13° L'oxyde de baryum, la baryte hydratée, les sulfures de baryum, les sels de baryte (excepté le sulfate de baryte), les résidus contenant de la baryte provenant de la fabrication du peroxyde de baryum. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

14° Les oxydes de plomb, la litharge (massicot, etc.), le minium, la céruse, les couleurs de plomb — excepté les couleurs prêtes à l'usage — les résidus et les déchets contenant encore d'assez grandes quantités de ces composés du plomb, p. ex. les cendres de plomb, de la soudure d'étain et du plomb d'impression. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

15° a) L'acide oxalique à l'état solide et l'oxalate de potassium à l'état solide ;

b) Les sels de l'acide hydrofluosilicique.

Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

16° Les chlorates, le bioxyde de baryum, les mélanges de bioxyde de baryum avec des acides organiques solides ou avec des sels acides des acides organiques, contenant ou non des matières colorantes, l'azoture de sodium. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

17° L'analine (huile d'analine). Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

18° Le ferro-silicium et le mangano-silicium, obtenus par voie électrique, avec plus de 30 et moins de 70 p. 100 de silicium, et les alliages de ferro-silicium, obtenus par voie électrique, avec de l'aluminium, du manganèse, du calcium ou plusieurs de ces métaux, dont la teneur totale en ces éléments, y compris le silicium (à l'exclusion du fer), est supérieure à 30 et inférieure à 70 p. 100. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

Nota. Les briquettes de ferro-silicium et de mangano-silicium, quelle que soit la teneur en silicium, ne sont pas considérées comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

19° Les sacs vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses du 6°.

- (3) *Liquid arsenical substances*, e. g., *arsenic acid*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (4) *Tetraethyl lead* and its mixtures with organic halogen compounds (*liquid ethyl*). See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (5) *Dimethyl sulphate*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (6) *Non-liquid arsenical substances*, e. g., *arsenous acid (arsenical vapour)*, *yellow arsenic (sulphide of arsenic, orpiment)*, *red arsenic (realgar)*, *native arsenic (flaky arsenical cobalt)*; *solid arsenical substances for the protection of plants*. See also marg. no. 401 a (a) - (c).
- (7) *Salts of hydrocyanic acid* (if not mentioned under (2) and (8)) e. g., *potassium cyanide*, *sodium cyanide*, *calcium cyanide*, *single and double cyanidated salts*, *sodium cyanamide*, and *preparations containing salts of hydrocyanic acid*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (8) *Copper-hydrocyanic acid salts* and *zinc-hydrocyanic acid salts*, *double cyanides of zinc, copper, silver and gold in combination with alkaline cyanides, copper cyanide and zinc cyanide*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (9) *Sublimate*, *white precipitate (amido-mercuric chloride)*, *red precipitate (red mercuric oxide)*, *colours with a copper base*, e. g. *verdigris* and *green and blue copper pigments*; *lead acetate*; *solid mercurial substances for the protection of plants*. See also marg. no. 401 a (a) - (c).
- (10) *Thallium salts* and *preparations of thallium salts*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (11) *Barium nitride*, *dry or with less than 10 % of water or alcohol*. See also marg. no. 401 a (a).
- (12) *Barium nitride with not less than 10 % of water or alcohol and dilute solutions of barium nitride*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (13) *Barium oxide*, *barium hydrate*, *barium sulphides*, *barium salts* (except barium sulphate), *residues containing baryta obtained in the manufacture of barium peroxide*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (14) *Lead oxides*, *litharge (massicot, etc.)*, *red lead*, *white lead*, *lead colours* (except colours ready for use), *residues and waste still containing fairly large quantities of such lead compounds*, e. g., *ash of lead*, *tin solder* and *lead type*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (15) (a) *Oxalic acid in the solid state* and *potassium oxalate in the solid state* ;
(b) *Salts of hydrofluosilicic acid*.
See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (16) *Chlorates*, *barium bioxide*, *mixtures of barium bioxide with solid organic acids or with acid salts of organic acids*, whether with or without colouring matter, *sodium nitride*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (17) *Aniline (aniline oil)*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).
- (18) *Ferro-silicon* and *mangano-silicon*, *obtained electrically, containing more than 30 % and less than 70 % of silicon*, and *alloys of ferro-silicon, obtained electrically, with aluminium, manganese, calcium*, or several of these metals, *when the total content of these elements, including silicon (without the iron), is more than 30 % and less than 70 %*. See also marg. no. 401 a (a) and (b).

Note. Blocks of ferro-silicon and mangano-silicon, whatever their silicon content, shall not be regarded as substances included in Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex.

- (19) *Empty bags, not cleaned, which have contained poisonous substances coming under (6)*.

20° Les emballages vides, non nettoyés, et les sacs vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses des 1° à 5° et 7° à 13° ainsi que les emballages vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses du 6°.

21° Les emballages vides, non nettoyés, et les sacs vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses des 15° a) et 16°.

401a Ne sont pas considérés comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I :

a) Les matières des 2° à 18° lorsque, compte tenu des prescriptions du marg. 402, elles sont emballées dans des récipients soit en tôle, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires — ou dans des boîtes en carton pour les matières du 11° — qui, fermés de manière étanche, sont assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des récipients soudés en tôle et placés avec ceux-ci dans de fortes caisses d'expédition en bois ; il y a en outre lieu d'observer, pour les différentes marchandises, les prescriptions des marg. 404 à 408, 410, 412, 413 et 416 relatives aux quantités partielles pour les récipients du genre utilisé et aux limitations du poids des colis ;

b) Les matières des 2° à 10° et 12° à 18°, en quantités jusqu'à 1 kg. pour chaque matière, lorsque, compte tenu des prescriptions du marg. 402, elles sont emballées dans des récipients soit en tôle, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires qui, fermés de manière étanche, sont assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses d'expédition en bois fortes, étanches et bien fermées ; il y a en outre lieu d'observer les prescriptions du marg. 404 relatives aux quantités partielles pour les récipients du genre utilisé ;

c) Les mélanges, prêts à l'usage, des substances vénéneuses solides destinées à la protection des plantes (6° et 9°) : dans des sacs en papier d'un contenu de 5 kg. au plus, placés dans des boîtes en carton portant l'inscription suivante, claire et indélébile : « Substances vénéneuses destinées à la protection des plantes ».

L'inscription sera rédigée dans une langue officielle du pays expéditeur, et en outre en français, en allemand ou en italien, à moins que les tarifs internationaux ou des accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux emballages vides sont réunies sous F.)

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

402 (1) Les emballages seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu. Pour la prescription spéciale relative aux matières du 18°, voir marg. 418.

(2) Les matières dont sont constitués les emballages et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.

(3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport. Le cas échéant, les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.

(4) Lorsque des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires sont prescrits ou admis, ils doivent être assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs. Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu ; en particulier, elles seront absorbantes lorsque celui-ci est liquide.

(20) *Empty packages, not cleaned, and empty bags, not cleaned, which have contained poisonous substances coming under (1) - (5) and (7) - (13), and empty packages, not cleaned, which have contained poisonous substances mentioned under (6).*

(21) *Empty packages, not cleaned, and empty bags, not cleaned, which have contained poisonous substances mentioned under (15) (a) and (16).*

401a The following shall not be regarded as substances included in Annex I and shall consequently not be subject to the provisions of that Annex :

(a) Substances mentioned under (2) - (18) when, due account being taken of the provisions of marg. no. 402, they are packed in receptacles made of sheet-iron or of glass, porcelain, stoneware or other similar materials (or in cardboard boxes in the case of substances mentioned under (11)), which are closed so as to be impervious and stowed in soldered sheet-iron receptacles, the intervening spaces being filled with padding, those receptacles being then placed in strong wooden consignment cases ; the provisions of marg. nos. 404-408, 410, 412, 413 and 416 relating to the partial quantities of the various kinds of goods allowed in the different forms of receptacles used and to the weight limits of the packages shall also be observed ;

(b) Substances mentioned under (2) - (10) and (12) - (18) in quantities not exceeding 1 kg. for each substance when, due account being taken of the provisions of marg. no. 402, they are packed in receptacles made of sheet-iron or of glass, porcelain, stoneware or other similar materials, which are closed so as to be impervious and stowed in strong, impervious and well-closed wooden consignment cases, the intervening spaces being filled with padding ; the provisions of marg. no. 404, relating to the partial quantities allowed for the various kinds or receptacles used, must also be observed ;

(c) Mixtures, ready for use, of solid poisonous substances for the protection of plants (6) and (9) : in paper bags containing not more than 5 kg. placed in cardboard boxes bearing the following words clearly and indelibly marked : "*Poisonous substances for the protection of plants*".

The above notice shall be drawn up in an official language of the country of despatch and also in French, German or Italian, except where otherwise provided in the international tariffs or in special agreements concluded between the railway authorities.

2. *Conditions of Transport.*

(The provisions relating to empty packages are contained under F.)

A. *Parcels.*

I. *General Conditions governing Packing.*

402 (1) Packages shall be closed and secured in such a way as to prevent any wastage of the contents. For the special provisions relating to substances mentioned under (18), see marg. no. 418.

(2) The substances of which the packages and the fastenings are made must not react chemically with the contents or form noxious compounds with the latter.

(3) The packing, including the fastenings, shall be firmly and strongly made in every part so as not to become loose during the journey and to fulfil safely the normal requirements of transport. Any inner packing shall be firmly secured within the outer packing.

(4) When receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar substances are prescribed or permitted, they shall be stowed in protective packing, the intervening spaces being filled with padding. The packing material used as padding shall be adapted to the properties of the contents and shall, in particular, be absorbent if the contents are liquid.

2. Emballage de matières isolées.

- 403 (1) L'acide cyanhydrique (1^o) sera emballé :
- a)* L'acide cyanhydrique complètement absorbé par une matière inerte poreuse : dans des boîtes en forte tôle de fer d'une capacité de 7,5 l. au plus, entièrement remplies de la matière poreuse. Les boîtes doivent pouvoir supporter une surpression de 6 atmosphères et doivent, une fois remplies, être encore étanches à 50° C. La date de remplissage sera frappée sur le couvercle de chaque boîte. Les boîtes seront placées de manière qu'elles ne puissent entrer en contact entre elles dans des caisses d'expédition. Les parois de ces caisses auront au moins 18 mm. d'épaisseur. La capacité totale des boîtes ne doit pas dépasser 120 l. et le colis ne doit pas peser plus de 120 kg. ;
- b)* L'acide cyanhydrique liquide non absorbé par une matière poreuse : dans des récipients en acier doux. Ceux-ci seront conformes aux prescriptions y relatives de la classe I *d)*, marg. 133, 138, 139, 140, 142 et 145 avec les dérogations et particularités suivantes :
- La pression intérieure à faire supporter lors de l'épreuve de pression hydraulique doit être de 100 kg./cm².
- L'épreuve de pression sera renouvelée tous les deux ans et sera accompagnée d'un examen minutieux de l'intérieur du récipient, ainsi que de la détermination de son poids.
- En plus des inscriptions prévues sous marg. 145 (1) *a)* à *c)* et *e)*, les récipients doivent porter la date du dernier remplissage.
- La charge maximum admise pour les récipients comporte 1 kg. de liquide pour 1,80 l. de capacité.
- (2) Pour les mentions dans la lettre de voiture, voir marg. 422 (2).
- 404 (1) Les matières du 2^o seront emballées :
- a)* Les solutions de cyanure de potassium et de cyanure de sodium dans des récipients en fer assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs en bois ou en métal ;
- b)* Les solutions aqueuses d'acide cyanhydrique : dans des ampoules en verre, scellées à la lampe, d'un contenu de 50 g. au plus, ou dans des bouteilles à bouchon en verre, fermées de manière étanche et d'un contenu de 250 g. au plus. Les ampoules et les bouteilles seront soit seules, soit en groupes, assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes soudées en fer-blanc ou dans des caisses protectrices à revêtement intérieur soudé en fer-blanc. Sous forme de boîtes en fer-blanc, le colis ne doit pas peser plus de 15 kg. et ne pas renfermer plus de 3 kg. de solution d'acide cyanhydrique ; sous forme de caisse, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg.
- (2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 425.
- 405 (1) Les substances arsenicales liquides (3^o) seront emballées :
- a)* Dans des récipients en métal, en bois ou en caoutchouc, ou
- b)* Dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires. Les emballages protecteurs de ces récipients, à l'exception des caisses, seront munis de poignées.
- (2) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 406 Les matières du 4^o seront emballées :
- a)* Dans des tonneaux en fer fermés hermétiquement et munis de cercles de roulement, ou
- b)* Dans des récipients en forte tôle noire ou en fer-blanc fermés hermétiquement. Un récipient en fer-blanc ne doit toutefois pas peser plus de 6 kg. Ces récipients seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, soit seuls, soit en groupes, dans une caisse d'expédition en bois, qui ne doit pas peser plus de 75 kg.

2. *Packing of Single Substances.*

- 403 (1) Hydrocyanic acid (marg. no. 351 (1)) shall be packed as follows :
- (a) Hydrocyanic acid completely absorbed by an inert porous substance : in strong sheet-iron boxes with a capacity of not more than 7.5 litres, entirely filled with porous matter. The boxes must be able to bear an overpressure of six atmospheres and must remain watertight at 50° C. when filled. The date of filling shall be stamped on the lid of each box. The boxes shall be packed in consignment cases in such a way that they cannot come into contact with one another. The sides of these cases shall be not less than 18 mm. thick. The total capacity of the boxes shall not exceed 120 litres. Packages shall not weigh more than 120 kg. ;
- (b) Liquid hydrocyanic acid, not absorbed by porous matter : in receptacles made of mild steel which shall conform to the provisions relating thereto under Class I (d), marg. nos. 133, 138, 139, 140, 142 and 145, subject to the following exceptions and conditions :
- The internal pressure to be borne during the water-pressure test shall be 100 kg. per sq. cm.
- The pressure test shall be repeated every two years, the interior of the receptacle being at the same time carefully examined and its weight determined.
- In addition to the particulars specified under marg. no. 145 (1) (a) - (c) and (e), the receptacles shall bear the date when they were last filled.
- The maximum load authorised for the receptacles shall be 1 kg. of liquid per 1.80 litres capacity.
- (2) For the particulars entered on the way-bill, see marg. no. 422 (2).
- 404 (1) The substances mentioned under (2) shall be packed as follows :
- (a) Solutions of potassium cyanide and sodium cyanide shall be packed in iron receptacles stowed in protective wooden or metal containers, the intervening spaces being filled with packing material ;
- (b) Dilute solutions of hydrocyanic acid shall be packed in glass ampoules, flame-sealed, containing not more than 50 g., or in bottles with glass stoppers closed so as to be impervious and containing not more than 250 g. The ampoules and bottles shall be stowed singly or in sets in soldered tins or boxes or in protective cases with a soldered tins lining, the intervening spaces being filled with packing material. When the parcels consist of tins or boxes, they shall not weigh more than 15 kg. and shall not contain more than 3 kg. of hydrocyanic acid solution. If the parcels consist of cases, they shall not weigh more than 75 kg.
- (2) For transport in tank-trucks, see marg. no 425.
- 405 (1) Liquid arsenical substances (3) shall be packed as follows :
- (a) In metal, wooden or rubber receptacles, or
- (b) In receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials. The protective packing of such receptacles, with the exception of cases, shall be fitted with handles.
- (2) Packages containing fragile receptacles shall not weigh more than 75 kg.
- 406 The substances mentioned under (4) shall be packed as follows :
- (a) In hermetically-closed iron drums fitted with hoops for rolling, or
- (b) In hermetically-closed receptacles made of strong sheet-iron or of tinplate. Tinplate receptacles shall, however, not weigh more than 6 kg. Such receptacles shall be stowed singly or in sets in a wooden consignment case not weighing more than 75 kg., the intervening spaces being filled with padding.

- 407 (1) Le sulfate de diméthyle (5^o) sera emballé :
- a) Dans des tonneaux en fer fermés hermétiquement et munis de cercles de roulement, ou
 - b) Dans des récipients en forte tôle noire ou en fer-blanc fermés hermétiquement. Un récipient en fer-blanc ne doit toutefois pas peser plus de 6 kg. Ou
 - c) Dans des bouteilles ou ampoules en verre fermées hermétiquement qui les unes comme les autres ne doivent pas peser plus de 3 kg.
- (2) Les récipients en tôle et les bouteilles en verre peuvent être fermés par un bouchon en liège paraffiné ; les bouteilles en verre peuvent également être pourvues de bouchons en verre rodés. Les bouchons seront protégés par des chapes en parchemin, viscose, etc., afin d'empêcher qu'ils ne se déplacent. Les ampoules en verre seront scellées à la lampe.
- (3) Les récipients en tôle seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs munis de poignées. Les bouteilles et les ampoules en verre seront enveloppées de papier et assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes en fer-blanc ou dans des caisses en bois à revêtement intérieur soudé en tôle.
- (4) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 408 (1) Les matières des 6^o et 7^o seront emballées :
- a) Dans des tonneaux en fer munis de cercles de roulement, ou
 - b) Dans des tonneaux cylindriques en tôle de fer munis de cercles de roulement, ou en tôle ondulée ou en une autre tôle, renforcés par des cercles de soutènement laminés. Un tonneau avec son contenu ne doit pas peser plus de 150 kg. En outre des tonneaux en fer ordinaires peuvent être utilisés pour les expéditions en chargements complets. Ou
 - c) Dans des récipients en bois garnis intérieurement d'un tissu serré, ou dans des récipients en tôle, ou dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires. Tous les récipients — y compris ceux en bois — seront assujettis soit seuls, soit en groupes, dans un emballage d'expédition en bois, les récipients fragiles y seront assujettis avec interposition de matières formant tampon.
- (2) Les matières du 6^o peuvent aussi être emballées dans des sacs en toile goudronnée, ou en double papier, résistant et imperméable, avec une couche intermédiaire d'asphalte. Les sacs seront placés dans des récipients en bois.
- (3) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 409 (1) Les substances arsenicales solides pour la protection des plantes (6^o) peuvent également être emballées :
- a) Dans des tonneaux à double paroi, revêtus intérieurement de papier résistant, ou
 - b) Dans des boîtes en carton qui seront placées dans une caisse, ou
 - c) En quantités jusqu'à 12 ½ kg. dans des sachets doubles en papier résistant, qui seront placés soit seuls, soit en groupes, dans une caisse revêtue intérieurement de papier résistant.
- (2) Pour les expéditions en chargements complets peuvent également être utilisés :
- a) Des emballages en bois ordinaires revêtus intérieurement de papier résistant, ou
 - b) Pour les quantités de 25 kg. au plus : des bourses doubles en papier résistant qui seront placées isolément dans des sacs en jute ou en une matière similaire, revêtus intérieurement de papier de crêpe.
- 410 (1) Les matières des 8^o et 9^o seront emballées :
- a) Dans des récipients en fer ou dans des tonneaux en bois solides ou dans des caisses en bois munies de bandes de consolidation, ou
 - b) Dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, ou
 - c) En quantités de 10 kg. au plus également dans de doubles sachets en papier.
- Ad b) et c) : Les récipients et les sachets en papier seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages d'expédition en bois.
- (2) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.

- 407 (1) Dimethyl sulphate (5) shall be packed as follows :
- (a) In hermetically-closed iron drums fitted with hoops for rolling, or
 - (b) In hermetically-closed receptacles made of strong sheet-iron or of tinfoil. Tinfoil receptacles shall, however, not weigh more than 6 kg., or
 - (c) In hermetically-closed glass bottles or ampoules, neither of which shall weigh more than 3 kg.
- (2) Sheet-iron receptacles and glass bottles may be closed with a cork steeped in paraffin wax ; glass bottles may also be fitted with ground-in glass stoppers. The stoppers shall be protected by caps made of parchment, viscose, etc., so as to prevent their displacement. Glass ampoules shall be flame-sealed.
- (3) Sheet-iron receptacles shall be stowed in protective containers fitted with handles, the intervening spaces being filled with padding. Glass bottles and ampoules shall be wrapped in paper and stowed in tinfoil boxes or wooden cases lined with soldered sheet-iron, the intervening spaces being filled with padding.
- (4) Packages containing fragile receptacles shall not weigh more than 75 kg.
- 408 (1) Substances mentioned under (6) and (7) shall be packed as follows :
- (a) In iron drums fitted with hoops for rolling, or
 - (b) In cylindrical drums made of sheet-iron, fitted with hoops for rolling, or of corrugated iron or any other kind of sheet-metal, reinforced with rolled supporting hoops. A drum and its contents shall not weigh more than 150 kg. Ordinary iron drums may also be used for consignments forming full truck loads. Or
 - (c) In wooden receptacles, lined with closely-woven fabric, or in sheet-iron receptacles or receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials. All receptacles (including those made of wood) shall be stowed singly or in sets in a wooden consignment case, fragile receptacles being secured by filling the intervening spaces with padding.
- (2) Substances mentioned under (6) may also be packed in strong bags made of tarred canvas or of two layers of stout watertight paper with an intermediate layer of asphalt. The bags shall be placed in wooden receptacles.
- (3) Packages containing fragile receptacles shall not weigh more than 75 kg.
- 409 (1) Solid arsenical substances for the protection of plants (6) may also be packed as follows :
- (a) In casks with double sides, lined with stout paper, or
 - (b) In cardboard boxes placed in a case, or
 - (c) In quantities not exceeding 12.5 kg., in double bags of stout paper packed singly or together in a case lined with strong paper.
- (2) The following may also be used for full-load consignments :
- (a) Ordinary wooden containers lined with stout paper, or
 - (b) For quantities of not more than 25 kg. : double bags made of stout paper placed singly in sacks made of jute or other similar material, lined with crêpe paper.
- 410 (1) The substances mentioned under (8) and (9) shall be packed as follows :
- (a) In iron receptacles or in stout wooden casks or wooden cases strengthened with ribs ; or
 - (b) In receptacles made of glass, porcelain, stoneware or other similar materials ; or
 - (c) In quantities of not more than 10 kg., likewise in double paper bags.
- Ad (b) and (c) :* Paper receptacles and bags shall be stowed in wooden consignment cases, the intervening spaces being filled with padding.
- (2) Packages containing fragile receptacles shall not weigh more than 75 kg.

- 411 Les matières du 10° seront emballées :
- a) Dans des récipients en fer-blanc, ou
 - b) Dans des caisses en bois munies de bandes de consolidation, ou
 - c) Dans des tonneaux munis de cercles en fer ou de forts cercles en bois.
- 412 L'azoture de baryum du 11°, recouvert d'une matière élastique, sera emballé dans des boîtes en carton. Une boîte ne doit pas renfermer plus de 500 g. La fermeture à couvercle sera rendue étanche à l'eau par une bande isolante collée. Les boîtes seront soit seules, soit en groupes, assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans un emballage d'expédition en bois, qui ne doit pas renfermer plus de 1 kg. d'azoture de baryum.
- 413 L'azoture de baryum du 12° et les solutions aqueuses de l'azoture de baryum (12°) seront emballés dans des récipients en verre. Un récipient renfermera au plus 10 kg. d'azoture de baryum ou 20 l. au plus de solution d'azoture de baryum. Les récipients seront assujettis isolément, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses ou dans des paniers en fer à parois pleines ; le volume de la matière de remplissage doit au moins être égal au contenu du récipient.
- 414 (1) Les matières des 13° et 14° seront renfermées :
- a) Dans des emballages en fer ou en bois, ou
 - b) Dans des sacs en jute ou en papier.
- (2) Les matières du 14° peuvent aussi être emballées dans des récipients en fer-blanc ou en autre tôle de fer.
- (3) Comme chargements complets, les matières des 13° et 14° peuvent aussi être expédiées sans emballage (voir marg. 423 (3)).
- 415 Les matières des 15° a) et 15° b) seront renfermées dans des emballages en bois ou dans des sacs.
- 416 (1) Les matières du 16° seront emballées :
- a) Les mélanges de bioxyde de baryum en quantités de 1 kg. au plus, dans des récipients en verre fermés de manière imperméable qui soit seuls, soit en groupes, seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des récipients en tôle noire ou dans des récipients en bois, revêtus intérieurement de papier résistant ;
 - b) L'azoture de sodium, dans des récipients en tôle noire ou en fer-blanc ;
 - c) Les autres matières, dans des récipients en tôle noire ou dans des récipients en bois, revêtus intérieurement de papier résistant.
- (2) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 417 L'aniline (huile d'aniline) (17°) sera emballée dans des tonneaux en métal ou en bois.
- 418 (1) Les matières du 18°, absolument sèches, seront renfermées dans des emballages en bois ou en métal qui peuvent être munis d'un dispositif permettant le dégagement des gaz. Les matières en grains fins peuvent aussi être emballées dans des sacs.
- (2) Comme chargements complets, ces matières peuvent aussi être expédiées sans emballage (voir marg. 423 (4)).
3. *Emballage en commun.*
- 419 Parmi les matières dénommées au marg. 401 peuvent seulement être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises les matières ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :
- a) Entre elles : matières groupées sous le même chiffre. Elles doivent, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, être réunies dans un emballage collecteur en bois ;
 - b) Entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises :
- 1° Matières du 3° : en quantité totale de 1 kg. au plus, emballées dans des récipients en verre qui, assujettis, avec interposition de matières formant tampon,

- 411 The substances mentioned under (10) shall be packed as follows :
- (a) In tinplate receptacles, or
 - (b) In wooden cases strengthened with ribs, or
 - (c) In casks fitted with iron hoops or strong wooden hoops.
- 412 The barium nitride mentioned under (11) shall be covered with an elastic substance and packed in cardboard boxes. The contents of a box shall not weigh more than 500 g. The lid fastening shall be made watertight by means of an impervious gummed strip. The boxes shall be stowed either singly or in sets in a wooden consignment case which shall not contain more than 1 kg. of barium nitride, the intervening spaces being filled with padding.
- 413 The barium nitride mentioned under (12) and the dilute solutions of barium nitride (12) shall be packed in glass receptacles. One receptacle shall contain not more than 10 kg. of barium nitride or not more than 20 litres of a solution of barium nitride. The receptacles shall be packed singly in iron cases or baskets with solid sides, the intervening spaces being filled with padding. The volume of the padding shall be at least equal to the contents of the receptacle.
- 414 (1) The substances mentioned under (13) and (14) shall be packed as follows :
- (a) In iron or wooden containers or
 - (b) In jute or paper bags.
- (2) The substances mentioned under (14) may also be packed in receptacles made of tinplate or of any other kind of sheet-iron.
- (3) The substances mentioned under (13) and (14) may also be sent unpacked as full truck loads (see marg. no. 423 (3)).
- 415 Substances mentioned under (15) (a) and (15) (b) shall be packed in wooden containers or in bags.
- 416 (1) The substances mentioned under (16) shall be packed as follows :
- (a) Mixtures of barium bioxide : in quantities of not more than 1 kg. in glass receptacles, so closed as to be impervious, which shall be stowed singly or together in sheet-iron or wooden containers lined with stout paper, the intervening spaces being filled with padding ;
 - (b) Sodium nitride : in sheet-iron or tinplate containers ;
 - (c) Other substances : in sheet-iron or wooden containers lined with stout paper.
- (2) Packages containing fragile receptacles shall not weigh more than 75 kg.
- 417 Aniline (aniline oil) (17) shall be packed in metal drums or wooden casks.
- 418 (1) Substances mentioned under (18) which are absolutely dry shall be packed in wooden or metal containers, which may be fitted with a device to enable gases to escape. Finely-granulated substances may also be packed in bags.
- (2) Such substances may also be consigned unpacked as full truck loads (see marg. no. 423 (4)).

3. *Mixed Packing.*

- 419 Of the substances mentioned under marg. no. 401, only the following shall be packed together or with substances or articles belonging to other classes or with any other goods, subject to the following conditions :
- (a) Together : substances grouped under the same number. They shall be made into a package in accordance with the provisions specially relating to them and placed together in a wooden outer container ;
 - (b) Together or with substances or articles belonging to other classes (provided that and in so far as mixed packing is also authorised for the latter) or with other goods :
- (1) Substances mentioned under (3) : in total quantities not exceeding 1 kg. packed in glass receptacles which shall be stowed in metal containers (the intervening

dans un récipient métallique, seront réunis dans une caisse collectrice en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

2^o Matières des 6^o, 7^o et 16^o : en quantité totale de 5 kg. au plus, réunion toutefois interdite pour :

Les matières du 7^o, ainsi que les chlorates, le bioxyde de baryum et l'azoture de sodium (16^o) avec les acides du 1^o de la classe V ;

Les chlorates (16^o) avec les matières des 1^o à 4^o de la classe III a) et les matières du 17^o de la classe IV.

Les matières, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ;

3^o Matières des 5^o, 8^o à 15^o et 17^o ; réunion toutefois interdite pour les matières du 8^o avec les acides du 1^o de la classe V. Les matières, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

420 (1) Tout colis renfermant des matières des 1^o à 13^o doit, comme expédition partielle, être muni d'une étiquette conforme au modèle N^o 7, même si ces matières sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 419.

(2) Pour les expéditions en chargements complets, l'apposition de cette étiquette sur les colis n'est pas nécessaire. (Voir aussi marg. 426 (1)).

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

421 Pas de restrictions.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

422 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 401 et doit être soulignée en rouge.

(2) Pour l'acide cyanhydrique (1^o) l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit : « *La nature et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* ».

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 401 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. *Matériel de transport.*

I. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

423 (1) Les wagons découverts contenant de l'acide cyanhydrique (1^o) seront bâchés pendant les mois d'avril à octobre, à moins que les récipients ne soient emballés dans des caisses en bois.

(2) Les matières du 10^o seront chargées dans des wagons couverts.

(3) Les matières des 13^o et 14^o, non emballées, seront chargées dans des wagons découverts ou à couvercle mobile.

(4) Les matières du 18^o :

a) Emballées dans des récipients non munis d'un dispositif permettant le dégagement des gaz, seront chargées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts bâchés ;

spaces being filled with padding) and placed together in a wooden outer case along with the other goods to be packed with them ;

(2) Substances mentioned under (6), (7) and (16) : in total quantities not exceeding 5 kg. ; the following, however, may not be packed together :

Substances mentioned under (7) and chlorates, barium bioxide and sodium nitride (16), with acids mentioned under (1) of Class V ;

Chlorates (16) with substances mentioned under (1) - (4) of Class III (a) and substances mentioned under (17) of Class IV.

The substances shall be made into a package in accordance with the provisions specially relating to them and placed together in a wooden outer container along with the other goods to be packed with them ;

(3) Substances mentioned under (5), (8) - (15) and (17) ; substances mentioned under (8) may not, however, be packed together with acids mentioned under (1) of Class V. The substances shall be made in a package in accordance with the provisions specially relating to them, and shall be placed in a wooden outer container along with the other goods to be packed with them.

4. *Danger Notices and Labels on Parcels* (see Appendix III).

420 (1) Packages containing substances mentioned under (1) - (13) shall, when sent as partial consignments, bear a label in accordance with model no. 7, even if such substances are packed together with other goods in conformity with marg. no. 419.

(2) In the case of full truck loads, no such label need be affixed to the packages (see also marg. no. 426 (1)).

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

421 No restrictions.

C. *Particulars entered on the Way-bill.*

422 (1) The designation of the goods entered on the way-bill shall correspond to the indications printed in *italics* under marg. no. 401 and shall be *underlined in red*.

(2) In the case of hydrocyanic acid (marg. no. 401 (1)), the consignor shall make the following declaration on the way-bill: "*The nature of the goods and the packing are in accordance with the provisions of Annex I of the C.I.M.*"

(3) Way-bills for packages in which a substance mentioned under marg. no. 401 is packed together with other substances or articles of Annex I, or with any other goods, shall give separate particulars for each of these articles or substances.

D. *Rolling-Stock.*

I. *Conditions governing Trucks and Loading.*

423 (1) Open trucks containing hydrocyanic acid (marg. no. 401 (1)) shall be covered with tarpaulins from April to October, unless the receptacles are packed in wooden cases.

(2) Substances mentioned under (10) shall be loaded in covered trucks.

(3) Unpacked substances mentioned under (13) and (14) shall be loaded in open trucks or in trucks with removable covers.

(4) The substances mentioned under (18) :

(a) When packed in receptacles not fitted with a device enabling gases to escape, shall be loaded in covered trucks or in open trucks covered with tarpaulins ;

b) Renfermées dans des emballages permettant le dégagement des gaz, seront chargées soit en wagons découverts non bâchés, soit en wagons couverts ;

c) Transportées sans emballage comme chargements complets, peuvent être chargées dans des wagons découverts non bâchés.

424 Les matières des 1^o à 13^o seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons et dans les halles aux marchandises.

425 (1) Les récipients des wagons-réservoirs et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 402.

(2) Les récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des matières du 2^o ne doivent porter aucune ouverture (robinets, soupapes, etc.) à leur partie inférieure et, s'ils ne sont pas à double paroi, n'avoir aucune couture rivée. Les ouvertures doivent être étanches et protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

426 (1) Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes au modèle N^o 7 (marg. 420 (1)) porteront cette même étiquette sur leurs deux côtés. Il en est de même des wagons renfermant des colis de matières des 1^o à 13^o qui, expédiés en chargements complets, ne portent aucune étiquette de danger (marg. 420 (2)) et des wagons-réservoirs renfermant ces matières.

(2) Si des récipients renfermant des matières du 18^o et permettant le dégagement des gaz sont chargés dans des wagons couverts, ceux-ci seront, sur leurs deux côtés, munis d'étiquettes conformes au modèle N^o 13.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

427 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

428 (1) Les sacs du 19^o seront emballés dans des caisses ou dans des sacs goudronnés et étanches.

(2) Les emballages (y compris les récipients des wagons-réservoirs) et les sacs des 20^o et 21^o seront fermés de manière étanche.

(3) Les caisses ou les sacs goudronnés renfermant des objets du 19^o ainsi que les emballages et les sacs du 20^o seront munis d'étiquettes de danger conformes au modèle N^o 7.

(4) Les objets des 19^o et 20^o seront tenus isolés des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons et dans les halles aux marchandises.

(5) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 401 et doit être soulignée en rouge.

429-
499

CLASSE V. MATIÈRES CAUSTIQUES

1. *Énumération des matières.*

500 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe V, celles énumérées au marg. 501 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 501 à 521 et sont dès lors des matières de l'annexe I.

501 1^o *L'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (acide sulfurique renfermant de l'anhydride, oléum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen).*

(b) When packed in containers enabling gases to escape, shall be loaded in open trucks without tarpaulins or in covered trucks ;

(c) When transported without any packing as full truck loads, may be loaded in open trucks without tarpaulins.

424 Substances mentioned under (1) - (13) shall be kept isolated from foodstuffs or articles for consumption in the trucks and in the goods depots.

425 (1) Tank-truck receptacles and their fastenings shall be in accordance with the spirit of the general provisions governing packing given under marg. no. 402.

(2) Tank-truck receptacles for the transport of substances mentioned under marg. no. 401 (2) shall have no openings (cocks, valves, etc.) in their lower part and shall, if not double-walled, have no riveted seams. The openings must be watertight and protected by metal caps securely screwed down.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

426 (1) Trucks containing packages bearing labels in accordance with model no. 7 (marg. no. 420 (1)) shall bear such labels on both sides. The same shall apply to trucks containing packages of substances mentioned under (1) - (13) which are consigned as full truck loads and bear no danger label (marg. no. 420 (2)), and to tank-trucks containing such substances.

(2) If receptacles containing substances mentioned under (18) and enabling gases to escape are loaded in covered trucks, the latter shall bear labels in accordance with model no. 13 on both sides.

E. *Provisions prohibiting Mixed Loading.*

427 None.

F. *Empty Packages. Other Provisions.*

428 (1) The bags mentioned under (19) shall be packed in cases or in tarred watertight sacks.

(2) The packages (including tank-truck receptacles) and bags mentioned under (20) and (21) shall be closed so as to be watertight.

(3) The cases or tarred sacks containing articles mentioned under (19) and the packages and bags mentioned under (20) shall bear danger labels in accordance with model no. 7.

(4) The articles mentioned under (19) and (20) shall be kept isolated from foodstuffs or articles of consumption in trucks and goods depots.

(5) The designation of the goods in the way-bill shall correspond to the printed designation in *italics* under marg. no. 401 and shall be *underlined in red*.

429-
499

CLASS V. CORROSIVE SUBSTANCES.

I. *List of Substances.*

500 Of the substances coming within the definition of Class V, those listed under marg. no. 501 are subject to the conditions laid down under marg. nos. 501 to 521 and are consequently among the substances included in Annex I.

501 (1) *Sulphuric acid, fuming sulphuric acid (sulphuric acid containing anhydride, oleum, oil of vitriol, Nordhausen sulphuric acid).*

No. 4484

Les accumulateurs électriques remplis d'acide sulfurique, les boues de plomb contenant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs ou de chambres de plomb.

Les résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz).

Les résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine, complètement dénitrifiés.

Nota. Incomplètement dénitrifiés, les résidus de l'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine ne sont pas admis au transport.

L'acide azotique ou nitrique (eau-forte), l'acide nitrique rouge fumant et les mélanges d'acide sulfurique avec l'acide nitrique.

L'acide chlorhydrique ou muriatique, les mélanges d'acide sulfurique et d'acide chlorhydrique ou muriatique.

L'acide fluorhydrique (solutions aqueuses de gaz fluorhydrique titrant 85 p. 100 au plus).

Nota. Ne sont admis au transport ni les solutions aqueuses de l'acide fluorhydrique titrant plus de 85 p. 100 ni le gaz fluorhydrique liquéfié.

L'acide perchlorique (solutions aqueuses d'acide perchlorique titrant 70 p. 100 au plus).

Nota. Les solutions aqueuses de l'acide perchlorique titrant plus de 70 p. 100 ne sont pas admises au transport.

Voir aussi marg. 501a, sous a).

2° Le chlorure de soufre, de même que le nitrate ferreux et le sulfate ferreux (mordant de fer). Voir aussi marg. 501a, sous a).

3° Les lessives caustiques (lessive de soude, lessive de potasse, etc., simples ou en mélanges comme dans les pâtes caustiques alcalines), les résidus de raffineries d'huile. Voir aussi marg. 501a, sous a).

Les accumulateurs électriques remplis de lessive de potasse. Voir aussi marg. 501a, sous b).

4° Le brome. Voir aussi marg. 501a, sous a).

5° L'acide chloracétique. Voir aussi marg. 501a, sous a).

6° Le bisulfate de soude. Voir aussi marg. 501a, sous a).

7° Le sulfure de sodium. Voir aussi marg. 501a, sous a).

8° L'anhydride sulfurique. Voir aussi marg. 501a, sous a) et c).

9° Le chlorure d'acétyle, le pentachlorure d'antimoine, le chlorure de chromyle, l'oxychlorure de phosphore, le pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore), le trichlorure de phosphore, le chlorure de sulfuryle, le chlorure de thionyle et l'acide chloro-sulfonique. Voir aussi marg. 501a, sous a) et d).

10° Les matières irritantes halogénées liquides, p. ex. la méthylbromacétone. Voir aussi marg. 501a, sous a).

11° Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) :

a) Titrant plus de 6 et au plus 35 p. 100 en poids de bioxyde d'hydrogène,

b) Titrant plus de 35 et au plus 45 p. 100 en poids de bioxyde d'hydrogène,

c) Titrant plus de 45 et au plus 60 p. 100 en poids de bioxyde d'hydrogène.

Voir aussi marg. 501a, sous a).

Nota. Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant plus de 60 p. 100 ne sont pas admises au transport.

12° La chaux vive moulue (oxyde de calcium). Voir aussi marg. 501a, sous a).

13° La naphthaline brute susceptible de suinter, en vrac.

14° Les sels de radium.

15° Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières caustiques des 1° à 5° et 8° à 10°.

Electric accumulators filled with sulphuric acid, lead sediments containing sulphuric acid from accumulators or chambers of lead.

Acid residues from the refining of mineral oils (Säureharz).

Residues of sulphuric acid from the manufacture of nitroglycerine, completely denitrified.

Note. If incompletely denitrified, residues of sulphuric acid from the manufacture of nitroglycerine may not be accepted for transport.

Nitric acid (aqua fortis), fuming red nitric acid, and mixtures of sulphuric acid with nitric acid.

Hydrochloric or muriatic acid, mixtures of sulphuric acid and hydrochloric or muriatic acid.

Hydrofluoric acid (aqueous solutions of hydrofluoric gas assaying not more than 85 %).

Note. Neither aqueous solutions of hydrofluoric acid assaying more than 85% nor liquefied hydrofluoric gas may be accepted for transport.

Perchloric acid (aqueous solutions of perchloric acid assaying not more than 70 %).

Note. Aqueous solutions of perchloric acid assaying more than 70% may not be accepted for transport.

See also marg. no. 501a (a).

(2) *Chloride of sulphur and also ferrous nitrate and ferrous sulphate (iron mordant).* See also marg. no. 501a (a).

(3) *Soap-boilers' lyes (lye of soda, lye of potash, etc., alone or in mixtures, as in alkaline caustic pastes), residues of oil refineries.* See also marg. no. 501a (a).

Electric accumulators filled with lye of potash. See also marg. no. 501a (b).

(4) *Bromine.* See also marg. no. 501a (a).

(5) *Chloroacetic acid.* See also marg. no. 501a (a).

(6) *Bisulphate of sodium.* See also marg. no. 501a (a).

(7) *Sulphide of sodium.* See also marg. no. 501a (a).

(8) *Sulphuric anhydride.* See also marg. no. 501a (a) and (c).

(9) *Acetyl chloride, pentachloride of antimony, chloride of chromyl, oxychloride of phosphorus, pentachloride of phosphorus (superchloride of phosphorus), trichloride of phosphorus, sulphuryl chloride, thionyl chloride and chlorosulphonic acid.* See also marg. no. 501 (a) and (d).

(10) *Liquid halogenous irritants, e. g., methylbromacetone.* See also marg. no. 501a (a).

(11) *Aqueous solutions of hydrogen dioxide (peroxide of hydrogen) :*

(a) *Assaying over 6 and not over 35 % in weight of hydrogen dioxide ;*

(b) *Assaying over 35 and not over 45 % in weight of hydrogen dioxide ;*

(c) *Assaying over 45 and not over 60 % in weight of hydrogen dioxide.*

See also marg. no. 501a (a).

Note. Aqueous solutions of hydrogen dioxide assaying over 60% may not be accepted for transport.

(12) *Ground quicklime (oxide of calcium).* See also marg. no. 501a under (a).

(13) *Crude naphthalene liable to percolate, in bulk.*

(14) *Radium salts.*

(15) *Empty receptacles, uncleaned, which have contained corrosive substances mentioned in nos. (1) - (5) and (8) - (10).*

501a Ne sont pas considérés comme matières de l'annexe I et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I :

a) Les matières des 1^o à 12^o en quantités de 1 kg. au plus pour chaque matière, à condition qu'elles soient emballées dans des récipients fermés de manière étanche, ne pouvant être attaqués par le contenu et que ceux-ci soient renfermés avec soin dans de forts emballages en bois étanches et à fermeture étanche ;

b) Les accumulateurs électriques remplis de lessive de potasse (3^o), composés de bacs en métal, à condition qu'ils soient fermés de manière à éviter le coulage de la lessive de potasse et qu'ils soient garantis contre les courts-circuits ;

c) L'anhydride sulfurique (8^o), mélangé ou non avec une petite quantité d'acide phosphorique, à condition qu'il soit emballé dans de fortes boîtes en tôle pesant remplies au plus 15 kg., fermées hermétiquement et munies d'une poignée ;

d) Le pentachlorure de phosphore (9^o), pressé en blocs qui ne pèsent pas plus de 10 kg., à condition qu'ils soient emballés dans des boîtes en tôle soudées hermétiquement, placées soit seules, soit en groupes, dans une harasse, une caisse ou un container.

2. *Conditions de transport.*

(Les prescriptions relatives aux récipients vides sont réunies sous F.)

A. *Colis.*

1. *Conditions générales d'emballage.*

502 (1) Les emballages seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu. Pour la prescription spéciale relative aux accumulateurs électriques (1^o et 3^o) voir marg. 504.

(2) Les matières dont sont constitués les emballages et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nuisibles.

(3) Les emballages, y compris les fermetures, doivent, en toutes parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport. Le cas échéant, les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.

(4) Lorsque des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires sont prescrits ou admis, ils doivent, à moins d'une disposition contraire, être assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs. Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. *Emballage de matières isolées.*

503 (1) Les matières des 1^o à 7^o seront renfermées dans des récipients et ceci avec les particularités suivantes :

a) Les boues de plomb contenant de l'acide sulfurique (1^o) peuvent être également renfermées dans des récipients en bois, mais à condition que tout suintement d'acide soit empêché.

b) Les résidus acides de l'épuration des huiles minérales — Säureharz — (1^o), contenant de l'acide sulfurique susceptible de se séparer, seront renfermés dans des récipients en bois ou en fer.

c) L'acide fluorhydrique (1^o) sera renfermé dans des récipients en plomb, en fer plombé ou en gutta-percha, ou dans des récipients en bois revêtus intérieurement de parafine ou de résine.

Les solutions d'acide fluorhydrique, contenant de 60 à 85 p. 100 d'acide pur, peuvent également être renfermées dans des récipients en fer non plombés.

Les récipients contenant des solutions d'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur de 41 p. 100 et plus ne doivent pas avoir de trace d'acide à l'extérieur. Les récipients en fer renfermant cet acide doivent être fermés au moyen de bouchons vissés.

Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 518 (2).

501a The following are not deemed to be substances included in Annex I and are consequently not subject to the provisions of that Annex :

(a) Substances mentioned in (1) - (12) in quantities not exceeding 1 kg. for each substance, provided that they are packed in watertight and properly closed receptacles which cannot react chemically with the contents, and provided that the receptacles are carefully packed in strong watertight wooden containers with watertight fastenings ;

(b) Electric accumulators filled with lye of potash (3), composed of metal cells, provided that they are closed in such a way as to prevent the lye of potash from leaking and that they are proof against short circuits ;

(c) Sulphuric anhydride (8), whether mixed or not with a small quantity of phosphoric acid, provided that it is packed in strong sheet-iron boxes weighing, when full, not more than 15 kg., hermetically closed and provided with a handle ;

(d) Pentachloride of phosphorus (9) in compressed blocks weighing not more than 10 kg., provided that they are packed in hermetically-sealed cast-iron boxes placed, either singly or in groups, in a crate, case or container.

2. Conditions of Transport.

(The regulations relating to empty receptacles are grouped under F.)

A. Parcels.

1. General Conditions for Packing.

502 (1) Containers must be closed and so arranged as to prevent any wastage of contents. For the special regulation relating to electric accumulators ((1) and (3)), see marg. no. 504.

(2) The substances of which containers and fastenings are made must not react chemically with the contents nor form noxious compounds with the latter.

(3) Containers including fastenings must in every part be sound and strong enough to prevent any loosening during transport and to comply safely with ordinary transport requirements. If necessary, the inner containers shall be firmly secured within the outer containers.

(4) When receptacles of glass, porcelain, stoneware or other similar substances are prescribed or permitted, they must, unless otherwise provided, be stowed, with other substances as padding, within the protective packing. The substances used as padding shall be suited to the properties of the contents.

2. Packing of Single Substances.

503 (1) Substances mentioned under (1) - (7) must be packed in receptacles complying with the following conditions :

(a) Lead sediment containing sulphuric acid (1) may also be packed in wooden receptacles, provided that percolation of the acid is prevented.

(b) Acid residues from the refining of mineral oils — Säureharz — (1), containing sulphuric acid liable to become separated, must be packed in wooden or iron receptacles.

(c) Hydrofluoric acid (1) must be packed in receptacles of lead, leaded iron or gutta-percha, or in wooden receptacles lined with paraffin wax or resin.

Solutions of hydrofluoric acid containing 60-85 % of pure acid may also be packed in unleaded iron receptacles.

Receptacles containing solutions of hydrofluoric acid with a pure acid content of 41 % or over must show no trace of acid on the outside. Iron receptacles containing this acid must be closed by means of screw stoppers.

For transport in tank-trucks, see marg. no. 518 (2).

- d)* Le sulfure de sodium raffiné et cristallisé (7^o) sera renfermé dans des récipients imperméables ; le sulfure de sodium brut sera renfermé dans des récipients en fer.
- (2) Peuvent également être expédiés comme chargements complets sans emballage :
- a)* Les résidus acides de l'épuration des huiles minérales — Säureharz — (1^o), qui ne contiennent que de faibles quantités d'acide sulfurique pouvant suinter (voir marg. 517 (1)) ;
- b)* Le bisulfate de soude (6^o) (voir marg. 517 (2)).
- (3) Les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires seront assujettis dans des emballages protecteurs, avec interposition de matières formant tampon. L'interposition de ces matières n'est pas obligatoire lorsque les récipients sont assujettis, de manière à faire ressort, dans des paniers en fer à parois pleines. Comme matières formant tampon, il y a lieu d'utiliser des matières absorbantes incombustibles — à l'exclusion des cendres de charbon — en quantité au moins égale au volume du contenu, lorsque les récipients renferment :
- a)* De l'acide sulfurique fumant (1^o), avec au moins 20 p. 100 d'anhydride libre, ou
- b)* De l'acide nitrique (1^o), d'un poids spécifique d'au moins 1,48 à 15^o C (46,8^o Baumé), ou
- c)* De l'acide nitrique rouge fumant (1^o), ou
- d)* Des solutions aqueuses d'acide perchlorique (1^o), avec plus de 30 p. 100 de cet acide, ou
- e)* Du brome (4^o).
- (4) Les emballages protecteurs des récipients fragiles renfermant des matières des 1^o à 5^o excepté les caisses, seront munis de poignées. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.
- 504** (1) Les bacs des accumulateurs électriques remplis d'acide sulfurique (1^o) seront assujettis dans les caisses à batteries. Les accumulateurs seront garantis contre les courts-circuits et assujettis, avec interposition de matières absorbantes formant tampon, dans une caisse d'expédition.
- a)* Toutefois si les bacs sont en matières résistantes et si leur partie supérieure est aménagée de manière que l'acide ne puisse jaillir au dehors en quantités dangereuses, il n'est pas nécessaire d'emballer les accumulateurs, mais ceux-ci seront garantis contre tout glissement, chute ou avarie.
- b)* De même les bacs et batteries faisant partie de l'équipement des véhicules n'ont pas besoin d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés solidement sur les wagons de chemin de fer.
- (2) Les bacs des accumulateurs électriques remplis de lessive de potasse (3^o) seront en métal et leur partie supérieure sera aménagée de manière que la lessive ne puisse jaillir au dehors en quantités dangereuses. Les accumulateurs seront garantis contre les courts-circuits et emballés dans une caisse d'expédition.
- 505** (1) L'anhydride sulfurique (8^o) sera emballé :
- a)* Dans des récipients soudés en tôle noire ou en fer-blanc, ou dans des bouteilles en tôle noire, en fer-blanc ou en cuivre, hermétiquement fermées, ou
- b)* Dans des récipients en verre scellés à la lampe, ou dans des récipients en grès hermétiquement fermés.
- (2) Les récipients seront assujettis, avec interposition de matières non combustibles et absorbantes, formant tampon, dans des emballages en bois, en tôle noire ou en fer-blanc.
- 506** Les matières du 9^o seront emballées :
- a)* Dans des récipients en acier, en plomb ou en cuivre, ou
- b)* Dans des récipients en verre pourvus de bouchons en verre rodés ; ces récipients seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois, ou, lorsqu'ils contiennent plus de 5 kg. de matière, dans des emballages en métal.
- 507** Les matières irritantes halogénées liquides (10^o) seront emballées :
- a)* Dans des ampoules en verre scellées à la lampe contenant au plus 100 g. Celles-ci ne seront remplies qu'à 95 p. 100 au plus de leur capacité et seront assujetties soit seules,

- (d) Refined and crystallised sulphide of sodium (7) must be packed in impermeable receptacles ; crude sulphide of sodium must be packed in iron receptacles.
- (2) The following substances may also be consigned as complete truck loads without packing :
- (a) Acid residues from the refining of mineral oils — Säureharz — (1), containing only small quantities of sulphuric acid liable to percolate (see marg. no. 517 (1)).
- (b) Bisulphate of sodium (6). (See marg. no. 517 (2)).
- (3) Receptacles of glass, porcelain, stoneware or other similar substances must be packed in protective containers with other substances as padding. The use of the last-named substances is not compulsory when the receptacles are stowed in plain-sided iron baskets so as to act as a spring. The substances used for padding shall be non-inflammable absorbent substances — excluding coal ash — at least equal in quantity to the volume of the contents, when the receptacles contain :
- (a) Fuming sulphuric acid (1) containing at least 20 % of free anhydride, or
- (b) Nitric acid (1) of a specific gravity of at least 1.48 at 15° C (46.8° Baumé), or
- (c) Fuming red nitric acid (1), or
- (d) Aqueous solutions of perchloric acid (1) with more than 30 % of that acid, or
- (e) Bromine (4).
- (4) The protective containers of fragile receptacles containing the substances mentioned in (1) - (5), except cases, must be provided with handles. No parcel may weigh more than 75 kg.
- 504 (1) The cells of electric accumulators filled with sulphuric acid (1) must be stowed in battery boxes. Accumulators must be proof against short circuits and must be stowed, with absorbent substances as padding, in a consignment case.
- (a) Nevertheless, if the cells are of strong materials and if the upper part is so devised as to prevent the acid from splashing out in dangerous quantities, it is not necessary to pack the accumulators, but they must be prevented from slipping, falling or being damaged.
- (b) Similarly, cells and batteries forming part of the equipment of vehicles need not be specially packed when the vehicles are firmly secured on the railway trucks.
- (2) Electric accumulator cells filled with soapboilers' lye (3) must be of metal, and the upper part must be so devised as to prevent the lye from splashing out in dangerous quantities. Accumulators must be proof against short circuits and must be packed in a consignment case.
- 505 (1) Sulphuric anhydride (8) shall be packed :
- (a) In sealed receptacles of black sheet-iron or tinplate or in bottles of black sheet-iron, tinplate or copper, hermetically closed, or
- (b) In flame-sealed glass receptacles or in stoneware receptacles, hermetically closed.
- (2) The receptacles shall be stowed, with non-inflammable absorbent substances as padding, in containers of wood, black sheet-iron or tinplate.
- 506 The substances mentioned under (9) shall be packed :
- (a) In receptacles of steel, lead or copper, or
- (b) In glass receptacles with ground glass stoppers ; these receptacles shall be stowed, with some substance as padding, in wooden containers or, when they contain more than 5 kg. of substances, in metal containers.
- 507 Liquid halogenous irritants (10) shall be packed :
- (a) In flame-sealed glass ampoules containing not more than 100 g. The ampoules shall be filled to not more than 95 % of their capacity and shall be stowed, either singly

soit en groupes, avec interposition de matières non combustibles et absorbantes, formant tampon, dans des emballages en tôle ou en bois, ou

b) Dans des récipients en verre, pourvus de bouchons en verre rodés et d'une capacité de 5 l. au plus. Ils ne seront remplis qu'à 95 p. 100 au plus de leur capacité et seront assujettis, avec interposition de matières non combustibles et absorbantes, formant tampon, soit dans une caisse revêtue intérieurement de tôle, qui, s'il y a plusieurs récipients, ne doit pas contenir plus de 20 l. de matière irritante, ou isolément, dans des boîtes en tôle qui seront placées soit seules, soit en groupes, dans des caisses, ou

c) Dans des bouteilles en métal avec fermeture à vis, remplies à 95 p. 100 au plus de leur capacité.

- 508** (1) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (H_2O_2) seront emballées dans des récipients en verre ou en une autre matière agréée à cet effet par l'autorité compétente. Les solutions titrant plus de 6 et au plus 35 p. 100 de bioxyde d'hydrogène peuvent également être emballées dans des récipients en grès.

Les récipients en verre pour les solutions titrant plus de 35 et au plus 45 p. 100 de bioxyde d'hydrogène seront des ballons clissés (dames-jeannes). Les quantités d'au plus 200 g. seront emballées dans des bouteilles en verre d'une capacité d'au moins 300 cm^3 .

(2) La fermeture sera de nature à exclure toute surpression dans le récipient en empêchant cependant l'écoulement de la matière.

(3) Les récipients en verre et en grès seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs, à savoir :

a) Les récipients en verre ou en grès renfermant des solutions titrant plus de 6 et au plus 35 p. 100 de bioxyde d'hydrogène : dans des bannettes, dans des paniers en fer à couvercle ou dans des caisses. Les bannettes et les caisses doivent être munies de poignées ;

b) Les ballons clissés (dames-jeannes) renfermant des solutions titrant plus de 35 et au plus 45 p. 100 de bioxyde d'hydrogène : dans des bannettes ou dans des paniers en fer, laqués et à couvercle. Ni paille, ni laine de bois ne doivent être utilisées à l'emballage. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

Les bouteilles en verre, renfermant des quantités d'au plus 200 g. : avec interposition de terre d'infusoires, dans des boîtes en tôle placées dans des caisses en bois ;

c) Les récipients en verre renfermant des solutions titrant plus de 45 et au plus 60 p. 100 de bioxyde d'hydrogène : avec interposition de terre d'infusoires, dans des paniers en tôle à parois pleines, étanches aux liquides et goudronnés, qui seront placés dans une caisse munie d'un couvercle formant toiture.

(4) Pour le transport en wagons-réservoirs (wagons-jarres), voir marg. 518 (3).

- 509** La chaux vive moulue (CaO) sera emballée dans des sacs ; les sacs en papier résistant sont également admis.

- 510** (1) Les sels de radium (Ra) seront emballés d'après les conditions prescrites dans le pays expéditeur et renfermés dans un récipient en plomb dont la paroi aura une épaisseur de 1 cm. pour une quantité de sels au plus égale à 100 mg., et de 2 cm. pour une quantité de sels au plus égale à 300 mg. Au delà de 300 mg. et jusqu'à 1 g., les sels de radium seront répartis jusqu'à concurrence de 300 mg. dans plusieurs récipients en plomb. A partir de 1 g., les sels de radium seront emballés dans des récipients en plomb ayant 10 cm. d'épaisseur.

(2) Les récipients en plomb seront emballés dans une caisse d'expédition.

3. *Emballage en commun.*

- 511** Parmi les matières dénommées au marg. 501 peuvent seulement être réunies dans un même colis entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes ou avec d'autres marchandises les matières ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après :

a) Entre elles : matières groupées sous le même chiffre. Elles doivent, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, être réunies dans un emballage collecteur en bois ;

or in sets, with non-combustible absorbent substances as padding, in containers of sheet-iron or wood, or

(b) In glass receptacles with ground glass stoppers, of a capacity of not more than 5 litres. They shall be filled to not more than 95 % of their capacity, and shall be stowed, with non-combustible absorbent substances as padding, either in a case lined with sheet-iron, which, if there are several receptacles, must not contain more than 20 litres of irritant substances, or singly in sheet-iron boxes, which shall be placed singly or in sets in cases, or

(c) In screw-stoppered metal bottles, filled to not more than 95 % of their capacity.

- 508 (1) Aqueous solutions of hydrogen dioxide (11) shall be packed in receptacles of glass or of some other material approved by the competent authority. Solutions assaying over 6 and not over 35% of hydrogen dioxide may also be packed in stoneware receptacles.

The glass receptacles for solutions assaying over 35 and not over 45% of hydrogen dioxide must be carboys (demijohns). Quantities not exceeding 200 g. must be packed in glass bottles with a capacity of at least 300 cc.

(2) The fastening must be such as to prevent excessive pressure in the receptacle, at the same time preventing the substance from escaping.

(3) Receptacles of glass or of stoneware shall be stowed, with other substances as padding, in protective containers, that is to say :

(a) Receptacles of glass or of stoneware containing solutions assaying over 6 and not over 35% of hydrogen dioxide : in hampers, covered iron baskets or cases. The hampers and cases must be fitted with handles ;

(b) Carboys (demijohns) containing solutions assaying over 35 and not over 45% of hydrogen dioxide : in hampers or in covered lacquered iron baskets. Neither straw nor wood shavings may be used for packing. No parcel may weigh more than 75 kg.

Glass bottles containing quantities not exceeding 200 g. : with infusorial earth as padding, in sheet-iron boxes placed in wooden cases ;

(c) Glass receptacles containing solutions assaying over 45 and not over 60% of hydrogen dioxide : with infusorial earth as padding, in plain-sided sheet-iron baskets, watertight and tarred, which shall be placed in a case with a lid forming the top.

4. For transport in tank-trucks (container-trucks), see marg. no. 518 (3).

- 509 Ground quicklime (12) shall be packed in sacks ; stout paper bags will also be accepted.

- 510 (1) Radium salts (14) shall be packed in accordance with the regulations of the country of consignment and contained in a leaden receptacle, the wall of which must be 1 cm. in thickness for a quantity of salts not exceeding 100 mg. and 2 cm. in thickness for a quantity not exceeding 300 mg. For quantities between 300 mg. and 1 g., radium salts must be divided up, in amounts not exceeding 300 mg., among several leaden receptacles. For quantities above 1 g., radium salts must be packed in leaden receptacles 10 cm. in thickness.

(2) The leaden receptacles must be packed in a consignment case.

3. *Mixed Packing.*

- 511 Of the substances mentioned under marg. no. 501, only the following substances may be packed, subject to the conditions hereunder, in the same package with one another or with substances or objects belonging to other classes or with other goods :

(a) With one another : substances grouped under the same number. They must be packed as parcels in conformity with the regulations applicable to them and be placed together in a single wooden container ;

b) Entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — si et en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises :

1^o Matières des 1^o à 5^o et 8^o en quantité de 15 kg. au plus pour chacune d'elles ;

2^o Matières du 9^o en quantité de 5 kg. au plus pour chacune d'elles ;

3^o Matières du 11^o a) dans des récipients d'une contenance de 1 kg. au plus, ensemble 10 kg. au plus.

Les matières seront emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres et seront réunies dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises devant être emballées en commun ; l'emballage collecteur, y compris son contenu, ne doit pas peser plus de 75 kg.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis* (voir appendice III).

512 Les caisses contenant des accumulateurs électriques (1^o et 3^o) porteront l'inscription suivante, claire et indélébile : « *Accumulateurs électriques* ». L'inscription sera rédigée dans une langue officielle du pays expéditeur et en outre en français, en allemand ou en italien, à moins que les tarifs internationaux ou des accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

513 (1) Comme expédition partielle, tout colis renfermant des matières du 1^o (excepté les colis renfermant de l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur de 41 p. 100 et plus) et des 2^o à 4^o et 8^o à 10^o doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N^o 8 ; tout colis renfermant de l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur de 41 p. 100 et plus doit, comme expédition partielle, être muni d'une étiquette conforme au modèle N^o 9. Les récipients renfermant de l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur de moins de 41 p. 100 doivent, en outre, être munis d'une étiquette conforme au modèle N^o 10.

(2) Pour les expéditions en chargements complets, l'apposition de ces étiquettes sur les colis n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 519).

(3) Toute caisse renfermant des accumulateurs électriques (1^o et 3^o) sera en outre munie d'une étiquette conforme au modèle N^o 10.

(4) Les emballages protecteurs des récipients en verre contenant des matières du 9^o seront en outre munis d'étiquettes conformes au modèle N^o 11.

(5) Les étiquettes de danger prescrites aux al. (1) et (4) seront, s'il y a lieu, également apposées sur les colis dans lesquels des matières des 1^o à 4^o et 8^o à 10^o sont emballées en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 511.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

514 Les matières des 1^o à 5^o, 8^o et 11^o c) ne sont admises en grande vitesse qu'en chargements complets, excepté les envois qui, conformément au marg. 516 (2), peuvent être chargés dans des wagons couverts.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

515 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 501 et doit être *soulignée en rouge*.

(2) L'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit :

a) En cas d'emballage dans des récipients fragiles :

Pour l'acide nitrique (1^o) : le poids spécifique à 15^o C ;

Pour l'acide sulfurique fumant (1^o) : la teneur en anhydride libre ;

(b) With one another or with substances or objects belonging to other classes — if and so far as mixed packing is also allowed for the latter — or with other goods :

1. Substances mentioned in (1)-(5) and (8), in quantities not exceeding 15 kg. for each substance ;
2. Substances mentioned in (9), in quantities not exceeding 5 kg. for each substance ;
3. Substances mentioned in (11) (a), in receptacles holding not more than 1 kg., not to exceed 10 kg. altogether.

The substances shall be packed as parcels in conformity with the regulations applicable to them, and shall be placed in a single wooden container together with the other goods to be packed with them ; the container, including its contents, may not weigh more than 75 kg.

4. *Danger Notices and Labels on Parcels* (see Appendix III).

512 Cases containing electric accumulators ((1) and (3)) must bear the following notice clearly and indelibly marked : “ *Electric accumulators* ”. The notice must be in an official language of the country of consignment and also in French, German or Italian, except where otherwise provided in the international tariffs or in special agreements concluded between the railway administrations.

513 (1) If despatched as a part load, every parcel containing substances mentioned in (1) (except parcels containing hydrofluoric acid with a pure acid content of 41% or over) and in (2)-(4) and (8)-(10) must bear a label in conformity with model no. 8 ; every parcel containing hydrofluoric acid with a pure acid content of 41% or over must, if despatched as a part load, bear a label in conformity with model no. 9. Receptacles containing hydrofluoric acid with a pure acid content of less than 41% must also bear a label in conformity with model no. 10.

(2) For the consignment of complete loads, the affixing of these labels to the parcels is not necessary (see also marg. no. 519).

(3) Every case containing electric accumulators ((1) and (3)) must also bear a label in conformity with model no. 10.

(4) The protective containers of glass receptacles containing substances mentioned in (9) must also bear labels in conformity with model no. 11.

(5) The danger labels prescribed in paragraphs (1) and (4) must, if necessary, be affixed also to packages in which substances mentioned in (1)-(4) and (8)-(10) are packed with other goods in conformity with marg no. 511.

B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*

514 The substances mentioned in (1)-(5), (8) and (11) (c) will only be accepted for fast freight as complete loads, except in the case of consignments which, in conformity with marg. no. 516 (2), can be loaded in covered trucks.

C. *Particulars to be entered on the Way-bill.*

515 (1) The description of the goods on the way-bill shall correspond to the denomination printed in *italics* under marg. no. 501 and shall be *underlined in red*.

(2) The consignor must certify on the way-bill the following particulars :

(a) In the case of packing in fragile receptacles :

For nitric acid (1) : the specific weight at 15° C.

For fuming sulphuric acid (1) : the free anhydride content.

Pour l'acide perchlorique (1^o) : la teneur en acide perchlorique ;

Pour les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) (11^o) : la teneur en bioxyde d'hydrogène.

A défaut de cette indication, les acides seront emballés conformément au marg. 503 (3) et les solutions de bioxyde d'hydrogène conformément au marg. 508 (3) c) ;

b) Pour l'acide fluorhydrique (1^o) : la teneur en acide fluorhydrique.

A défaut de cette indication, cet acide sera traité comme l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur de 41 p. 100 et plus (marg. 503 (1) c) et 513 (1)) ; si cet acide est transporté en wagons-réservoirs, leurs récipients seront en tôle de fer plombée (marg. 518 (2)) ;

c) Pour les boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs ou de chambres de plomb (1^o), emballées dans des récipients en bois : « *Emballage conforme aux prescriptions de l'annexe I à la CIM* » ;

d) « *Absolument sec* » lorsque le chargement du bisulfate de soude (6^o), emballé, est requis dans un wagon couvert, ou lorsque cette matière, non emballée, est expédiée en chargements complets dans des wagons qui ne sont revêtus intérieurement que de carton paraffiné ou goudronné (voir marg. 517 (2)).

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels une matière dénommée au marg. 501 est emballée en commun avec d'autres matières ou objets de l'annexe I ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel de transport.

I. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

516 (1) Les colis renfermant des matières des 1^o à 6^o, 8^o et 11^o c) seront chargés dans des wagons découverts.

(2) Peuvent toutefois être chargés sans égard au nombre des colis dans des wagons couverts :

a) Les colis qui ne pèsent pas plus de 75 kg., renfermant des matières du 1^o (excepté l'acide nitrique rouge fumant) et des 2^o, 3^o, 5^o et 8^o, à condition que les récipients soient assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs en bois et que ceux-ci soient munis d'étiquettes de danger conformes au modèle N^o 10.

Toutefois, l'assujettissement dans des emballages protecteurs en bois n'est pas nécessaire :

Pour les colis renfermant de l'acide fluorhydrique (1^o), qui ne pèsent pas plus de 75 kg. à condition que l'acide soit renfermé dans de forts récipients en fer ;

Pour les colis renfermant des pâtes caustiques alcalines (3^o), qui ne pèsent pas plus de 40 kg., à condition que les pâtes caustiques soient renfermées dans des bidons en tôle ou des trommels d'une capacité de 30 l. au plus ;

b) Sans limitation de poids :

Les extincteurs d'incendie contenant des acides du 1^o ;

Les accumulateurs électriques (1^o et 3^o) ;

Les colis renfermant de l'acide fluorhydrique (1^o), expédiés en chargements complets, à condition que l'acide soit renfermé dans de forts récipients en fer ;

Les colis renfermant des matières du 3^o, à condition qu'ils soient emballés dans des tonneaux en fer qui ne peuvent être remplis que jusqu'à 95 p. 100 ;

Les pâtes caustiques alcalines (3^o), emballées dans des boîtes en tôle placées dans des récipients protecteurs ;

Les colis renfermant des matières du 5^o expédiés en chargements complets ;

For perchloric acid (I) : the perchloric acid content.

For aqueous solutions of hydrogen dioxide (peroxide of hydrogen) (II) : the hydrogen dioxide content.

Failing these particulars, the acids must be packed in conformity with marg. no. 503 (3) and solutions of hydrogen dioxide in conformity with marg. no. 508 (3) (c).

(b) For hydrofluoric acid (I) : the hydrofluoric acid content.

Failing these particulars, the acid must be treated as hydrofluoric acid with a pure acid content of 41% or over (marg. no. 503 (I) (c) and 513 (I)) ; if this acid is transported in tank-trucks, the receptacles must be of leaded sheet-iron (marg. no. 518 (2)).

(c) For lead residues containing sulphuric acid from accumulators or lead chambers (I), packed in wooden receptacles : " *Packing in conformity with the regulations of Annex I to the C.I.M.* "

(d) " *Absolutely dry* ", when the load of bisulphate of sodium (6), packed, is required in a covered truck, or when this substance, unpacked, is consigned in complete loads in trucks which are only lined inside with paraffined or tarred felt (see marg. no. 517 (2)).

(3) In the way-bills relating to parcels in which a substance mentioned in marg. no. 501 is packed along with other substances or objects included in Annex I or with other goods, the particulars concerning each of these objects or substances must be given separately.

D. *Rolling-Stock.*

I. *Conditions governing Trucks and Loading.*

516 (1) Parcels containing substances mentioned in (1) to (6), (8) and (II) (c) must be loaded in open trucks.

(2) Nevertheless, the following may be loaded, irrespective of the number of parcels, in covered trucks :

(a) Parcels which weigh not more than 75 kg. containing substances mentioned in (1) (except fuming red nitric acid) and in (2), (3), (5) and (8), provided that the receptacles are stowed, with other substances as padding, in protective wooden containers and that the latter bear danger labels in conformity with model no. 10.

Nevertheless, the use of protective wooden containers shall not be necessary :

For parcels containing hydrofluoric acid (1) which do not weigh more than 75 kg., provided that the acid is contained in strong iron receptacles ;

For parcels containing caustic alkaline pastes (3) which do not weigh more than 40 kg., provided that the caustic pastes are contained in sheet-iron cans or drums of a capacity not exceeding 30 litres ;

(b) Without limitation as to weight :

Fire-extinguishers containing acids mentioned in (1) ;

Electric accumulators ((1) and (3)) ;

Parcels containing hydrofluoric acid (1) consigned as complete loads, provided that the acid is contained in strong iron receptacles ;

Parcels containing substances mentioned in (3), provided that they are packed in iron casks, which may only be filled up to 95 % of their capacity ;

Caustic alkaline pastes (3) packed in sheet-iron boxes placed in protective containers ;

Parcels containing substances mentioned in (5) consigned as complete loads ;

c) Les colis renfermant de l'acide nitrique rouge fumant (1°) ne pesant pas plus de 55 kg. et du brome (4°) ne pesant pas plus de 40 kg., à condition qu'ils ne renferment pas plus de 15 kg. de matière et que les récipients soient assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois ;

d) Les colis renfermant du bisulfate de soude (6°), si celui-ci est remis au transport à l'état absolument sec.

(3) Les colis renfermant du sulfure de sodium (7°) seront chargés dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts bâchés.

(4) Les sacs renfermant de la chaux vive moulue (12°) seront chargés dans des wagons couverts.

517 (1) Pour les chargements complets des résidus acides de l'épuration des huiles minérales — Säureharz — (1°), le plancher des wagons sera recouvert d'une couche suffisante de pierre calcaire pulvérisée ou finement concassée ou de chaux éteinte.

(2) Expédié par wagons complets, le bisulfate de soude (6°) non emballé, sera chargé dans des wagons revêtus intérieurement de plomb ou, lorsqu'il est sec, de carton paraffiné ou goudronné. Les wagons découverts seront aménagés de manière que la bâche ne puisse toucher le chargement.

(3) La naphthaline en vrac (13°) sera chargée dans des wagons découverts, dont le plancher sera recouvert d'une bâche en tissu serré.

518 (1) Les récipients des wagons-réservoirs et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 502.

(2) Pour l'acide fluorhydrique (1°), les récipients des wagons-réservoirs seront en tôle de fer plombée ; pour l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur comprise entre 60 et 85 p. 100, des récipients en fer non plombés peuvent également être utilisés. Les récipients ne doivent pas être pourvus de tuyaux de vidange, mais doivent pouvoir être vidés au moyen d'air comprimé.

(3) La fermeture des récipients des wagons-réservoirs (jarres) pour les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (11°) doit être de nature à exclure toute surpression dans le récipient en empêchant cependant que le liquide jaillisse au dehors.

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons* (voir appendice III).

519 Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 8 ou 9 (marg. 513 (1)) porteront cette même étiquette sur leurs deux côtés. Il en est de même des wagons renfermant des colis de matières des 1° à 4° et 8° à 10° qui, expédiés en chargements complets, ne portent aucune étiquette de danger (marg. 513 (2)) et des wagons-réservoirs renfermant ces matières.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

520 Néant.

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

521 (1) Les récipients du 15° seront, comme expéditions partielles, fermés de manière étanche.

(2) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 501 et doit être *soulignée en rouge*.

(3) Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé de l'acide fluorhydrique (1°) d'une teneur en acide pur supérieure ou égale à 41 p. 100, doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle N° 9 et ne doivent pas avoir de trace d'acide à l'extérieur.

(c) Parcels containing fuming red nitric acid (1) weighing not more than 55 kg. and bromine (4) weighing not more than 40 kg., provided that they do not contain more than 15 kg. of substance and that the receptacles are placed, with other substances as padding, in wooden containers;

(d) Parcels containing bisulphate of sodium (6), if this is handed over for transport absolutely dry.

(3) Parcels containing sulphide of sodium (7) must be loaded in covered trucks or in open trucks covered with a tarpaulin.

(4) Sacks containing ground quicklime (12) must be loaded in covered trucks.

517 (1) For complete loads of acid residues from the refining of mineral oils — Säureharz — (1), the floors of the trucks must be covered with a sufficient layer of sandstone, powdered or broken up into small pieces, or of slaked lime.

(2) If consigned in complete truck loads, without packing, bisulphate of sodium (6) must be loaded in lead-lined trucks or, when dried, in trucks lined with paraffined or tarred felt. Open trucks must be fitted in such a way that the tarpaulin cannot touch the load.

(3) Naphthalene in bulk (13) must be loaded in open trucks, the floor of which must be covered with a closely-woven tarpaulin.

518 (1) Tank-truck receptacles and their fastenings must be in keeping with the general conditions for packing given under marg. no. 502.

(2) For hydrofluoric acid (1), tank-truck receptacles must be of leaded sheet-iron; for hydrofluoric acid of a pure acid content between 60 and 85%, unleaded iron receptacles may also be used. The receptacles must not be fitted with pipes for emptying, but must be such that they can be emptied by means of compressed air.

(3) The fastenings of tank-truck receptacles (containers) for aqueous solutions of hydrogen dioxide (11) must be such as to prevent any excessive pressure within the receptacle, at the same time preventing the liquid from splashing out.

2. *Danger Notices and Labels on Trucks* (see Appendix III).

519 Trucks in which parcels bearing labels in conformity with models nos. 8 or 9 (marg. no. 513 (1)) are loaded must bear the said label on both sides. The same shall apply to trucks containing parcels of the substances mentioned in (1)-(4) and (8)-(10) which are sent as complete loads and do not bear danger labels (marg. no. 513 (2)), and likewise to tank-trucks containing such substances.

E. *Prohibition of Mixed Loading.*

520 Nil.

F. *Empty Packages. Other Regulations.*

521 (1) When transported as part loads, the receptacles of substances mentioned in (15) must be closed so as to be watertight.

(2) The description of the goods on the way-bill shall be in conformity with the denomination printed in *italics* in marg. no. 501 and shall be *underlined in red*.

(3) Empty receptacles, not cleaned, which have contained hydrofluoric acid (1) of a pure acid content of 41 % or over, must bear a label in conformity with model no. 9 and must not bear any trace of acid on the outside.

**522-
599**

CLASSE VI. MATIÈRES RÉPUGNANTES OU SUSCEPTIBLES DE PRODUIRE
UNE INFECTION

I. *Énumération des matières.*

600 Parmi les matières entrant dans la définition de la classe VI, ne sont admises au transport que celles énumérées au marg. 601, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 601 à 614. Elles sont dès lors des matières de l'annexe I.

601 1° Les *tendons frais*, les *retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées ou non salées*, ainsi que les *déchets de tendons frais ou de retailles de peaux fraîches*, les *cornes et onglons ou sabots frais non nettoyés* d'os et de parties molles adhérentes, les *os frais non nettoyés* de chairs ou autres parties molles adhérentes, les *soies et poils de porc bruts*.

Nota. Les retailles de peaux humides et fraîches, chaulées ou salées, ne sont pas considérées comme matières répugnantes au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

2° Les *peaux fraîches*, c'est-à-dire celles qui ne sont pas salées et les peaux salées qui laissent dégoutter, en quantités incommodes, de la saumure mêlée de sang.

Nota. Les peaux bien salées ne contenant qu'une petite quantité d'humidité ne sont pas considérées comme matières répugnantes au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

3° Les *os nettoyés ou séchés*, les *cornes et onglons ou sabots nettoyés ou séchés*.

Nota. Les os dégraissés et secs ne dégageant aucune odeur putride ne sont pas considérés comme matières répugnantes au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions de l'annexe I.

4° Les *caillettes de veau fraîches, nettoyées* de tout reste d'aliments.

Nota. Les caillettes de veau séchées ne dégageant pas de mauvaise odeur ne sont pas considérées comme matières répugnantes au sens de l'art. 3 de la CIM et, dès lors, ne sont pas soumises aux prescriptions de l'annexe I.

5° Les *résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peaux ou résidus utilisés comme engrais)*.

6° Les *résidus non comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau*.

7° Les *crottes de chiens et la fiente de volaille*.

8° L'*urine saine protégée contre la décomposition*.

9° Les matières animales répugnantes ou susceptibles de produire une infection, autres que celles dénommées spécialement ci-dessus.

10° Le *fumier mélangé de paille* (voir aussi marg. 607).

11° Les autres *matières fécales* et les *matières fécales provenant des fosses d'aisance* (voir aussi marg. 607).

12° Les *emballages vides* et les *sacs vides ayant renfermé des matières des 1° à 7°, 9° et 11° de la classe VI* ainsi que les *bâches qui ont servi à recouvrir des matières de la classe VI*.

13° Les *emballages vides ayant renfermé des matières du 8° de la classe VI*.

Nota ad 12° et 13°. Non nettoyés, ils sont exclus du transport.

CLASS VI. SUBSTANCES WHICH ARE OBNOXIOUS OR LIABLE
TO CAUSE INFECTION.

I. *List of Substances.*

600 Of the substances coming within the definition of Class VI, only those enumerated in marg. no. 601 may be accepted for transport, subject to the conditions laid down in marg. nos. 601 to 614. They are consequently included in the substances mentioned in Annex I.

601 (I) *Fresh tendons, clippings of fresh skins used for the manufacture of glue, not limed or not salted, also the trimmings of fresh tendons or of clippings of fresh skins, fresh horns and claws or hoofs from which the surrounding bones and soft parts have not been removed, fresh bones from which the flesh or other surrounding soft parts have not been removed, undressed pig's bristles and hair.*

Note. Clippings of damp fresh skins, limed or salted, are not deemed to be obnoxious substances within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and consequently do not come under the provisions of Annex I.

(2) *Fresh skins, i.e., not salted, and salted skins from which undue quantities of brine and blood are dripping.*

Note. Well-salted skins containing only a small quantity of moisture are not deemed to be obnoxious substances within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and consequently do not come under the provisions of Annex I.

(3) *Cleaned or dried bones, horns and claws or hoofs, cleaned or dried.*

Note. Bones divested of fat and dried, not giving off any putrid odour, are not deemed to be obnoxious substances within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and consequently do not come under the provisions of Annex I.

(4) *Fresh calf rennets from which all traces of edible matter have been removed.*

Note. Dried calf rennets not giving off a bad odour are not deemed to be an obnoxious substance within the meaning of Article 3 of the C.I.M. and consequently do not come under the provisions of Annex I.

(5) *Compressed waste products obtained from the manufacture of size (calcareous residuum, residuum from the liming of skin clippings or residuum used as fertiliser).*

(6) *Non-compressed waste products obtained from the manufacture of size.*

(7) *Dog-dung and fowls' droppings.*

(8) *Healthy urine protected against decomposition.*

(9) *Obnoxious animal substances or substances liable to cause infection, other than those specially mentioned above.*

(10) *Manure mixed with straw (see also marg. no. 607).*

(11) *Other excrement, including excrement obtained from cesspools (see also marg. no. 607).*

(12) *Empty containers and empty sacks which have contained substances mentioned in (1)-(7), (9) and (11) of Class VI, also tarpaulins used to cover substances mentioned in Class VI.*

(13) *Empty containers which have contained substances mentioned in (8) of Class VI.*

Note. Ad 12 and 13. If not cleaned, they are not accepted for transport.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux emballages vides et aux bâches sont réunies sous F.)

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

602 (1) Les emballages seront fermés et étanches de manière à empêcher toute déperdition du contenu. Pour la prescription spéciale relative aux récipients métalliques contenant des matières des 1^o et 9^o voir marg. 609 (4) a).

(2) Ils doivent, y compris les fermetures, être en toutes parties solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre sûrement aux exigences normales du transport.

2. Emballage de matières isolées.

603 (1) Comme expéditions partielles, les matières des 1^o à 7^o et 9^o seront emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses, et celles du 8^o dans des récipients en tôle de fer zinguée.

(2) Peuvent aussi être emballés dans des sacs :

a) Les soies et poils de porc bruts secs (1^o) ; pour les matières qui ne sont pas sèches, l'emballage dans des sacs n'est permis que du 1^{er} novembre au 15 avril ;

b) Les matières du 2^o, en tant que les sacs sont imprégnés de désinfectants appropriés, mais pendant les mois de novembre à février seulement ;

c) Les matières des 3^o et 4^o, ainsi que la fiente de volaille sèche (7^o).

(3) Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux colis.

604 Comme chargements complets, les matières des 1^o à 11^o peuvent être transportées avec les emballages minima ci-après ou aussi être sans emballage dans les conditions suivantes :

1. Pendant les mois de novembre à février non emballées, pendant les autres mois emballées dans des sacs imprégnés de désinfectants appropriés ;

2. Les cornes, onglons ou sabots ou os frais (1^o) pendant tous les mois, emballés ou non, à condition qu'ils aient été arrosés de désinfectants appropriés ; de même les autres matières, mais seulement dans des wagons couverts aménagés spécialement et munis d'installations de ventilation (voir marg. 609 (3)).

3. Si toutefois la mauvaise odeur ne peut pas être supprimée par la désinfection, les matières seront emballées dans des tonneaux ou cuveaux ;

b) Les matières du 3^o non emballées ;

c) Les caillettes de veau (4^o) renfermées dans des emballages ou dans des sacs ;

d) Les matières du 5^o non emballées si elles sont arrosées de lait de chaux de manière qu'aucune odeur putride ne puisse se faire sentir. Si la mauvaise odeur ne peut pas être supprimée, elles doivent être emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses ;

e) Les matières du 6^o renfermées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses ;

f) Les matières du 7^o renfermées dans des emballages ; si elles sont sèches, elles peuvent être emballées dans des sacs ;

g) Les matières du 8^o emballées dans des récipients en tôle de fer zinguée ;

h) Le fumier mélangé de paille (10^o) non emballé ;

i) Les matières fécales, y compris celles provenant des fosses d'aisance (11^o), renfermées dans des emballages.

3. Emballage en commun.

605 Parmi les matières du marg. 601 peuvent seulement être réunies dans un même colis :

Entre elles, dans l'emballage prescrit, les matières groupées sous le même chiffre.

2. *Conditions of Transport.*

(The provisions relating to empty containers and tarpaulins are collected under F.)

A. *Parcels.*1. *General Conditions for Packing.*

602 (1) Containers must be closed and impervious so as to prevent any loss of contents. For the special regulation relating to metal receptacles containing substances coming under (1) and (9), see marg. no. 609 (4) (a).

(2) Containers, including the fastenings, must be firmly and strongly made in every part so as to prevent any loosening while in transit and to fulfil safely the normal requirements of transport.

2. *Packing of Single Substances.*

603 (1) When consigned as part loads, the substances mentioned in (1)-(7) and (9) must be packed in casks, small vats or cases, and those mentioned in (8) in galvanized sheet-iron receptacles.

(2) The following may also be packed in sacks :

(a) Undressed dry pig's bristles and hair (1) ; for substances which are not dry, packing in sacks is permitted only from November 1st to April 15th ;

(b) Substances mentioned in (2), provided that the sacks are impregnated with suitable disinfectants, and only from November to February ;

(c) Substances mentioned in (3) and (4) and dry fowls' droppings (7).

(3) No trace of the contents must adhere to the outside of the parcels.

604 Consigned as complete loads, the substances mentioned in (1)-(11) may be transported with the following minimum packings or also without packing, subject to the conditions named hereunder :

1. From November to February, unpacked ; during the remaining months, packed in sacks impregnated with suitable disinfectants ;

2. Horns, claws or hoofs or fresh bones (1) during all months, packed or not, provided that they have been sprinkled with suitable disinfectants ; similarly, other substances, but only in covered trucks specially fitted up and equipped with ventilating devices (see marg. no. 609 (3)) ;

3. Nevertheless, if the bad odour cannot be suppressed by disinfection, the substances must be packed in casks or small vats ;

(b) Substances mentioned in (3), not packed ;

(c) Calves' rennets (4), in containers or sacks ;

(d) Substances mentioned in (5), not packed, if they are sprinkled with limewash so that no putrid odour is perceptible. If the bad odour cannot be suppressed, they must be packed in casks, small vats or cases ;

(e) Substances mentioned in (6), contained in casks, small vats or cases ;

(f) Substances mentioned in (7), in containers ; if they are dry, they may be packed in sacks ;

(g) Substances mentioned in (8), packed in galvanized sheet-iron receptacles ;

(h) Manure mixed with straw (10), unpacked ;

(i) Excrement, including that obtained from cesspools (11), in containers.

3. *Mixed Packing.*

605 Of the substances mentioned under marg. no. 601, only the following may be placed together in a single parcel :

With one another, in the prescribed container, substances grouped under the same figure.

4. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.*

606 Pas de prescriptions.

B. *Mode d'envoi, restrictions d'expédition.*

607 (1) Les matières de la classe VI ne sont admises en grande vitesse qu'en chargements complets.

(2) Les matières des 10^o et 11^o ne sont également admises, en petite vitesse, qu'en chargements complets.

C. *Mentions dans la lettre de voiture.*

608 La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 601. Si celle-ci ne contient pas le nom de la matière, le nom commercial sera inscrit, complété de : « *Marchandise du 9^o de la classe VI* ». La désignation de la marchandise doit être *soulignée en rouge*.

D. *Matériel de transport.*1. *Conditions relatives aux wagons et au chargement.*

609 (1) Les matières de la classe VI seront chargées dans des wagons découverts.

(2) Seront recouverts :

a) D'une bâche, imprégnée de désinfectants appropriés et recouverte à son tour d'une seconde bâche, les matières des 1^o, 2^o et 9^o ;

b) D'une bâche ou de carton bitumé, les cornes, onglons ou sabots ou os frais (1^o), non emballés et arrosés de désinfectants appropriés ;

c) D'une bâche, les matières du 3^o non emballées, à moins que ces matières ne soient arrosées de désinfectants appropriés de manière à éviter une mauvaise odeur ;

d) D'une bâche, les matières du 10^o non emballées.

(3) Les matières des 1^o, 2^o et 9^o peuvent également être chargées dans des wagons couverts, aménagés spécialement et munis d'installations de ventilation.

(4) Peuvent également être chargées dans des wagons couverts :

a) Les matières des 1^o et 9^o, si elles sont renfermées dans des récipients métalliques, munies d'une fermeture de sûreté pouvant céder à une pression intérieure ;

b) Les matières des 3^o et 4^o ainsi que les crottes de chiens sèches et la fiente de volaille sèche (7^o).

2. *Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.*

610 Pas de prescriptions.

E. *Interdictions de chargement en commun.*

611 Les matières de la classe VI ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec des denrées alimentaires ou des objets de consommation.

612 Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans le même wagon (art. 6 § 9 al. 2 de la C.I.M.).

F. *Emballages vides. Autres prescriptions.*

613 (1) Les objets des 12^o et 13^o seront nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés.

(2) Les objets du 12^o ne doivent pas être transportés comme expéditions partielles en grande vitesse et seront chargés dans des wagons découverts ; ils ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec des denrées alimentaires ou des objets de consommation.

4. *Danger Notices and Labels on Parcels.*
- 606 No regulations.
- B. *Method of and Restrictions upon Consignment.*
- 607 (1) The substances included in Class VI will only be accepted for fast freight as complete loads.
(2) Similarly, substances mentioned in 10 and 11 will only be accepted for ordinary freight as complete loads.
- C. *Particulars to be entered on the Way-bill.*
- 608 The description of the goods on the way-bill must be in conformity with the denomination printed in *italics* in marg. no. 601. If this does not contain the name of the substance, the trade name must be entered, with the addition : “ *Goods coming under (9) of Class VI* ”. The description of the goods must be *underlined in red*.
- D. *Rolling-Stock.*
1. *Conditions relating to Trucks and Loading.*
- 609 (1) Substances mentioned in Class VI shall be loaded in open trucks.
(2) The following shall be covered :
 (a) With a tarpaulin impregnated with suitable disinfectants and covered again in its turn with a second tarpaulin : substances mentioned in (1), (2) and (9) ;
 (b) With a tarpaulin or tarred felt cover : horns, claws or hoofs or fresh bones (1), not packed, and sprinkled with suitable disinfectants ;
 (c) With a tarpaulin : substances mentioned in (3), not packed, unless these substances are sprinkled with suitable disinfectants in such a way as to prevent a bad odour ;
 (d) With a tarpaulin : substances mentioned in (10), not packed.
(3) Substances mentioned in (1), (2) and (9) may also be loaded in covered trucks specially fitted and equipped with ventilating devices.
(4) The following may also be loaded in covered trucks :
 (a) Substances mentioned in (1) and (9), if they are contained in metal receptacles provided with a safety fastening which will yield to internal pressure ;
 (b) Substances mentioned in (3) and (4), also dry dog-dung and dry fowls' droppings (7).
2. *Danger Notices and Labels on Trucks.*
- 610 No regulations.
- E. *Prohibition of Mixed Loading.*
- 611 Substances mentioned in Class VI may not be loaded in the same truck with foodstuffs or articles for consumption.
- 612 Separate way-bills must be made out for consignments which may not be loaded together in the same truck (Article 6, § 9, paragraph 2, of the C.I.M.).
- F. *Empty Packings. Other Regulations.*
- 613 (1) Articles mentioned in (12) and (13) must be cleaned and treated with suitable disinfectants.
(2) Articles mentioned in (12) may not be transported as part loads by fast freight and must be loaded in open trucks ; they may not be loaded in the same truck with foodstuffs or articles for consumption.

(3) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en *caractères italiques* au marg. 601 et doit être *soulignée en rouge*.

(4) Des lettres de voiture distinctes doivent être établies pour les envois qui ne peuvent pas être chargés en commun dans le même wagon (art. 6 § 9 al. 2 de la CIM).

614 (1) Le chemin de fer peut limiter le transport des matières et objets de la classe VI à certains trains et prendre des dispositions spéciales concernant l'heure et le délai du chargement et du déchargement, ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée.

(2) Si une mauvaise odeur se fait sentir, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés pour en enlever l'odeur.

**615-
699**

APPENDICE I

A. CONDITIONS DE STABILITÉ.

700 Les conditions de stabilité énumérées ci-après sont des minima relatifs, définissant la stabilité requise des matières admises au transport. Ces matières ne peuvent être remises au transport que si elles sont entièrement conformes aux prescriptions suivantes.

701 *Ad marg. 21, 1°*, et marg. 101, 4° : La nitrocellulose chauffée pendant une $\frac{1}{2}$ heure à 132° C ne doit pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. La température d'inflammation doit être supérieure à 180° C. Le fil pyroxylé doit satisfaire aux mêmes conditions de stabilité que la nitrocellulose. Voir marg. 751 a) et 752.

702 *Ad marg. 21, 3°, 4°, 12°, 13° et 14° :*

1° Poudres à la nitrocellulose ne renfermant pas de nitroglycérine :

3 g. de poudre, chauffée pendant une heure à 132° C, ne doivent pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. La température d'inflammation doit être supérieure à 170° C.

2° Poudres à la nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine :

1 g. de poudre, chauffée pendant une heure à 110° C, ne doit pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. La température d'inflammation doit être supérieure à 160° C.

Voir marg. 751 b) et 752.

703 *Ad marg. 21, 5° :* Les déchets de films de nitrocellulose lavés et traités, chauffés pendant une $\frac{1}{2}$ heure à 132° C, ne doivent pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. Voir marg. 751 a).

704 *Ad marg. 21, 8° a) :* Les corps nitrés organiques mentionnés sous 8° a) du marg. 21 ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que l'acide picrique pur. Voir marg. 754, 755 et 756.

705 *Ad marg. 21, 8° b) et 15° :* Les corps nitrés organiques mentionnés sous 8° b) et 15° du marg. 21 ne doivent subir aucune variation de poids après emmagasinage d'une durée de 48 heures à 75° C. Ils ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que :

La trinitrorésorcine, s'ils sont solubles dans l'eau,

La tétranitrométhylaniline, s'ils sont insolubles dans l'eau.

Voir marg. 753 a), 754, 755 et 756.

706 *Ad marg. 21, 10° :* Les explosifs à base de nitrate d'ammoniaque doivent pouvoir être emmagasinés pendant 48 heures à 75° C sans dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. Avant et après emmagasinage, ils ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement

(3) The description of the goods on the way-bill must be in conformity with the denomination printed in *italics* in marg. no. 601 and must be *underlined in red*.

(4) Separate way-bills must be made out for consignments which may not be loaded together in the same truck (Article 6, § 9, paragraph 2, of the C.I.M.).

614 (1) The railway may restrict the transport of substances and articles mentioned in Class VI to certain trains and make special arrangements concerning the hour and the time taken for loading and unloading, and also concerning cartage on departure and arrival.

(2) If a bad odour is perceptible, the railway may at any time have the substances treated with suitable disinfectants to remove the odour.

**615-
699**

APPENDIX I.

A. CONDITIONS OF STABILITY.

700 The conditions of stability enumerated hereunder are relative minimum conditions defining the stability required of substances accepted for transport. Such substances may not be handed over for transport unless they comply absolutely with the following regulations.

701 *Ad* marg. no. 21 (1) and marg. no. 101 (4) : Nitrocellulose heated for half an hour at 132° C. must not give off visible yellowish-brown nitrous vapours. The ignition point must be above 180° C. Pyroxylin thread must comply with the same conditions in regard to stability as nitrocellulose. See marg. nos. 751 (*a*) and 752.

702 *Ad* marg. no. 21 (3), (4), (12), (13) and (14) :

1. Nitrocellulose powders not containing nitroglycerine :

3 g. of powder heated for an hour at 132° C. must not give off visible yellowish-brown nitrous vapours. The ignition point must be above 170° C.

2. Nitrocellulose powders containing nitroglycerine :

1 g. of powder heated for an hour at 110° C. must not give off visible yellowish-brown nitrous vapours. The ignition point must be above 160° C.

See marg. no 751 (*b*) and 752.

703 *Ad* marg. no. 21 (5) : Waste of nitrocellulose films, washed and treated, heated for half an hour at 132° C., must not give off visible yellowish-brown nitrous vapours. See marg. no. 751 (*a*).

704 *Ad* marg. no. 21 (8) (*a*) : The organic nitrated bodies mentioned under (8) (*a*) of marg. no. 21 must not be more sensitive to shock, friction or ignition than pure picric acid. See marg. nos. 754, 755 and 756.

705 *Ad* marg. nos. 21 (8) (*b*) and (15) : The organic nitrated bodies mentioned under (8) (*b*) and (15) of marg. no. 21 must not undergo any change of weight after being stoved for 48 hours at 75° C. They must not be more sensitive to shock, friction or ignition than :

Trinitroresorcin, if they are soluble in water,
Tetranitromethylaniline, if they are insoluble in water.

See marg. nos. 753 (*a*), 754, 755 and 756.

706 *Ad* marg. no. 21 (10) : Explosives with an ammonium nitrate base must be capable of being stoved for 48 hours at 75° C. without giving off visible yellowish-brown nitrous vapours. Before and after stoving they must not be more sensitive to shock, friction or ignition than a control

- et qu'à l'inflammation que l'explosif de comparaison ayant la composition suivante p. 100 : 80 de nitrate d'ammoniaque, 12 de trinitrotoluol, 6 de nitroglycérine et 2 de farine de bois, laquelle doit être de qualité telle que les éléments liquides (nitroglycérine, trinitrotoluol, etc) n'excèdent pas à la température d'essai. Voir marg. 753 b), 754, 755 et 756.
- 707 *Ad marg. 21, 11°* : L'explosif ne doit pas être plus sensible tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que l'explosif de comparaison ayant la composition suivante p. 100 : 75 de nitrate de potasse, 10 de soufre et 15 de lignite. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 708 *Ad marg. 21, 18°* : Les dynamites ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que la gélatine explosive avec 93 p. 100 de nitroglycérine ou les dynamites à la guhr ne renfermant pas plus de 75 p. 100 de nitroglycérine. Voir marg. 754 b), 755 et 756.
- 709 *Ad marg. 21, 19°* : Les mélanges chloratés ne doivent renfermer aucun sel ammoniacal. Ils ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation qu'un explosif chloraté ayant la composition suivante p. 100 : 80 de chlorate de potasse, 10 de dinitrotoluol, 5 de trinitrotoluol, 4 d'huile de ricin et 1 de farine de bois. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 710 *Ad marg. 21, 20° et 21°* : Les poudres noires ne doivent pas être plus sensibles tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que la poudre de chasse moulue la plus fine ayant la composition suivante p. 100 : 75 de nitrate de potasse, 10 de soufre et 15 de charbon de bourdaine. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 711 *Ad marg. 61, 1° b)* : La matière explosive ne doit pas être plus sensible tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que l'acide picrique pur. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 712 *Ad marg. 61, 1° c)* : La matière explosive ne doit pas être plus sensible tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que la nitropentaérythrite. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 713 *Ad marg. 61, 5° d)* : La charge de transmission ne doit pas être plus sensible tant au choc qu'au frottement et qu'à l'inflammation que la tétranitrométhylaniline. Voir marg. 754, 755 et 756.
- 714 *Ad marg. 100 (2) d)* : La charge explosive, après avoir été emmagasinée durant quatre semaines à 50° C, ne doit pas accuser d'altération qui serait due à une stabilité insuffisante. Voir marg. 757.

715-
749

B. RÈGLES RELATIVES AUX ÉPREUVES.

- 750 (1) Les modalités d'exécution des épreuves indiquées ci-après sont applicables lorsque des divergences d'opinion se manifestent sur l'admissibilité des matières au transport par chemin de fer.
- (2) Si l'on suit d'autres méthodes ou modalités d'exécution des épreuves en vue de la vérification des conditions de stabilité indiquées dans la partie A de cet appendice, ces méthodes doivent mener à la même appréciation que celle à laquelle on pourrait arriver par les méthodes ci-après indiquées.
- 751 *Epreuve de stabilité chimique à la chaleur* (voir marg. 701, 702 et 703).

a) *Epreuve sur les matières dénommées aux marg. 701 et 703.*

(1) Dans chacune de deux éprouvettes en verre ayant les dimensions suivantes :

Longueur	350 mm.
Diamètre intérieur	16 mm.
Épaisseur de la paroi	1,5 mm.

on introduit 1 g. d'explosif séché sur du chlorure de calcium. Les deux éprouvettes, complètement couvertes, sans que la fermeture offre de résistance, sont ensuite introduites dans une étuve permettant la visibilité pour les $\frac{4}{5}$ au moins de leur longueur et maintenues à une température

- explosive having the following composition per cent : 80 of ammonium nitrate, 12 of trinitrotoluene, 6 of nitroglycerine and 2 of wood powder, which must be of a quality such that the liquid elements (nitroglycerine, trinitrotoluene, etc.) do not exude at the test temperature. See marg. nos. 753 (b), 754, 755 and 756.
- 707** *Ad marg. no. 21 (11)* : The explosive must not be more sensitive to shock, friction or ignition than a control explosive having the following composition per cent : 75 of potassium nitrate, 10 of sulphur and 15 of lignite. See marg. nos. 754, 755 and 756.
- 708** *Ad marg. no. 21 (18)* : Dynamite must not be more sensitive to shock, friction or ignition than explosive gelatine with 93 % of nitroglycerine or guhr dynamites not containing more than 75 % of nitroglycerine. See marg. nos. 754 (b), 755 and 756.
- 709** *Ad marg. no. 21 (19)* : Chlorated mixtures must not contain any ammonium salts. Nor must they be more sensitive to shock, friction or ignition than a chlorated explosive having the following composition per cent : 80 of potassium chlorate, 10 of dinitrotoluene, 5 of trinitrotoluene, 4 of castor oil and 1 of wood powder. See marg. nos. 754, 755 and 756.
- 710** *Ad marg. no. 21 (20) and (21)* : Black powders must not be more sensitive to shock, friction or ignition than the finest ground sporting powder having the following composition per cent : 75 of potassium nitrate, 10 of sulphur and 15 of alder charcoal. See marg. nos 754, 755 and 756.
- 711** *Ad marg. no. 61 (1) (b)* : The explosive substance must not be more sensitive to shock, friction or ignition than pure picric acid. See marg. nos. 754, 755 and 756.
- 712** *Ad marg. no. 61 (1) (c)* : The explosive substance must not be more sensitive to shock, friction or ignition than nitropentaerythrite. See marg. nos. 754, 755 and 756.
- 713** *Ad marg. no. 61 (5) (d)* : The propellant charge must not be more sensitive to shock, friction or ignition than tetranitromethylaniline. See marg. nos. 754, 755 and 756.
- 714** *Ad marg. no. 100 (2) (d)* : The explosive charge, after having been stoved for 4 weeks at 50° C., must not show any change due to insufficient stability. See marg. no. 757.

**715-
749**

B. RULES FOR TESTS.

- 750** (1). The procedure for carrying out the tests indicated hereunder is applicable when a difference of opinion arises as to whether substances can be accepted for transport by rail.

(2) If other methods or procedures are used for carrying out tests to verify the conditions of stability mentioned in Part A of this Appendix, such methods must permit of reaching the same findings as could be reached by the methods indicated hereunder.

- 751** *Test of chemical stability under heat* (see marg. nos. 701, 702 and 703).

- (a) *Test on the substances mentioned in marg. nos. 701 and 703.*

- (1) Into each of two glass test-tubes of the following dimensions :

Length	350 mm.
Internal diameter	16 mm.
Thickness of wall	1.5 mm.

1 g. of explosive dried on calcium chloride is introduced. The two test-tubes, completely covered, though the cover must not offer any resistance, are then placed in a drying-cupboard permitting of visibility for at least four-fifths of their length and kept at an even temperature of 132° C. for

constante de 132° C pendant 30 minutes. On observe si, pendant ce laps de temps, des gaz nitreux se dégagent, à l'état de vapeurs jaune brun, particulièrement bien visibles sur un fond blanc.

(2) La substance est réputée stable si ces vapeurs sont absentes.

b) *Epreuve sur les poudres dénommées au marg. 702.*

(1) Poudres à la nitrocellulose ne renfermant pas de nitroglycérine, gélatinisées ou non : on introduit 3 g. de poudres dans des éprouvettes en verre analogues à celles indiquées sous a) et qui sont ensuite placées dans une étuve maintenue à une température constante de 132° C.

(2) Poudres à la nitocellulose renfermant de la nitroglycérine : on introduit 1 g. de poudres dans des éprouvettes en verre analogues à celles indiquées sous a) et qui sont ensuite placées dans une étuve maintenue à une température constante de 110° C.

(3) Les éprouvettes contenant les poudres des (1) et (2) sont maintenues à l'étuve pendant une heure. Pendant cette période des gaz nitreux ne doivent pas être visibles. Constatation et appréciation comme sous a).

752 *Température d'inflammation (voir marg. 701 et 702).*

(1) La température d'inflammation est déterminée en chauffant 0,2 g. de matière renfermée dans une éprouvette en verre qui est immergée dans un bain métallique de Wood. L'éprouvette est placée dans le bain lorsque celui-ci a atteint 100° C. La température du bain est ensuite élevée progressivement de 5° C par minute.

(2) Les éprouvettes doivent avoir les dimensions suivantes :

Longueur	125 mm.
Diamètre intérieur	15 mm.
Epaisseur de la paroi	0,5 mm.

et doivent être immergées à une profondeur de 20 mm.

(3) L'épreuve doit être répétée trois fois, en notant chaque fois la température à laquelle une inflammation de la matière se produit, c'est-à-dire : combustion lente ou rapide, déflagration ou détonation.

(4) La température la plus basse relevée dans les trois épreuves indique la température d'inflammation.

753 *Epreuve de stabilité : emmagasinage à 75° C (voir marg. 705 et 706).*

a) *Epreuve sur les matières dénommées au marg. 705.*

(1) L'explosif est séché sur du chlorure de calcium et ensuite deux échantillons chacun d'environ 10 g., exactement pesés, sont placés dans des flacons cylindriques en verre, non fermés, d'un diamètre intérieur de 3 cm. et d'une hauteur de 5 cm., et chauffés dans une étuve, dans laquelle ils sont bien visibles, pendant 48 heures à une température constante de 75° C.

(2) La perte en poids des deux échantillons, constatée après le refroidissement, ne doit pas être appréciable.

b) *Epreuve sur les matières dénommées au marg. 706.*

(1) Deux échantillons d'explosifs d'un poids unitaire de 10 g. sont introduits dans des flacons cylindriques en verre d'un diamètre intérieur de 3 cm., d'une hauteur de 5 cm. jusqu'à la surface inférieure du couvercle, bien fermés avec leur couvercle et chauffés dans une étuve, dans laquelle ils sont bien visibles, pendant 48 heures à une température constante de 75° C.

(2) Pendant cette période, des gaz nitreux ne doivent pas être visibles. Constatation et appréciation comme au marg. 751 a).

30 minutes. During that time it should be observed whether nitrous gases are given off in the form of yellowish-brown vapours, particularly clearly visible against a white background.

(2) The substance is deemed stable if these vapours are absent.

(b) *Tests on the powders mentioned in marg. no. 702.*

(1) Nitrocellulose powders not containing nitroglycerine, gelatinised or otherwise : 3 g. of powder are placed in glass test-tubes similar to those mentioned in (a), which are then placed in a drying-cupboard kept at an even temperature of 132° C.

(2) Nitrocellulose powders containing nitroglycerine : 1 g. of powder is placed in glass test-tubes similar to those mentioned in (a), which are then placed in a drying-cupboard kept at an even temperature of 110° C.

(3) The test-tubes containing the powders referred to in (1) and (2) are kept in the drying-cupboard for one hour. During that period nitrous gases should not be visible. Results and findings as in (a).

752 *Ignition temperature* (see marg. nos. 701 and 702).

(1) The ignition temperature is determined by heating 0.2 g. of the substance, enclosed in a glass test-tube which is immersed in a Wood's metal bath. The test-tube is placed in the bath when the latter has reached 100° C. The temperature of the bath is then gradually raised 5° C. per minute.

(2) The test-tubes must be of the following dimensions :

Length	125 mm.
Internal diameter	15 mm.
Thickness of wall	0.5 mm.

and must be immersed to a depth of 20 mm.

(3) The test should be repeated three times, noting each time the temperature at which ignition of the substance occurs, that is to say : slow or rapid combustion, deflagration or detonation.

(4) The lowest temperature noted in the three tests is the ignition temperature.

753 *Test of stability : stoving at 75° C.* (see marg. nos. 705 and 706).

(a) *Test on the substances mentioned under marg. no. 705.*

(1) The explosive is dried on calcium chloride and then two samples, each of about 10 g. accurately weighed, are placed in cylindrical glass bottles, not closed, of internal diameter 3 cm. and height 5 cm., and heated in a drying-cupboard, in which they are clearly visible, for 48 hours at an even temperature of 75° C.

(2) The loss of weight of the two samples, noted after cooling, should not be appreciable.

(b) *Test on the substances mentioned under marg. no. 706.*

(1) Two samples of explosive, each weighing 10 g., are placed in cylindrical glass bottles of internal diameter 3 cm. and height 5 cm. up to the lower surface of the lid, carefully closed with their lids and heated in a drying-cupboard, in which they are clearly visible, for 48 hours at an even temperature of 75° C.

(2) During that period nitrous gases should not be visible. Results and findings as under marg. no. 751 (a).

Epreuve de sensibilité au chauffage au rouge et à l'inflammation (voir marg. 704 à 713.)

754 a) *Epreuve au vase hémisphérique en fer rougi* (voir marg. 704 à 707 et 709 à 713).

(1) Dans un vase hémisphérique en fer d'une épaisseur de 1 mm. et d'un diamètre de 120 mm., chauffé au rouge, on jette des quantités croissantes de 0,5 g. jusqu'à 10 g. de l'explosif à examiner. Les résultats de l'épreuve sont à distinguer comme suit :

- 1^o Inflammation avec combustion lente (explosifs au nitrate d'ammoniaque) ;
- 2^o Inflammation avec combustion rapide (explosifs au chlorate) ;
- 3^o Inflammation avec combustion violente et déflagration (poudre noire) ;
- 4^o Détonation (fulminate de mercure).

(2) On doit tenir compte de l'influence de la masse d'explosif employée sur la marche des phénomènes.

(3) L'explosif à examiner ne doit montrer aucune différence essentielle avec l'explosif de comparaison.

(4) Les vases en fer doivent être nettoyés avec soin avant toute épreuve et doivent souvent être remplacés.

b) *Epreuve d'aptitude à l'inflammation* (voir marg. 704 à 713).

(1) L'explosif à examiner est placé, sous forme d'un petit tas, sur une plaque en fer, en employant — d'après les résultats de l'épreuve sous a) — des quantités croissantes de 0,5 g. jusqu'à 100 g. au maximum.

(2) Le sommet du petit tas est ensuite mis en contact avec la flamme d'une allumette et on note si l'explosif s'allume et brûle lentement, déflagre ou détone et si, une fois enflammé, la combustion continue même après que l'allumette a été éloignée. Si aucune inflammation ne se produit, on fait une épreuve analogue en mettant l'explosif en contact avec une flamme de gaz et on fait les mêmes constatations.

(3) Les résultats de l'épreuve sont mis en parallèle avec ceux qu'on obtient sur l'explosif de comparaison.

755 *Epreuve de sensibilité au choc* (voir marg. 704 à 713).

(1) Les explosifs doivent être pulvérisés et séchés sur du chlorure de calcium. Les explosifs qui, eu égard à leur nature, ne peuvent pas être pulvérisés, sont coupés en petits morceaux ou râpés ; s'il s'agit d'explosifs à l'état gélatineux, on prépare de petits disques.

(2) L'appareil pour l'exécution de l'épreuve consiste en une masse glissant entre deux barres et pouvant être fixée à une hauteur de chute déterminée ; cette masse doit pouvoir être déclenchée facilement en vue de la chute. La masse ne tombe pas directement sur l'explosif, mais tombe sur un pilon constitué par une partie supérieure D et une partie inférieure E, toutes les deux en acier très dur glissant légèrement dans l'anneau de guide F (esquisse 1)¹. L'échantillon de l'explosif est placé entre la partie supérieure et la partie inférieure du pilon. Celui-ci et l'anneau de guide se trouvent dans un cylindre de protection C en acier trempé, placé sur un bloc en acier B lequel est plongé dans une fondation en ciment A (esquisse 2)¹. Les dimensions des différentes parties sont indiquées dans l'esquisse ci-après.

(3) Les épreuves sont exécutées tour à tour sur l'explosif à examiner et sur l'explosif de comparaison de la manière suivante :

a) L'explosif, mesuré à l'aide d'une petite cuiller de la capacité de 0,05 cm³, est disposé avec soin entre les deux parties du pilon, dont les surfaces de contact ne doivent pas être humides. La température ambiante ne doit pas dépasser 30° C, ni être inférieure à 15° C. Chaque échantillon de l'explosif doit recevoir le choc une seule fois. Après chaque épreuve, le pilon et l'anneau de guide doivent être nettoyés avec soin, en enlevant tout résidu éventuel d'explosif ;

¹ Voir page 598 de ce volume.

Test of sensitiveness to red heat and ignition (see marg. nos. 704 to 713).

754 (a) *Test in concave iron dish at red heat* (see marg. nos. 704 to 707 and 709 to 713).

(1) Quantities of the explosive to be examined, increasing from 0.5 g. to 10 g., are thrown into a concave iron dish 1 mm. thick and 120 mm. in diameter, heated to red heat.

The results of the test should be differentiated as follows :

1. Ignition with slow combustion (explosives containing nitrate of ammonia).
2. Ignition with rapid combustion (explosives containing chlorate).
3. Ignition with violent combustion and deflagration (black powder).
4. Detonation (fulminate of mercury).

(2) Account must be taken of the influence of the mass of explosive employed on the march of events.

(3) The explosive to be examined should not exhibit any essential difference as compared with the control explosive.

(4) The iron dishes must be carefully cleaned for each test and frequently replaced.

(b) *Test of inflammability* (see marg. nos. 704 to 713).

(1) The explosive to be examined is placed, in the form of a little heap, on an iron plate, quantities increasing from 0.5 g. up to a maximum of 100 g. being employed, according to the results of the test under (a).

(2) The apex of the little heap is then brought into contact with a match-flame and note is taken whether the explosive catches fire and burns slowly, deflagrates or detonates, and whether, when it is once alight, combustion continues even after the match has been removed. If no ignition occurs, a similar test is carried out bringing the explosive into contact with a gas-jet, and the same points are noted.

(3) The results of the test are compared with those obtained with the control explosive.

755 *Test of sensitiveness to shock* (see marg. nos. 704 to 713).

(1) The explosives must be pulverised and dried on calcium chloride. Explosives which, by reason of their nature, cannot be pulverised, must be cut up into small pieces or grated ; in the case of explosives in a gelatinous state, small discs are prepared.

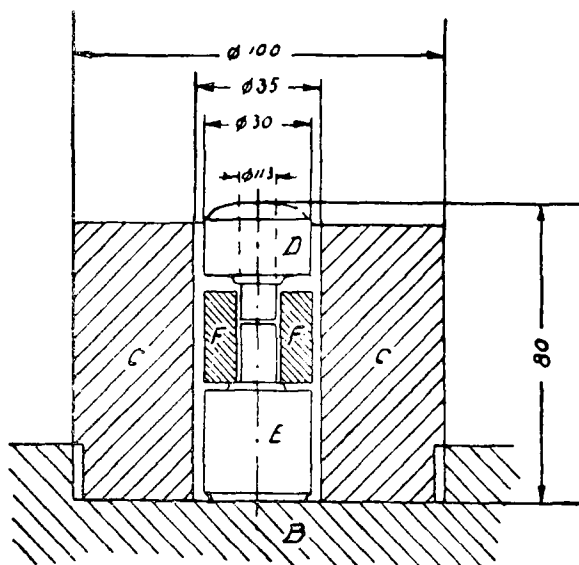
(2) The apparatus for carrying out the test consists of a mass sliding between two bars and such that it can be fixed at a given falling height ; it must also be such that it can be released easily and allowed to fall. The mass does not fall directly on the explosive, but on a rammer consisting of an upper part D and a lower part E, both of very hard steel sliding lightly in guide-runner F (Plan 1)¹. The sample of explosive is placed between the upper and lower parts of the rammer. The latter and the guide-runner are enclosed in a protective cylinder C of tempered steel placed on a steel block B, which is embedded in a cement foundation A (Plan 2)¹. The dimensions of the different parts are shown in the plan hereunder.

(3) The tests are carried out alternately on the explosive to be examined and on the control explosive, in the following manner :

(a) The explosive, measured by means of a small spoon of a capacity of 0.05 cc., is carefully placed between the two parts of the rammer, the contact surfaces of which must not be damp. The ambient temperature must not be above 30° C. or below 15° C. Each sample of explosive should receive the shock once only. After each test, the rammer and the guide-runner must be carefully cleaned, any possible trace of the explosive being removed.

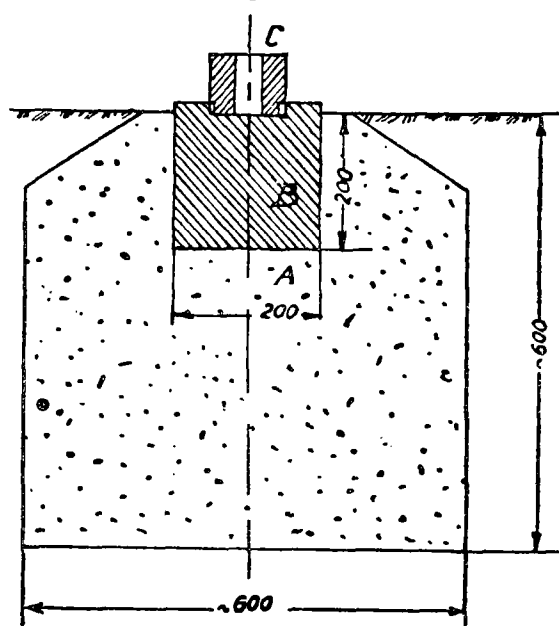
¹ See page 599 of this volume.

Esq. 1



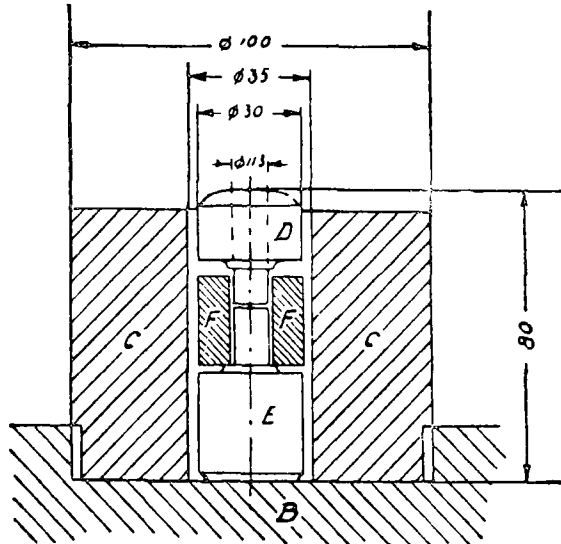
Echelle 1 : 2

Esq. 2



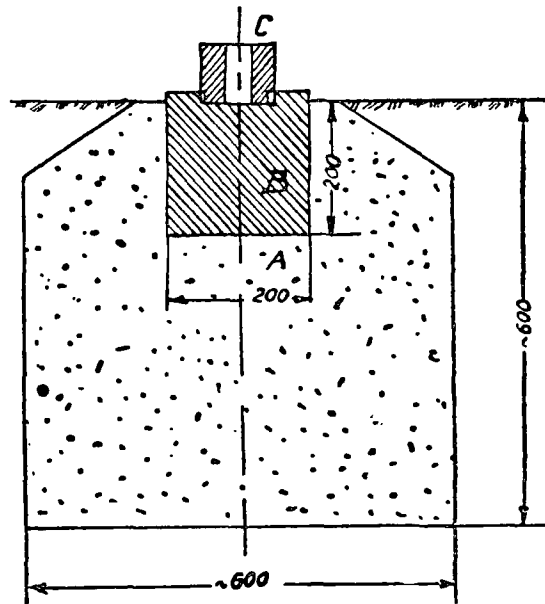
Echelle 1 : 10

Plan 1.



Scale 1 : 2

Plan 2.



Scale 1 : 10

b) Les épreuves doivent être commencées à des hauteurs de chute susceptibles de provoquer l'explosion complète des explosifs soumis à l'épreuve. On diminue graduellement la hauteur de chute jusqu'à ce qu'on arrive à une explosion incomplète ou nulle. A cette hauteur on exécute quatre épreuves de choc et, si au moins une de ces épreuves donne lieu à une explosion nette, on exécute encore quatre épreuves à une hauteur de chute légèrement inférieure et ainsi de suite ;

c) Est considérée comme limite de sensibilité la hauteur de chute la plus basse qui a causé une explosion nette au cours d'une série d'au moins quatre épreuves exécutées à cette hauteur ;

d) L'épreuve de choc est normalement exécutée avec une masse de chute de 2 kg., cependant si la sensibilité au choc avec cette masse dépasse la hauteur de chute de 60 à 70 cm., l'épreuve de choc doit être exécutée avec une masse de chute de 5 kg.

756 *Epreuve de sensibilité au frottement* (voir marg. 704 à 713).

(1) L'explosif doit être séché sur du chlorure de calcium. Un échantillon d'explosif est comprimé et fortement pilonné dans un mortier de porcelaine non verni, au moyen d'un pilon également non verni. On doit avoir soin que le mortier et le pilon possèdent une température supérieure de 10 degrés environ à la température ambiante (15° à 30°).

(2) Les résultats de l'épreuve sont mis en parallèle avec ceux qu'on obtient sur l'explosif de comparaison et sont à distinguer comme suit :

1° Aucun effet ;

2° Faibles crépitements isolés ;

3° Crépitements fréquents ou crépitements isolés très énergiques.

(3) Les explosifs qui, à l'épreuve, donnent le résultat indiqué sous 1° sont considérés comme pratiquement insensibles au frottement ; ils sont qualifiés de modérément sensibles s'ils donnent le résultat mentionné sous 2° ; ils sont considérés comme très sensibles lorsqu'ils donnent le résultat indiqué sous 3°.

757 *La stabilité des produits dénommés au marg. 714* est contrôlée suivant les méthodes de laboratoire ordinaires.

**758-
799**

APPENDICE II

CONDITIONS D'UTILISATION DES WAGONS MUNIS D'INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES.

800 Les matières et objets sujets à l'explosion de la classe I *a)* et des 3°, 5°, 6°, 7°, 13° et 14° de la classe I *b)* et les matières inflammables des classes III *a)* et III *b)* ne peuvent être transportés dans des wagons munis d'installations électriques que lorsque celles-ci satisfont aux conditions suivantes :

a) Les canalisations électriques doivent être enfermées dans des tubes ou dans des moulures.

b) Les lampes d'éclairage doivent être des lampes à incandescence, protégées par des globes en verre résistants et étanches, ou par des couvercles en treillage métallique à mailles suffisamment serrées ou par de fortes enveloppes transparentes, fermées de manière étanche vers l'intérieur du wagon.

c) Les commutateurs, fusibles, appareils de réglage et installations analogues peuvent se trouver à l'intérieur du wagon s'ils travaillent à une tension de 40 volts au plus et ne se trouvent pas sans protection dans le même compartiment que le chargement.

d) Les machines électriques, parafoudres, rhéostats et réchauds, installations de réglage et appareils de sécurité (p. ex. fusibles, interrupteurs automatiques), dans lesquels s'effectuent des coupures de courant, ne peuvent être placés à l'intérieur du

(b) The tests must be begun at falling heights such as to cause the complete explosion of the explosives subjected to the test. The falling height is gradually reduced until there is an incomplete explosion or no explosion at all. At this height four shock tests are carried out, and, if at least one of these tests causes a definite explosion, then four other tests are carried out at a slightly lower falling height, and so on.

(c) The limit of sensitiveness is deemed to be the lowest falling height at which there has been a definite explosion during a series of at least four tests carried out at that height.

(d) The shock test is normally carried out with a falling mass of 2 kg. ; if, however, sensitiveness to shock with this mass is at a falling height exceeding 60 to 70 cm., the shock test must be carried out with a falling mass of 5 kg.

756 *Test of sensitiveness to friction* (see marg. 704 to 713).

(1) The explosive must be dried on calcium chloride. A sample of explosive is compressed and strongly pounded in an unglazed porcelain mortar by means of an unglazed pestle. Care must be taken to see that the temperature both of the mortar and of the pestle is about 10° higher than the ambient temperature (15° to 30°).

(2) The results of the test are compared with those obtained with the control explosive and should be differentiated as follows :

1. No effect ;
2. Faint isolated cracklings ;
3. Frequent cracklings or very violent isolated cracklings.

(3) Explosives which, under test, give the result mentioned in 1 are considered practically insensitive to friction ; they are described as moderately sensitive if they give the result mentioned in 2 ; they are considered very sensitive when they give the result mentioned in 3.

757 *The stability of the substances mentioned under marg. no. 714* is tested by ordinary laboratory methods.

**758-
799**

APPENDIX II.

CONDITIONS GOVERNING THE USE OF TRUCKS PROVIDED WITH ELECTRIC FITTINGS.

800 Explosive substances and articles included in Class I(a) and (3), (5), (6), (7), (13) and (14) of Class I(b), and inflammable substances included in Classes III(a) and III(b), may not be carried in trucks provided with electric fittings unless the latter comply with the following conditions :

(a) The electric wires must be enclosed in tubes or mouldings.

(b) The lamps used for lighting must be incandescent lamps, protected by strong impervious glass globes, or by covers made of wire-netting with a sufficiently close mesh, or by strong transparent covers closed towards the inside of the truck in such a way as to make them impervious.

(c) Switches, fuses, control apparatus and similar fittings may be placed inside the truck, provided that they operate at a tension of not more than 40 volts and that there are no unprotected fittings in the same compartment as the load.

(d) Electrical machinery, lightning-conductors, rheostats and stoves, control equipment and safety apparatus (such as fuses and automatic cut-outs), by which the current is switched off, may not be placed inside the truck with the load unless they

wagon, avec le chargement, que s'ils sont enfermés dans des coffrets incombustibles et construits de manière à éviter les explosions des gaz. Mais, s'ils travaillent à une tension de 40 volts au plus, ces mêmes appareils pourront être placés, sans protection spéciale, à l'intérieur du wagon ; ils ne doivent pas toutefois se trouver dans le même compartiment que le chargement.

801 (1) Les matières et objets du marg. 800 ne doivent pas être chargés dans des wagons munis d'appareils de chauffage électrique ni, en général, dans des wagons munis de transformateurs.

(2) L'emploi de wagons munis de transformateurs à air n'est permis que pour les matières inflammables des classes III *a*) et III *b*) et à la condition que les transformateurs soient construits de manière à exclure tout incendie et soient placés au-dessous du châssis du wagon, séparés de ce dernier par un isolant de nature et de dimensions telles qu'un incendie du transformateur ne puisse se communiquer à la caisse du wagon.

(3) Les wagons possédant des transformateurs doivent être marqués spécialement, à moins qu'ils ne soient sans autres indications reconnaissables comme tels.

802 Les wagons ne répondant pas à ces conditions pourront toutefois être utilisés au transport des matières et objets visés ci-dessus, si toutes les installations électriques qui ne satisfont pas à ces prescriptions sont privées de courant et garanties contre leur mise en circuit pendant le transport.

803-
809

APPENDICE III

I. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ÉTIQUETTES DE DANGER.

810 Les dimensions prescrites pour les étiquettes sont celles du format normal A 5 (148 × 210 mm). Les dimensions des étiquettes à apposer sur les colis peuvent être réduites jusqu'au format A 7 (74 × 105 mm).

811 Les étiquettes de danger doivent être collées sur les colis ou fixées d'une autre manière appropriée. Ce n'est qu'au cas où l'état extérieur d'un colis ne le permettrait pas qu'elles seraient collées sur des cartons ou tablettes solidement attachés aux colis. Aux lieu et place des étiquettes, les expéditeurs peuvent apposer sur les emballages d'expédition des marques de danger indélébiles correspondant exactement aux modèles prescrits.

812 Les anciennes étiquettes de danger qui ne sont pas absolument conformes aux nouveaux modèles peuvent être utilisées jusqu'à épuisement du stock. De même, les emballages d'expédition portant d'anciennes marques indélébiles, qui ne correspondent plus exactement aux nouveaux modèles, peuvent continuer à être utilisés.

2. EXPLICATION DES FIGURES.

813 Les étiquettes de danger prescrites pour les matières et objets des classes I à V (voir les tableaux reproduits à la fin) signifient :

- | | |
|---|---|
| N° 1 (bombe <i>rouge</i> , encadrée une fois) : | Sujet à l'explosion ; |
| Prescrite aux marg. 43 <i>a</i>), 48, 78 <i>b</i>),
82 ; | Ne doit pas être chargé dans le même wagon
avec des colis munis de l'étiquette N° 3
(<i>noire</i>) ; |
| N° 2 (bombe <i>rouge</i> , encadrée deux fois) : | Sujet à l'explosion ; |
| Prescrite aux marg. 43 <i>b</i>), 48, 78 <i>c</i>),
82 ; | Ne doit être admis au transport que comme
chargements complets ;
En ce qui concerne les interdictions de char-
gement en commun voir marg. 49, 83 et 314 ; |

are enclosed in fireproof chests constructed in such a way as to prevent explosions of gas. If, however, it operates at a tension of not more than 40 volts, such apparatus may be placed inside the truck without any special protection, but not in the same compartment as the load.

801 (1) The substances and articles referred to under marg. no. 800 must not be loaded in trucks fitted with electric heating apparatus, nor, as a rule, on trucks equipped with transformers.

(2) Trucks equipped with air transformers may be used solely for the inflammable substances included in Classes III(a) and III(b), on condition that the transformers are so constructed as to obviate any risk of fire and are placed under the underframe of the truck, from which they must be separated by an insulator of such a nature and of such dimensions that, should the transformer catch fire, the fire cannot spread to the body of the truck.

(3) Trucks with transformers must be specially marked unless they are recognisable as such without further indication.

802 Trucks which do not comply with these conditions may, however, be used for the transport of the substances and articles mentioned above if all the electric fittings which do not meet these requirements are currentless and there is no risk of the current's being switched on during transport.

803-
809

APPENDIX III.

I. REGULATIONS CONCERNING DANGER LABELS.

810 Labels must be of the standard size A 5 (148 × 210 mm.). Labels to be affixed to parcels may be reduced to size A 7 (74 × 105 mm.)

811 Danger labels must be stuck on to parcels or securely affixed in some other manner. They may only be stuck on to cards or tablets, which must be securely attached, when they cannot be stuck on or affixed to the outside of the parcel. Instead of labels, consignors may affix to the outside packing indelible danger stamps, which must be a faithful reproduction of the prescribed models.

812 Old danger labels which are not quite the same as the new models may be used until the stock is exhausted. Similarly, outside packings bearing old indelible stamps which are not quite the same as the new models may still be used.

2. EXPLANATION OF DIAGRAMS.

813 The danger labels required for the substances and articles coming under Classes I to V (see the sketches reproduced hereafter) mean :

No. 1 (a *red* bomb with a single border) : Liable to explode ;
As specified under marg. nos. 43 (a), Not to be loaded in the same truck as parcels
48, 78 (b), 82 ; bearing label no. 3 (*black*) ;

No. 2 (a *red* bomb with a double border) : Liable to explode ;
As specified under marg. nos. 43 (b), May only be accepted for transport as complete loads ;
48, 78 (c), 82 ; For prohibitions of mixed loading, see marg. nos. 49, 83 and 314 ;

- N° 3 (bombe *noire*, encadrée une fois) :
Prescrite aux marg. 78 a), 82 ;
Sujet à l'explosion ;
Ne doit pas être chargé dans le même wagon avec des colis munis de l'étiquette N° 1 (*rouge*) ou de l'étiquette N° 4 (*rouge*) ;
- N° 4 (torche *rouge*) :
Prescrite aux marg. 308 (1) et (2), 313 ;
Danger de feu ;
Ne doit pas être chargé dans le même wagon avec des colis munis de l'étiquette N° 3 (*noire*) ;
- N° 5 (torche *bleue*) :
Prescrite aux marg. 212 (1) et (4), 217 (1) ;
Sujet à l'inflammation spontanée ;
- N° 6 (fourneau barré par une croix et radiateur de chauffage barré par une croix ; *noirs*) :
Prescrite au marg. 360 ;
Ne pas mettre à proximité de radiateurs ou conduites de chauffage ou de fourneaux allumés ;
- N° 7 (tête de mort *noire*) :
Prescrite aux marg. 420 (1), 426 (1), 428 (3) ;
Matière vénéneuse ;
A tenir isolée des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons et dans les halles aux marchandises ;
- N° 8 (bonbonne *rouge*) :
Prescrite aux marg. 513 (1) et (5), 519 ;
Matière caustique ;
- N° 9 (main dont la chair est rongée à 4 doigts et 2 flèches dans un plan vertical ; *noires*) :
Prescrite aux marg. 513 (1) et (5), 519, 521 (3) ;
Acide fluorhydrique concentré ;
Ne pas toucher à mains nues le contenu ou les traces de cet acide ;
haut ;
- N° 10 (deux flèches *noires* dans un plan vertical) :
Prescrite aux marg. 151, 212 (2) et (4), 513 (1), (3) et (5), 516 (2) a) ;
Haut ;
- N° 11 (verre à pied *rouge*) :
Prescrite aux marg. 151, 212 (3) et (4), 308 (1) et (2), 513 (4) et (5) ;
A manier avec précaution, ou : ne pas culbuter ;
- N° 12 (parapluie ouvert *noir*) :
Prescrite au marg. 185 ;
Craint l'humidité ;
- N° 13 (ventilateur *noir*) :
Prescrite au marg. 426 (2) ;
Aérer largement avant de commencer le déchargement, ou : entreposer dans un lieu aéré ;
- N° 14 (étiquette triangulaire *rouge* avec inscription en *noir*) :
Prescrite aux marg. 159, 217 (2), 313.
A manœuvrer avec précaution.

- No. 3 (a *black* bomb with a single border) : Liable to explode ;
As specified under marg. nos 78 (*a*),
82 ; Not to be loaded in the same truck as parcels
bearing label no. 1 (*red*) or label no. 4 (*red*) ;
- No. 4 (a *red* torch) : Inflammable ;
As specified under marg. nos. 308 (1)
and (2), 313 ; Not to be loaded in the same truck as parcels
bearing label no. 3 (*black*) ;
- No. 5 (a *blue* torch) : Liable to spontaneous combustion ;
As specified under marg. nos. 212 (1)
and (4), 217 (1) ;
- No. 6 (a stove crossed out and a radiator
crossed out ; *black*) : Not to be placed near radiators or hot pipes
or lighted stoves ;
As specified under marg. no. 360 ;
- No. 7 (a *black* death's head) : Poisonous ;
As specified under marg. nos. 420 (1),
426 (1), 428 (3) ; Not to be placed near foodstuffs or articles for
consumption either in trucks or in goods
depots ;
- No. 8 (a *red* carboy) : Corrosive ;
As specified under marg. nos. 513 (1)
and (5), 519 ;
- No. 9 (a hand with the flesh of four fingers
eaten away, and two vertical arrows,
black) : Concentrated hydrofluoric acid ;
As specified under marg. nos. 513 (1)
and (5), 519, 521 (3) ; The contents or traces of this acid must
not be touched with bare hands ;
This side up.
- No. 10 (two *black* vertical arrows) : This side up.
As specified under marg. nos. 151,
212 (2) and (4), 513 (1), (3) and (5),
516 (2) (*a*) ;
- No. 11 (a *red* wineglass) : Handle with care, or : To be kept upright.
As specified under marg. nos 151,
212 (3) and (4), 308 (1) and (2),
513 (4) and (5) ;
- No. 12 (a *black* open umbrella) : To be kept dry.
As specified under marg. no. 185 ;
- No. 13 (a *black* electric fan) : To be well aired before unloading begins, or :
As specified under marg. no. 426 (2) ; To be kept in a well-ventilated place.
- No. 14 (a *red* triangular label with *black*
lettering) : Handle with care.
As specified under marg. nos. 159,
217 (2), 313.

ÉTIQUETTES DE DANGER
DANGER LABELS.

Signification : Voir Appendice III (marg. 813).
See Appendix III (marg. no. 813).

Reproduction réduite : 1/24 du format normal A 5 (148 × 210 mm).
Reduced scale : 1/24 of the standard size A 5 (148 × 210 mm.)

N° 1



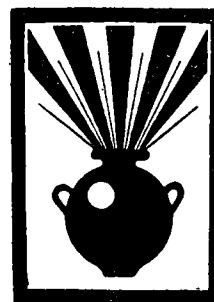
Marg. 43, 48, 78, 82

N° 2



Marg. 43, 48, 78, 82

N° 3



Marg. 78, 82

N° 4



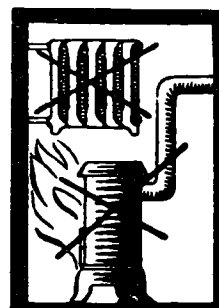
Marg. 308, 313

N° 5



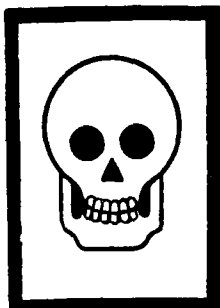
Marg. 212, 217

N° 6



Marg. 360

N° 7



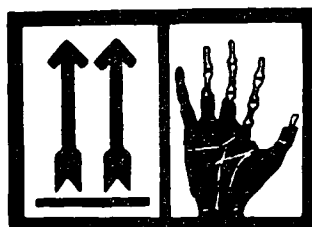
Marg. 420, 426, 428

N° 8



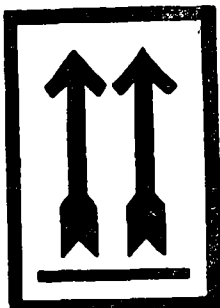
Marg. 513, 519

N° 9



Marg. 513, 519, 521

N° 10



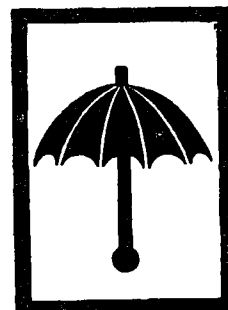
Marg. 151, 212, 513, 516

N° 11



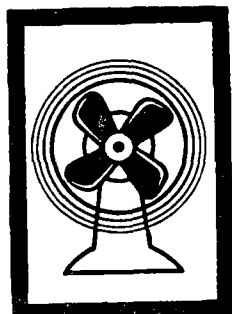
Marg. 151, 212, 308, 513

N° 12



Marg. 185

N° 13



Marg. 426

N° 14



Marg. 159, 217, 313

(L'annexe II figure à la fin de ce volume.)

ANNEXE III

(Article 12)

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

DÉCLARATION GÉNÉRALE.

La gare de du chemin de fer de
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que
je lui remettrai pour être expédiées, savoir :

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

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant
mention de la présente déclaration, sont remises au transport
sans emballage *
sous l'emballage défectueux dont la description suit * :

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

A, le 19.....

(Signature)

* Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.

(Annex II figures at the end of the Volume.)

ANNEX III.
(Article 12.)

ABSENCE OR DEFECTIVE STATE OF PACKING.

GENERAL DECLARATION.

The Station on the
Railway, at my request, has accepted for transport as from this date the under-mentioned goods
which I shall hand over to it for despatch, viz. :

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

I hereby acknowledge that these goods, accompanied by a way-bill containing a note of the present
declaration, are being handed over for transport

unpacked *

packing defective as under * :

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

At, the 19.....

(Signature)

* Cross out whichever does not apply.

ANNEXE IV
(Article 21)

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de du chemin de fer de
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogrammes

remise au transport avec la lettre de voiture $\frac{\text{à grande}}{\text{à petite}}$ * vitesse du 19.....
à l'adresse de M. à
les modifications suivantes * :

- 1° La retourner à la station de départ à M. ;
- 2° L'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures ;
- 3° Surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures ;
- 4° La livrer à M. à
gare du chemin de fer de ;
- 5° Ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de
(en toutes lettres)
- 6° La livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais
d'un remboursement de
(en toutes lettres)
- 7° La livrer sans recouvrer le montant de remboursement ;
- 8° La livrer franco

A, le 19.....

(Signature)

* Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.

A la gare de du chemin de fer de
Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues
au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des
marchandises par chemins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui
a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été
rectifié. La présente déclaration se réfère à notre télégramme du N°
retiré

A, le 19.....

Le chef de gare.

ANNEX IV.
(Article 21.)

MODIFICATION OF THE TRANSPORT CONTRACT.

The Station on the
Railway is hereby requested to modify the transport contract of the under-mentioned consignment :

Marks and numbers	Number	Nature of packing	Description of the goods	Weight in kg.

handed over for transport with the fast freight * way-bill of 19.....
slow freight
consigned to M. at
as follows* :

- (1) Return the consignment to M. at station of despatch ;
- (2) Hold up *en route* pending further instructions ;
- (3) Postpone delivery pending further instructions ;
- (4) Deliver to M. at Station
on the Railway ;
- (5) Collect [REDACTED] cash on delivery ;
(in words)
- (6) Collect [REDACTED] cash on delivery instead of amount previously
(in words)
indicated on way-bill ;
- (7) Cancel previous instructions for collection of cash on delivery ;
- (8) Deliver free of all charges

At, the 19.....

(Signature)

* Strike out whichever does not apply.

To the Station on the Railway.
The above instructions as received from the consignor are transmitted for necessary action as
laid down in the first paragraph of Article 22 of the International Convention concerning the Transport
of Goods by Rail. They have been entered on the duplicate way-bill presented by the consignor.
The papers concerning collection of cash on delivery given to the consignor have been corrected
withdrawn.
This is to confirm our telegram of No.

At, the 19.....

Station Master.

ANNEXE V
(Article 57)

RÈGLEMENT

RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER.

Article premier.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne. Son organisation, dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues ; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouverts devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de

ANNEX V.
(Article 57.)

REGULATIONS

REGARDING THE CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL.

Article 1.

§ 1. — The Central Office for International Transport by Rail shall be established at Berne. The Swiss Federal Council shall be entrusted with the task of organising the Office in accordance with Article 57 of the Convention and with the supervision of its activities.

§ 2. — The expenses of the Central Office shall be borne by the contracting States in proportion to the length of the railway lines or of the routes served by other undertakings admitted to participation in transport under the International Convention. Water transport undertakings shall, however, contribute in proportion to one-half only of the length of the routes they serve. The contribution of each State shall be not more than 1 fr. 40 per kilometre. The amount of the annual contribution per kilometre of railway line shall be fixed for each financial year by the Swiss Federal Council, after consultation with the Central Office, due regard being had to the circumstances and to current requirements. The total sum fixed shall always be collected. When the actual expenditure of the Office is less than the sum thus calculated, the amount not spent shall be paid into the Retirement and Pensions Fund, the interest accruing on which is to be used for the purpose of making grants or allowances to officials and employees of the Central Office who, by reason of age, accident or sickness, are no longer able to perform their duties.

On submitting its annual report and accounts to the contracting States, the Central Office shall invite them to pay their contributions towards the expenditure of the past financial year. Any State not having paid its contribution by October 1st shall once more be requested to do so. Should this request have no effect, the Central Office shall send a further reminder at the beginning of the next year when forwarding the report on the next financial year. If by the following July 1st this reminder has elicited no response, the State in arrears shall be approached a fourth time and requested to pay the two annual contributions due. Failing receipt of a satisfactory reply within three months, the Central Office shall notify the State in question that if the expected payment is not made by the end of the year the fact shall be interpreted as a tacit manifestation of its desire to withdraw from the Convention. If by December 31st these last representations have produced no result, the Central Office, taking note of the desire to withdraw from the Convention tacitly expressed by the defaulting State, shall remove the lines of that State from the list of the lines admitted to participation in international transport.

Sums not paid in shall, as far as possible, be covered out of the ordinary credits at the disposal of the Central Office, if necessary, over four financial years. Any part of a deficit not met in this manner shall be debited in a special account to the other States in proportion to the number of kilometres of railway line subject to the Convention at the date of the opening of the account in so far as each State shall, during the two-year period preceding the withdrawal of the defaulting State, have been, with it, a Party to the Convention. A State whose lines have been removed from the list under the conditions laid down in the previous paragraph can only obtain their re-admission to participation in international transport by first paying the sums which the said State owes for the material years with interest at five per cent as from the end of the sixth month from the date on which the Central Office first requested that State to pay the contribution due from it.

Article 2.

§ 1. — The Central Office shall publish a monthly Bulletin containing all information necessary for the application of the Convention, more particularly communications relating to the list of

chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance ; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ANNEXE VI
(Article 60)

RÈGLEMENT

RELATIF A LA COMMISSION D'EXPERTS.

Article premier.

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la commission.

Article 2.

Les gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'annexe I à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

railway lines and other undertakings and to articles not accepted for transport or only accepted on certain conditions, together with such law reports and statistics as it may think fit to insert.

§ 2. — The Bulletin shall be issued in French and German. A free copy shall be sent to each State and each Administration concerned. Other copies may be supplied, on application, at the price fixed by the Central Office.

Article 3.

§ 1. — Overdue bills and accounts in respect of international transport may be forwarded by the creditor Administration to the Central Office with a request for its assistance in securing payment. The Central Office shall then formally call on the debtor transport undertaking to pay the sum due or to state the grounds for its refusal to do so.

§ 2. — Should the Central Office consider that the grounds stated are adequate, it shall advise the parties to have recourse to the competent court.

§ 3. — Should the Central Office consider that all or part of the sum in question is really due, it may, after taking expert opinion, call upon the debtor transport undertaking to pay in the whole or part of the debt to the Office ; the sum thus paid in shall be held by the Office until the competent court has decided on the whole matter in dispute.

§ 4. — Failing compliance with the injunctions of the Central Office within fifteen days, a further demand shall be addressed to the transport undertaking concerned and its attention shall be drawn to the consequences of default.

§ 5. — Ten days after such further demand, should it remain without effect, the Central Office shall notify the State to which the transport undertaking belongs of the action taken and the grounds therefor, requesting the State to consider what is to be done in the matter and particularly whether the debtor transport undertaking is to remain on the list of lines.

§ 6. — Should the State to which the debtor transport undertaking belongs intimate that, the default notwithstanding, it is not prepared to have the lines of the undertaking removed from the list, or should it fail to reply to the Central Office's communication within a period of six weeks, it shall be deemed to have agreed to guarantee the solvency of the undertaking as regards debts arising out of international transport.

ANNEX VI.
(Article 60.)

REGULATIONS

REGARDING THE COMMITTEE OF EXPERTS.

Article 1.

Germany, France and Italy shall be permanently represented on the Committee of Experts. All other contracting States may, if they think necessary, be represented at its meetings.

Article 2.

The Governments of the contracting States shall communicate their desiderata and reasoned proposals concerning Annex I to the Central Office for International Transport by Rail, which shall immediately bring them to the notice of the other contracting States. The Central Office shall propose a meeting of the Committee whenever this may appear necessary. All contracting States shall receive two months' notice of the Committee's meetings. Each notice of meeting shall give full particulars of the matters on the agenda.

Article 3.

La commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

Article 4.

La commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

Article 5.

Les décisions de la commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le président de la séance a voix prépondérante.

Article 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 7.

L'Office central assume le service du secrétariat et des correspondances de la commission.

Article 8.

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central, assiste aux séances de la commission avec voix consultative.

ANNEXE VII
(Article 61, § 1)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL

CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS.
(R. I. P.)

Article premier.

DÉFINITION DES WAGONS DE PARTICULIERS.

§ 1. — Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un chemin de fer et munis de la marque distinctive [P]. Pour l'application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. — Ces wagons sont :

- a) Les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons) ;
- b) Les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie ;
- c) Les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. — Le chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

Article 3.

At meetings of the Committee, the representatives of three contracting States shall form a quorum.

Article 4.

The Committee shall appoint a chairman and vice-chairman for each session.

Article 5.

The decisions of the Committee shall be taken by a majority of the States represented. The chairman of the meeting shall have a casting vote.

Article 6.

Each State shall defray the expenses of its representatives.

Article 7.

The Central Office shall act as the Committee's Secretariat and conduct its correspondence.

Article 8.

The Director or, in his absence, the Deputy-Director of the Central Office shall attend the meetings of the Committee in an advisory capacity.

ANNEX VII.
(Article 61, § 1.)²

INTERNATIONAL TRANSPORT REGULATIONS

IN RESPECT OF PRIVATELY OWNED TRUCKS.
(R. I. P.).*Article 1.*

DEFINITION OF PRIVATELY OWNED TRUCKS.

§ 1. The privately owned trucks accepted for international transport service shall be the special types of truck enumerated in the following paragraph, registered in the name of a private person or company by a railway and bearing the distinguishing mark [P]. For the purposes of the present Regulations, the owner of the truck shall be deemed to be the private person or company who has caused it to be registered and whose name or trade name it bears.

§ 2. The following are the types of truck referred to in the foregoing paragraph :

- (a) Tank-trucks (trucks on which are mounted tanks, reservoirs, tuns, drums, etc.);
- (b) Trucks fitted with heating or refrigerating apparatus, whether or not their capacity be entirely taken up by such apparatus ;
- (c) Other trucks specially fitted for the transport of certain classes of goods.

By special agreement between railways, trucks other than those enumerated above may be accepted on specified routes.

§ 3. The railway responsible for registration shall be solely competent to decide whether, in accordance with the above provisions, a truck is to be accepted for international service.

Article 2.

DROIT DE DISPOSITION.

§ 1. — Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au chemin de fer immatriculateur ; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. — Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. — A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de particulier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, aux frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

Article 3.

CONDITIONS DE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS.

§ 1. — Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. — Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, les indications suivantes :

a) S'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « vide allant prendre charge » ou bien « vide en retour » ;

b) S'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans la colonne « Marque et numéros », le chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. — Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. — Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

Article 2.

RIGHT OF CONTROL.

§ 1. The right of control over a privately owned truck shall belong, in principle, to the owner.

§ 2. — The consignor of a privately owned truck, whether empty or loaded, who is not the owner thereof, shall hand in with the way-bill at the station of despatch a written statement from the owner of the said truck expressing his approval of the transport to be effected. The railway cannot require such a statement if the station despatching the empty or loaded truck belongs to the administration by which it was registered and if the owner consents thereto. Such consent shall be conveyed in writing to the railway responsible for registration and may apply to a part or the whole of the trucks registered in the name of the owner concerned.

No statement of the owner shall be required when the consignee of a truck despatched empty by the owner for the purpose of loading shall present it for transport duly loaded at the station at which it arrived empty.

The consignor of an empty truck may not modify the transport contract in any way without the owner's approval.

§ 3. — Should a privately owned truck be presented for transport, either empty or loaded, by a consignor who is not at the same time its owner, the owner's right of control shall be suspended during transport, except as otherwise provided in Article 3, § 5.

§ 4. — Failing the receipt of instructions to the contrary from the owner, the consignee of goods arriving in a privately owned truck shall be authorised to return such truck either empty or loaded to its owner at its home station.

§ 5. — Failing the receipt of instructions to the contrary from the owner and if the consignee does not avail himself of his right under § 4, the railway may, on its own initiative, return the truck, after unloading, to its home station at the owner's expense and with a way-bill drawn up in his name and directed to him.

This provision shall also apply to trucks arriving empty for the purpose of loading which the consignee fails to present loaded for transport within a period of eight days from the date of their arrival, unless instructions to the contrary are received from the owner before the expiry of that period.

The provisions of the present paragraph shall not apply to trucks on private branch lines.

Article 3.

CONDITIONS OF TRANSPORT FOR PRIVATELY OWNED TRUCKS.

§ 1. — Empty privately owned trucks shall be presented for transport with an international way-bill.

§ 2. — In the way-bill the consignor shall supply the following particulars in addition to those required by the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail :

(a) In the case of an empty truck, the words " Despatched empty for loading " or " Returning empty " in the column headed " Description of the Goods " ;

(b) In the case of either an empty or a loaded truck, the name of the railway responsible for registration and the number and the home station of the truck in the column " Mark and Numbers " .

§ 3. — Privately owned trucks shall not be used for the transport of goods other than those for which they are intended.

§ 4. — Should privately owned trucks be equipped with special apparatus (refrigerating apparatus, water tanks, machinery, etc.), the consignor or consignee shall be responsible for its operation.

§ 5. — Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également :

a) Aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche pas leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination ;

b) Aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompt détérioration, le chemin de fer est en droit de la vendre au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque la marchandise a été vendue, le chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

Article 4.

EXCLUSION DES REMBOURSEMENTS, DES DÉBOURS ET DE LA DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON.

§ 1. — Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

Article 5.

RESPONSABILITÉ.

§ 1. — Le chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 5. — Should a privately owned truck despatched empty for loading be damaged *en route* in such a way that, in the opinion of the railway, it is unfit for running otherwise than empty, the station where the damage is discovered shall stop the truck and shall, directly and without delay, ask the owner for instructions by private telegram, the cost of which shall be borne by him. Should the latter not be the consignor of the truck, the station where the damage is discovered shall likewise inform the consignor through the station of despatch.

Should no instructions be received from the owner within a period of eight days as from the date of the telegram the railway may, on its own initiative, return the truck to its home station with a way-bill bearing the owner's name and directed to him. The reasons for its return shall be stated in the way-bill.

Transport and other charges incurred up to the station where the truck was stopped, together with those incurred as a result of the instructions given by the owner, or through the return, failing such instructions, of the truck to its home station, shall constitute a charge on the consignment.

Should the stoppage of the truck be occasioned through the fault of the railway, the owner's rights shall be reserved, in accordance with the provisions of Article 5 below.

The provisions of the present paragraph shall also apply :

(a) To trucks despatched empty, whether for loading or for return, which sustain such damage *en route* as to be unfit for running. Trucks being returned empty which sustain *en route* damage which does not prevent their running empty shall be forwarded to their destination ;

(b) To trucks despatched loaded which, as the result of damage, are unfit to proceed or to be used for transport. In such cases, the railway shall, unless it deems it preferable to transfer the goods, apply to the consignor for instructions as regards the further disposal thereof. Should the goods be liable to rapid deterioration, the railway may without further formality sell them on the best terms available, notifying the consignor thereof by telegraph, at his expense. Should the goods be transferred by the railway on its own initiative or at the request of the consignor, or in the event of their sale, the railway shall apply to the owner for instructions regarding the truck.

The owner's instructions shall not be sought when the railway carries out, at its own expense, the slight repairs required to put the truck in running order or to make it fit for use.

Article 4.

EXCLUSION OF COLLECTION OF CASH ON DELIVERY, DISBURSEMENTS AND DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY.

§ 1. — Empty privately owned trucks may not be despatched subject to the collection of cash on delivery or incidental disbursements. Nevertheless, the railway shall have the right to make the despatch of such trucks subject to the payment of previous transport charges and any other costs incurred in respect of them.

§ 2. — No declaration of interest in delivery shall be permissible in respect of the forwarding of empty privately owned trucks.

Article 5.

LIABILITY.

§ 1. — Should the delivery period for empty trucks be exceeded, the railway shall only be liable to the owner of the truck.

The delivery period shall be suspended throughout any time during which further transport is prevented owing to damage to the truck.

§ 2. — En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. — Le chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers ou de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. — Le chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stipulations figurant dans les contrats d'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. — En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § premier de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer est dressé par le chemin de fer. Si le propriétaire établit que le dommage résulte de la faute du chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. — En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'après d'outillage amovibles.

§ 7. — Le chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au chemin de fer.

§ 8. — Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. — Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage, réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures, soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du chemin de fer.

Le chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paiement des indemnités que ce propriétaire serait tenu de payer au chemin de fer en vertu des dispositions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. — Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. — Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon ; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

Article 6.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

§ 2. — Should the delivery periods in respect of goods loaded in privately owned trucks be exceeded, the railway shall not be liable for any delay in the delivery of the truck.

§ 3. — In case of loss of or damage to privately owned trucks or loss of parts of such trucks, the railway shall only be liable to the owner of the truck.

§ 4. — The railway shall not be liable for the loss or demolition of a truck except as provided in the registration contracts and in the regulations or tariff provisions.

§ 5. — In case of damage to a privately owned truck or loss of parts of such a truck, the formal report provided for in Article 43, § 1, of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail shall be drawn up by the railway. Should the owner establish that the loss is due to the fault of the railway, he shall, on application and subject to provisions hereinafter laid down, be entitled to receive from the railway responsible for registration the cost of repairing the truck, but no other compensation.

§ 6. — In the event of the loss of or damage to detachable fittings, the railway shall only be liable if a list of such fittings is marked on both sides of an open truck or inside a closed truck. The railway shall accept no liability for the loss of or damage to moveable gear.

§ 7. — The railway shall only be liable for damage to stoneware, glass, earthenware and other receptacles if such damage is connected with some other damage to the truck for which it is liable under the foregoing provisions.

Furthermore, it shall not be liable for damage to receptacles lined with enamel, ebonite, etc., when the receptacle itself shows no outward sign of any damage which might be attributed to the railway.

§ 8. — The railway shall not be liable for any damage to the truck caused by fire or explosion.

§ 9. — The owner shall be liable for any prejudice caused to the railway or third parties by special apparatus (heating, refrigerating, etc., apparatus) and its operation whether due to the admission of a convoyer, materials required for the working of the apparatus and kept inside the truck, defective fastenings, or any other circumstance arising out of the use or running of the truck. The owner shall not be liable if the prejudice is caused through the fault of the railway.

The railway shall have the right to require the owner to make a deposit as security for the payment of any compensation for which he might become liable to the railway under the foregoing provisions.

In respect of sums due in consequence of such damage, the railway shall hold a lien over the trucks.

§ 10. — The owner shall not be entitled to any compensation in respect of periods during which trucks are idle owing to periodical cleaning operations or during the time required for repair of damage.

§ 11. — Claims and actions based on the foregoing paragraphs may only be brought by the owner of the truck ; claims and actions based on §§ 4 to 10 may only be brought against the railway responsible for the registration of the truck.

Article 6.

GENERAL PROVISIONS.

Except where otherwise stated in the foregoing provisions, the provisions of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C. I. M.) shall apply to the transport of privately owned trucks both empty and loaded.

ANNEXE VIII
(Article 61, § 2)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL

CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS.

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Les objets énumérés dans l'annexe I à ladite convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de ladite convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes :

- a) La désignation des gares expéditrice et destinataire ;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire ;
- c) Le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises ;
- d) La désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport ; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent en tout cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus ; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

ANNEX VIII.
(Article 61, § 2.)

INTERNATIONAL REGULATIONS

CONCERNING THE TRANSPORT OF EXPRESS PACKAGES.

§ 1. — Express packages shall be held to mean goods conveyed by particularly rapid means of transport under an international tariff.

Only such goods as may normally be loaded in the luggage van of passenger trains shall be accepted as express packages. The tariffs may, however, provide for exceptions to this rule.

§ 2. — The goods specified in Article 3 of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail shall not be eligible for such transport. The articles listed in Annex I to the Convention or those specified in special agreements concluded under Article 4, § 2, of the Convention shall be accepted for transport as express packages under the conditions specified in the said Annex or agreements, in so far as they can be accepted for transport as fast freight. The tariffs shall determine whether other goods are also to be excluded from such transport or accepted under certain conditions.

§ 3. — Express packages may be handed in for transport with a document other than the way-bill provided for in Article 6, § 1, of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail. The form to be used and the particulars which must or may be given shall be specified in the tariff. The document must in any case contain the following particulars :

- (a) The stations of despatch and destination ;
- (b) The name and address of the consignor and the consignee ;
- (c) The number of packages, the nature of the packing and the description of the goods ;
- (d) A list of the documents attached for the purposes of the formalities required by the Customs, octroi, fiscal, police and other administrative authorities.

§ 4. — The consignor shall be responsible for the accuracy of the particulars given and of the statements made in the transport document, either by himself or by the railway acting on his instructions ; should such particulars or statements be irregular, inaccurate or incomplete, he shall be liable for the consequences.

§ 5. — Express packages shall be conveyed by rapid means of transport within the periods of time specified in the tariffs. The delivery periods shall in any case be shorter than the shortest periods specified in the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail.

§ 6. — The tariffs may also provide for exceptions to the provisions of the aforesaid Convention other than those specified above ; no exceptions shall, however, be made to the provisions of Articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 and 36 to 46, inclusive, of the Convention.

In so far as the foregoing provisions and those of the tariffs are not contrary thereto, the provisions of the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail (C. I. M.) shall apply to the transport of express packages.

PROCÈS-VERBAL

DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE DÉTERMINER LA DATE DE LA MISE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 23 NOVEMBRE 1933 CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (C. I. M.). SIGNÉ A BERNE, LE 17 NOVEMBRE 1937.

En exécution de l'alinéa *b*) du chapitre II de l'Acte final, signé à Rome le 23 novembre 1933, de la Convention internationale, de même date, concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.), conclue entre

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie,

Et ensuite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les plénipotentiaires soussignés se sont réunis aujourd'hui à Berne, au Palais fédéral, pour déterminer la date de la mise en vigueur de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer qui forme, avec ses annexes et son acte final, un tout de dix documents.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

- | | |
|---|--|
| 1. L'Autriche, le 9 novembre 1934. | 11. La France, le 2 mars 1936. |
| 2. La Suède, le 11 avril 1935. | 12. L'Estonie, le 12 mars 1936. |
| 3. L'Allemagne, le 12 juillet 1935. | 13. Les Pays-Bas, le 20 mars 1936. |
| 4. La Norvège, le 22 juillet 1935. | 14. La Belgique, le 17 juin 1936. |
| 5. La Hongrie, le 10 septembre 1935. | 15. La Lettonie, le 28 avril 1937. |
| 6. L'Italie, le 30 octobre 1935. | 16. La Suisse, le 29 mai 1937. |
| 7. Le Danemark, le 13 novembre 1935. | 17. La Tchécoslovaquie, le 2 juillet 1937. |
| 8. La Pologne, le 11 février 1936. | 18. La Yougoslavie, le 10 novembre 1937. |
| 9. La Ville libre de Dantzig, le 11 février 1936. | 19. La Roumanie, le 13 novembre 1937. |
| 10. Le Luxembourg, le 29 février 1936. | |

Vu le nombre d'Etats ayant déjà déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse,

Attendu que l'annexe I jointe à la Convention signée le 23 novembre 1933 a, depuis lors, été révisée et que la mise en vigueur de la nouvelle annexe I nécessite l'application de la procédure prévue par la C. I. M. de 1933,

Les plénipotentiaires soussignés sont tombés d'accord pour déterminer dès à présent la date de la mise en vigueur de cette convention et sont convenus de ce qui suit :

1^o Le § 3 de l'article 60 et l'annexe VI de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) déploieront leurs effets à partir du 1^{er} janvier 1938.

2^o Les autres dispositions de la Convention internationale du 23 novembre 1933 concernant le transport des marchandises par chemins de fer seront mises en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

3^o Dès cette dernière date, la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer, y compris le Protocole final du 23 octobre 1924 et l'Acte additionnel du 2 septembre 1932, seront abrogés et remplacés par la Convention du 23 novembre 1933 susmentionnée.

PROCES-VERBAL

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE TO DETERMINE THE DATE OF THE ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION OF NOVEMBER 23RD, 1933, CONCERNING THE TRANSPORT OF GOODS BY RAIL (C. I. M.). SIGNED AT BERNE, NOVEMBER 17TH, 1937.

In accordance with Chapter II, paragraph (b), of the Final Act signed at Rome on November 23rd, 1933, of the International Convention of that date concerning the Transport of Goods by Rail (C. I. M.) between

Germany, Austria, Belgium, Bulgaria, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, Estonia, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Latvia, Liechtenstein, Luxemburg, Norway, the Netherlands, Poland, Roumania, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia, Turkey and Yugoslavia,

And in pursuance of the invitation addressed by the Swiss Federal Council to the High Contracting Parties, the undersigned Plenipotentiaries met to-day in the Palais Fédéral at Berne to determine the date of the entry into force of the International Convention of November 23rd, 1933, concerning the Transport of Goods by Rail which, with its Annexes and its Final Act, comprises, in all, ten documents.

After having communicated their full powers, found in good and due form, the Plenipotentiaries took note of the declaration of the Swiss Government to the effect that the instruments of ratification, found, after examination, to be in order and concordant, had been deposited with the Government of the Swiss Confederation by the following States on the dates indicated :

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Austria, November 9th, 1934. | 11. France, March 2nd, 1936. |
| 2. Sweden, April 11th, 1935. | 12. Estonia, March 12th, 1936. |
| 3. Germany, July 12th, 1935. | 13. Netherlands, March 20th, 1936. |
| 4. Norway, July 22nd, 1935. | 14. Belgium, June 17th, 1936. |
| 5. Hungary, September 10th, 1935. | 15. Latvia, April 28th, 1937. |
| 6. Italy, October 30th, 1935. | 16. Switzerland, May 29th, 1937. |
| 7. Denmark, November 13th, 1935. | 17. Czechoslovakia, July 2nd, 1937. |
| 8. Poland, February 11th, 1936. | 18. Yugoslavia, November 10th, 1937. |
| 9. Free City of Danzig, February 11th, 1936. | 19. Roumania, November 13th, 1937. |
| 10. Luxemburg, February 29th, 1936. | |

In view of the number of States having already deposited their instruments of ratification with the Swiss Government, and

Whereas Annex I to the Convention signed on November 23rd, 1933, has since been revised and that the entry into force of the new Annex I necessitates the application of the procedure provided for in the C. I. M. of 1933,

The undersigned Plenipotentiaries have decided to determine forthwith the date of the entry into force of the present Convention, and have agreed upon the following :

(1) Article 60, § 3, and Annex VI of the International Convention of November 23rd, 1933, concerning the Transport of Goods by Rail (C. I. M.) shall take effect as from January 1st, 1938.

(2) The other provisions of the International Convention of November 23rd, 1933, concerning the Transport of Goods by Rail shall come into force on October 1st, 1938.

(3) From that date, the International Convention of October 23rd, 1924, concerning the Traffic of Goods by Rail, including the Final Protocol of October 23rd, 1924, and the Additional Act of September 2nd, 1932, shall be abrogated and replaced by the aforesaid Convention of November 23rd, 1933.

4^o Le Portugal, en tant qu'Etat partie à la C. I. M. de 1924 mais non signataire de la C. I. M. de 1933, est prié d'adhérer à la nouvelle convention et de signer également le présent procès-verbal.

Le présent procès-verbal demeure ouvert jusqu'au 1^{er} août 1938 à la signature des gouvernements des Etats contractants qui, à la date de ce jour, n'ont pas été en mesure de le signer. Pour les Etats non signataires du présent procès-verbal et déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} août 1938, la convention serait applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois dans lequel le Gouvernement suisse a notifié ce dépôt aux gouvernements des Etats contractants.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-dessous ont dressé et signé le présent procès-verbal.

Fait à Berne, le dix-sept novembre mil neuf cent trente-sept, en double original dont l'un restera déposé aux archives de la Confédération suisse et l'autre sera envoyé par le Gouvernement suisse au Gouvernement italien pour être déposé aux archives dudit gouvernement.

Une expédition authentique du présent procès-verbal sera remise, par les soins du Gouvernement suisse, à chacune des Hautes Parties contractantes, ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'Allemagne :

Otto KÖCHER.

D^r Kurt FRIEBE.

Pour l'Autriche :

ENGERTH.

D^r F. JELINEK.

Pour la Belgique :

C^e Louis D'URSEL.

Pour la Bulgarie :

Pour le Danemark :

E. H. SCHACK.

Pour la Ville libre de Dantzig :

Le 31 décembre 1937.

J. DE MODZELEWSKI.

Pour l'Espagne :

Le 27 juillet 1938.

A. FABRA RIBAS.

Pour l'Estonie :

Le 10 mars 1938.

J. KÖDAR.

Pour la Finlande :

Pour la France :

ALPHAND.

E. CHARLOT.

Pour la Grèce :

C. PSAROUDAS.

Pour la Hongrie :

VELICS.

Pour l'Italie :

TAMARO.

A. FILONI.

Pour la Lettonie :

J. FELDMANS.

Pour le Liechtenstein :

PILET-GOLAZ.

Pour le Luxembourg :

ELTER.

Pour la Norvège :

Le 24 janvier 1938.

J. IRGENS.

(4) Portugal being a Party to the C. I. M. of 1924, but not having signed the C. I. M. of 1933, shall be requested to accede to the new Convention and also to sign the present Procès-Verbal.

The present Procès-Verbal shall remain open until August 1st, 1938, for the signature of the Governments of contracting States which have been unable to sign it this day. In the case of States not signatories of the present Procès-Verbal which deposit their instruments of ratification after August 1st, 1938, the Convention shall be applicable as from the first day of the second month after the month in which the Swiss Government shall notify the Governments of the contracting States that such deposit has taken place.

In faith whereof the undersigned Plenipotentiaries have drawn up and signed the present Procès-Verbal.

Done at Berne, this seventeenth day of November, nineteen hundred and thirty-seven, in two copies, one of which shall remain deposited in the archives of the Swiss Confederation and the other shall be transmitted by the Swiss Government to the Italian Government to be deposited in that Government's archives.

A certified true copy of the present Procès-Verbal shall be transmitted by the Swiss Government to each of the High Contracting Parties and to the Portuguese Government.

For Germany :

Otto KÖCHER.
Dr. Kurt FRIEBE.

For Austria :

ENGERTH.
Dr. F. JELINEK.

For Belgium :

Count Louis D'URSEL.

For Bulgaria :

For Denmark :

E. H. SCHACK.

For the Free City of Danzig :

December 31st, 1937.
J. DE MODZELEWSKI.

For Spain :

July 27th, 1938.
A. FABRA RIBAS.

For Estonia :

March 10th, 1938.
J. KÕDAR.

For Finland :

For France :

ALPHAND.
E. CHARLOT.

For Greece :

C. PSAROUDAS.

For Hungary :

VELICS.

For Italy :

TAMARO.
A. FILONI.

For Latvia :

J. FELDMANS.

For Liechtenstein :

PILET-GOLAZ.

For Luxemburg :

ELTER.

For Norway :

January 24th, 1938.
J. IRGENS.

Pour les Pays-Bas :

A. LOUDON.

Pour la Pologne :

J. DE MODZELEWSKI.

Pour le Portugal :

Le 26 juillet 1938.

Manoel DE SANTOS SILVA MACHADO.

Pour la Roumanie :

S. MICLESCU.

J. COZACHEVICI.

Pour la Suède :

K. J. WESTMAN.

Pour la Suisse :

PILET-GOLAZ.

Pour la Tchécoslovaquie :

KÜNZL-JIZERSKÝ.

Pour la Turquie :

Vasfi MENTEŞ.

Pour la Yougoslavie :

Zor. DRAGUTINOVITCH.

Certifié pour copie conforme :

*Le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères
des Pays-Bas,*

A. M. Snouck Hurgronje.

For the Netherlands :

A. LOUDON.

For Poland :

J. DE MODZELEWSKI.

For Portugal :

July 26th, 1938.

Manoel DE SANTOS SILVA MACHADO.

For Roumania :

S. MICLESCU.

J. COZACHEVICI.

For Sweden :

K. J. WESTMAN.

For Switzerland :

PILET-GOLAZ.

For Czechoslovakia :

KÜNZL-JIZERSKÝ.

For Turkey :

Vasfi MENTEŞ.

For Yugoslavia :

Zor. DRAGUTINOVITCH.

Dédouanement en gare de	Expédié	à destin via	Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge
N° de la feuille de route			
Wagons			
Série *	Numéros *	Marque de propriété *	Capacité de chargement, surface de plancher, douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités et description des plombs de douane. Désignation éventuelle des plombs prévus par les lois ou règlements.
.....
.....
* A remplir par l'expéditeur seulement si l'expéditeur effectue le chargement.			
Gare de		en toutes lettres	
Mention éventuelle : « en gare »,		.....
.....		
Chemin de fer expéditeur .....		.....
Chemin de fer destinataire .....		.....
Chargé par (chemin de fer ou e.....		.....
		en toutes lettres	
		
		
		....., le 19.....	
		Signature	
		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
	

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

¹ Sont applicables au transport la Convention et les règlements et tarifs de ainsi que les règlements et tarifs de

(Longueur du papier 420 mm.)

(Hauteur du papier 297 mm.)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Dédonnement
en gare de

Expédie à destination de

via

LETTRE DE VOITURE¹

PETITE VITESSE

Désignation des frais
que l'expéditeur prend à sa charge



Wagons	
Série * Numéros *	Capacité des wagons chargés, de surface de plancher de tare des wagons de chargement, de pontons, de plancher

M.

Rue et numéro.

A (ville et pays)

Gare destinataire

Mention éventuelle : « en gare », ou « livrable à domicile »

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) :

Adresse ou Marques et numéros	Nombre de l'emballage	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.

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

¹ Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que ses règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

Tarifs et itinéraires réclamés

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Intérêt à la livraison
en toutes lettres

Débours, Remboursement

Début }
Remboursement }
en toutes lettres

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur :, le 19.....

Signature

Timbre de la gare expéditrice

Timbre de pesage

Timbre de la gare destinataire

INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL

Charges for which the consignor makes himself responsible

WAY-BILL ¹
SLOW FREIGHT

Destination
via
Consigned



Tariffs to be applied and routes to be followed

Declaration for the purposes of the formalities required by Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities. Papers attached. Number and description of Customs seals. Name of authorised agent, if any. Any other declarations required by the laws or regulations.

Interest in delivery in words

Disbursements, Cash to be collected on Delivery

Details } in words

Disbursements } in words

Collect }

Consignor's name, forename and address : the 19.....

Stamp of the railway

M.....

Street and No.

At (town and country)

Station of destination

State if goods are to be "left at station till called for" or to be "delivered at address given"

Trucks

Type * Number *	Owner's mark *	Carrying capacity, floor area	Tare of private trucks

* To be filled in by the consignor only when responsible for loading.

Railway of despatch

Railway of destination

Loaded by (railway or consignor) :

Address or marks and numbers	Number	How packed	Description of the goods	Actual gross weight kg.

Stamp of station of despatch

Stamp of weighing authority

Stamp of station of destination

Signature

¹ Subject to the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail and the regulations and tariffs of the railways concerned.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Désignation des frais
que l'expéditeur prend à sa charge

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE
PETITE VITESSE

Dédouanement en gare de à destination de
Expédie via
N° de la feuille de route
M.
Tarifs et itinéraires réclamés



Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Wagons			
Série * Numéros *	Marque de chargement, surface de plancher * ¹	Capacité de chargement des wagons	Tare des wagons de petit-culters

Rue et numéro.....
A (ville et pays).....

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

Gare destinataire

Mention éventuelle : « en gare », ou « livrable à domicile »

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) :

Intérêt à la livraison
en toutes lettres

Débits, Remboursement

Détail

Débours
en toutes lettres

Remboursement

Adresse ou Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.

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

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur : 19.....
Signature

Timbre de la gare expéditrice	Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire
-------------------------------	------------------	--------------------------------

1 Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport		Tarif	Unité de taxe	A payer par l'expéditeur		Détail des frais		A percevoir du destinataire		Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif	Unité de taxe	Détail des frais		A percevoir du destinataire		Timbres des gares de transit
		Classe du tarif				Cours et date de conversion					Classe du tarif		Cours et date de conversion				
kg.						Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison . .				kg.			Report				1
						Débours											2
						Remboursement											3
						Taxe pour remboursement .											4
						Frais de transport jusqu'à .											5
																	6
																	7
						A reporter											

INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL

Charges for which the consignor makes himself responsible

DUPLICATE WAY-BILL¹

SLOW FREIGHT

Destination
via
Consigned
Stamp of the railway

Customs clearance at Station of
No. of train sheet

Tariffs to be applied and routes to be followed

Trucks

Type * / Number *	Owner's mark *	Carrying capacity, floor area	Tare of private trucks

Declaration for the purposes of Customs, octroi, fiscal, police or other administrative authorities. Papers attached. Number and description of Customs seals. Name of authorised agent, if any. Any other declarations required by the laws or regulations.

* To be filled in by the consignor only when responsible for loading.

Station of destination

State if goods are to be "left at station till called for" or to be "delivered at address given"

Railway of despatch

Railway of destination

Loaded by (railway or consignor) :

Address or marks and numbers	Number	How packed	Description of the goods	Actual gross weight kg.

The parts of the form enclosed between thick lines are to be filled in by the consignor, and the others by the railway, and the consignor must put a stroke through all columns not filled in.

Interest in delivery in words

Disbursements, Cash to be collected on Delivery

Details

Disbursements

Collect

in words

Consignor's name, forename and address :

19.....

Signature

Stamp of station of despatch

Stamp of weighing authority

Stamp of station of destination

¹ Subject to the International Convention concerning the Transport of Goods by Rail and the regulations and tariffs of the railways concerned.

Weight in round figures for calculation of transport charges	Tariff Schedule of tariff	Unit of charge	To be paid by consignee	Details of charges Rate and date of conversion	To be collected from consignee	Weight in round figures for calculation of transport charges	Tariff Schedule of tariff	Unit of charge	Details of charges Rate and date of conversion	To be collected from consignee	Stamps of transit stations
kg.				Fee for Declaration of interest in delivery		kg.			Brought forward		I
				Disbursements							2
				Cash on Delivery							3
				Charge for collection of Cash on Delivery							4
				Transport charges to							5
											6
											7
				Carried forward							