

Art. 6. Notre Ministre de la guerre (M. J. HELLEBAUT) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera exécutoire à partir du 1^{er} octobre 1908.

247. — 22 septembre 1908. —
Arrêté royal. — Voirie vicinale. — Règlement provincial de Namur. — Modifications. (Monit. du 27 septembre 1908.)

Léopold II, etc. Vu les délibérations du conseil provincial de Namur, en dates des 9 et 15 juillet 1908, apportant des modifications respectivement à l'article 53bis et à l'article 38 du règlement provincial sur la voirie vicinale;

Vu l'article 39 de la loi du 10 avril 1841;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'agriculture *ad interim*,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Les délibérations susmentionnées du conseil provincial de Namur sont approuvées telles qu'elles se trouvent ci-annexées.

Art. 2. Notre Ministre de l'agriculture *ad interim* (B^{on} DESCAMPS, Ministre des sciences et des arts, pour le ministre de l'agriculture *ad interim*, absent), est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Le Conseil provincial de Namur,

Attendu qu'il y a lieu d'allouer une indemnité annuelle aux surveillants effectifs de travaux de voirie,

Arrête sous l'approbation du Roi :

Il sera ajouté après le § 5 du littéra B de l'article 53bis du règlement provincial sur la voirie vicinale :

« Ils jouiront d'une indemnité annuelle de 125 fr. pour frais de déplacements. »

Namur, le 9 juillet 1908.

Le Greffier, Le Président,
 (Signé) H. MALISOUX. (Signé) B^{on} DE MÉVIUS.

Pour copie conforme :

Le Greffier provincial,
 H. MALISOUX.

Le Conseil provincial de Namur,

Arrête sous l'approbation du Roi :

Article unique. L'article 38 du règlement provincial sur la voirie vicinale est modifié comme suit :

Pour subvenir en partie aux dépenses se rattachant au service voyer provincial il sera formé un fonds spécial au moyen d'un prélèvement de :

1^o 5 p. c. à opérer sur le montant des sommes dépensées annuellement pour construction, amélioration et entretien des chemins vicinaux;

2^o 5 p. c. à effectuer sur le montant des sommes dépensées annuellement pour les travaux d'hygiène et pour le curage des cours d'eau non navigables ni flottables;

Cette retenue sera réduite à 3 p. c. lorsque les plans et devis des travaux auront été dressés par un service spécial en dehors du service technique provincial.

Au cas où le subside provincial serait inférieur au sixième de la dépense, les retenues de 5 p. c. pour travaux de voirie à l'exclusion des travaux d'hygiène et de 3 p. c. pour tous travaux seront respectivement ramenés à 2.50 p. c. et à 1.50 p. c.

Ces prélèvements auront pour base le prix d'adjudication s'il s'agit de travaux adjugés et le montant de la dépense s'il s'agit de travaux exécutés en régie.

Le produit sera versé dans la caisse provinciale et ne pourra être affecté qu'à des dépenses relatives à la voirie vicinale, à l'hygiène et aux cours d'eau.

Il sera versé dans la caisse provinciale pour tout projet de voirie vicinale ou d'hygiène, dont une administration communale serait en possession depuis plus d'un an et dont l'adjudication ne serait pas encore annoncée, une somme égale aux 2 1/2 p. c. de la dépense indiquée au devis estimatif.

Si les travaux étaient exécutés dans la suite, il serait tenu compte à la commune du versement effectué lors de la perception des retenues prévues aux nos 1 et 2 du § 1^{er} du présent article.

Namur, le 15 juillet 1908.

Le Greffier, Le Président,
 (Signé) H. MALISOUX. (Signé) B^{on} DE MÉVIUS.

Pour copie conforme :

Le Greffier provincial,
 H. MALISOUX.

248. — 22 septembre 1908. —
Loi du 6 juin 1907 qui approuve la deuxième Convention additionnelle à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, conclue à Berne, le 19 septembre 1906 et ratifiée le 22 sep-

tembre 1908 (1). (Monit. du 15 octobre 1908.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La Convention additionnelle à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, conclue à Berne, le 19 septembre 1906, entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la France, l'Italie, le grand-duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie et la Suisse sortira son plein et entier effet.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le Ministre des affaires étrangères, M. J. DAVIGNON.)

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi apostolique de Hongrie, agissant également au nom de Son Altesse Sérénissime le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté le Roi de Danemark, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et le Conseil fédéral de la Confédération suisse, ayant jugé utile d'apporter certaines modifications aux dispositions de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles de l'Arrangement y relatif du 16 juin 1895 et de la Convention additionnelle du 16 juin 1898, ont décidé de conclure à cet effet une nouvelle Convention additionnelle et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir : ...;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins

pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles ci-après :

ARTICLE PREMIER.

La Convention internationale est modifiée comme il suit :

I. — Art. 5. Il est ajouté un alinéa (5) ainsi conçu :

« (5) La remise au transport et le chargement des marchandises sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur sur les lignes de l'administration dont dépend la gare expéditrice. »

II. — Art. 6. La lettre *c* de l'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« *c*) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire et, le cas échéant, la mention que la marchandise est adressée bureau restant ou en gare. »

La lettre *h* de l'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« *h*) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police qui doivent accompagner la marchandise, et éventuellement les indications prévues à l'article 10, alinéa (4). »

La disposition préliminaire de l'alinéa (1), lettre *l*, aura la teneur suivante :

« *l*) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires. »

L'alinéa (1), lettre *l*, 1^o, aura la teneur suivante :

« 1^o Les opérations de douane et d'octroi, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires, auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur. »

Le chiffre 3 de la lettre *l* de l'alinéa (1) du texte allemand aura la teneur suivante :

« 3^o Dass die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege befördert worden wäre. »

III. — Art. 7. Il est ajouté à l'alinéa (5) la disposition suivante qui figurera sous la lettre *d* :

« *d*) En cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport et n'occasionnant pas de surcharge, en tant que l'expéditeur prouve qu'elle doit être attribuée aux influences atmosphériques. »

Il est, en outre, ajouté un alinéa (6) ainsi conçu :

« (6) L'action en paiement ou remboursement de surtaxes (§ 3, alinéas 1) à (5), et § 9, alinéa (2), des Dispositions réglementaires) est prescrite par un an, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. La prescription court, pour les actions en paiement de surtaxe, du jour du paiement du prix de transport ou, dans le cas où il n'y aurait pas eu de frais de transport à payer, du jour de la remise des marchandises au transport; pour les actions en remboursement de surtaxes, elle court du jour du paiement de la surtaxe. Les dispositions de l'ar-

(1) Session de 1906-1907.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 23 janvier 1907, n° 51. — Rapport. Séance du 7 mars 1907, n° 93.

Annales parlementaires. — Dépôt du projet de loi. Séance du 23 janvier 1907, p. 309. — Dépôt du rapport. Séance du 7 mars 1907, p. 709. — Discussion et adoption. Séance du 22 mars 1907, p. 876 et 877.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Réunion du 17 mai 1907, n° 44.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 30 mai 1907, p. 221. (Note du *Moniteur*.)

ticle 44, alinéas (3) et (4), sont applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. La disposition de l'article 44, alinéa (1), ne s'applique pas dans ce cas. »

IV. — Art. 10. A la première phrase de l'alinéa (3), le mot « ou » sera remplacé par « et ».

L'alinéa (3) aura la teneur suivante :

« (3) A l'arrivée de la marchandise à destination, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités de douane et d'octroi, à moins d'indication contraire dans la lettre de voiture. Au cas où ces formalités ne sont accomplies ni par le destinataire ni par un tiers désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, le chemin de fer est tenu de les accomplir. »

V. — Art. 12. L'alinéa (1) sera complété par la phrase suivante :

« Il est permis de payer une partie quelconque des frais de transport à titre d'affranchissement. »

L'alinéa (4) aura la teneur suivante :

« (4) En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée et l'ayant droit devra en être avisé le plus tôt possible. L'action en rectification ..., etc. » (Comme dans le texte actuel.)

VI. — Art. 13. A l'alinéa (1) du texte allemand, le mot « *Nachnahme* » sera remplacé par les mots « *Nachnahme nach Eingang* » ; la seconde phrase de l'alinéa est supprimée à la fois dans les deux textes.

Il est, en outre, ajouté un alinéa (3) ainsi conçu :

« (3) Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur pour le chemin de fer expéditeur. »

VII. — Art. 15. La première phrase de l'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise :

« soit en la retirant à la gare de départ ;

« soit en l'arrêtant en cours de route ;

« soit en la faisant délivrer au lieu de destination, ou en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture ;

« soit en ordonnant son retour à la gare de départ. »

Dans le texte allemand de l'alinéa (2), le mot « *Duplikatfrachtbriefes* » est remplacé par le mot « *Frachtbriefduplikats* ».

L'alinéa (3) aura la teneur suivante :

« (3) Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention dans la première phrase de l'alinéa (1), ni apporter des retards ou des changements à ces ordres qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation. »

VIII. — Art. 16. Dans le texte français de l'alinéa (2), à la fin de la première phrase, les mots

« pour l'exécution » seront remplacés par les mots « moyennant l'exécution ».

IX. — Art. 17. Le texte français sera rectifié ainsi qu'il suit : « La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige ... » (au lieu de obligeant).

X. — Art. 18. La phrase suivante est ajoutée à la fin de l'alinéa (3) :

« Au cas où la marchandise est acheminée sur la gare de destination par une autre route, le chemin de fer est fondé à exiger le paiement des frais supplémentaires. »

XI. — Art. 24. L'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (1) Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture. En aucun cas, la marchandise ne peut être retournée sans le consentement exprès de l'expéditeur. »

XII. — Art. 40. L'alinéa (4) sera complété comme suit :

« Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa (2) s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transport. »

XIII. — Art. 45. Le renvoi mentionné à l'alinéa (1) doit viser l'article 44, alinéa (2), 1^o.

XIV. — Art. 59. L'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (1) Tous les cinq ans au moins après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence de révision, une nouvelle Conférence de délégués des États participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter à la Convention les modifications et améliorations jugées nécessaires. »

ARTICLE 2.

Le Règlement relatif à l'institution d'un Office central est modifié comme il suit :

Art. 1^{er}. L'alinéa (3) aura la teneur suivante :

« (3) Les frais de cet office, qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 110,000 francs par an, seront supportés par chaque État dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux. »

« En outre, il est mis à la disposition du département fédéral suisse des postes et des chemins de fer une somme de 25,000 francs, en un versement unique, laquelle devra former, avec les intérêts du capital, un fonds destiné à accorder des secours ou

des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladies, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions. »

ARTICLE 3.

Les *Dispositions réglementaires de la Convention et leurs annexes* sont modifiées comme il suit :

I. — Le *paragraphe 1^{er}* aura la teneur suivante :

« (1) Sont exclus du transport, lorsqu'ils ne satisfont pas aux conditions prescrites par l'annexe 1 :

« 1^o Tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, tels que :

« a. La nitroglycérine (Sprengöl), la dynamite,

« b. Les autres matières explosibles et les poudres de tir de tout genre,

« c. Les armes de tir chargées,

« d. Le fulminate de mercure, l'argent fulminant et l'or fulminant, ainsi que les produits préparés avec ces matières,

« e. Les pièces d'artifice,

« f. Le papier fulminant,

« g. Les picrates;

« 2^o Les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

« (2) Sont admis au transport sous certaines conditions :

« 1^o Les objets désignés dans l'annexe 1, aux conditions y énumérées. Ils doivent, en outre, être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets;

« 2^o L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités. Dans les objets précieux sont comprises, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

« Ces objets seront admis au transport international, avec la lettre de voiture internationale, en vertu soit d'une entente entre les gouvernements des États intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations des chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes les autorités compétentes;

« 3^o Les transports funèbres.

« Ils sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes :

« a. Le transport est effectué en grande vitesse;

« b. Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ;

« c. Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner;

« d. Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque État, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre États.

« (3) Deux ou plusieurs, ou même la totalité des États contractants, peuvent convenir, par des accords spéciaux, que certains objets exclus par la présente convention du transport international y seront admis sous certaines conditions, ou que les objets désignés dans l'annexe 1 seront admis au transport sous des conditions moins rigoureuses. Ces accords pourront être conclus par correspondance ou résulter d'une conférence technique convoquée à cet effet. Dans tous les cas, on pourra avoir recours à l'intermédiaire de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer à Berne. Les administrations de chemin de fer participantes pourront aussi, au moyen de tarifs, admettre certains objets exclus du transport, ou adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de ceux qui ne sont admis que conditionnellement, pourvu :

« a. Que les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport;

« b. Que les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer soient approuvés par toutes les autorités compétentes. »

II. — *Paragraphe 2*. Il est ajouté à la fin de l'alinéa (1) les phrases suivantes :

« Les bandes rouges des lettres de voiture pour la grande vitesse doivent avoir une largeur minimum de 1 centimètre.

« Cette disposition ne deviendra toutefois obligatoire qu'après un délai maximum d'une année, à dater de l'entrée en vigueur de la convention modifiée. »

Il est ajouté à la fin de l'alinéa (4) la phrase suivante :

« Lors de la remise au transport de marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit inscrire à la place prescrite le numéro et les marques de propriété du wagon. »

Il est ajouté au § 2 un nouvel alinéa (3) ainsi conçu :

« (3) Lorsqu'il existe dans une même localité des gares appartenant à des administrations différentes, ou qu'il existe des localités portant le même nom ou des noms peu différents, l'expéditeur est obligé de remplir dans la lettre de voiture la rubrique « Chemin de fer destinataire ». »

Les alinéas (3) à (9) actuels porteront les numéros (6) à (10).

III. — *Paragraphe 3*. L'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (1) Lorsque des marchandises désignées à l'alinéa (1) du § 1^{er} ou dans l'annexe 1 auront été remises au transport avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou que les prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1 n'auront pas été observées, la surtaxe sera de 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier. »

La première phrase de l'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (4) En cas de surcharge d'un wagon chargé par

l'expéditeur, la surtaxe sera de six fois le prix applicable au transport entre la station expéditrice et la station destinataire du poids qui dépassera la plus élevée des deux limites de chargement visées dans l'alinéa (5). »

IV. — *Paragraphe 6.* L'alinéa (4) aura la teneur suivante :

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

L'alinéa (6) aura la teneur suivante :

« (6) Les mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée. Pour les marchandises qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée et pour celles qui ne sont pas livrées à domicile par le chemin de fer, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est mise à la disposition du destinataire à la gare de destination. »

V. — *Paragraphe 7.* Il est ajouté un second alinéa ainsi conçu :

« (2) Les instructions doivent être données conformément aux prescriptions du § 2, alinéas (2) et (3), concernant la rédaction de la lettre de voiture. »

VI. — *Paragraphe 8.* L'alinéa (1) aura la teneur suivante :

« (1) Une tolérance de 2 p. c. du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

« Bois de teinture râpés et moulus ; écorces ; racines ; bois de réglisse ; tabac haché ; graisses ; savons et huiles fermes ; fruits frais ; feuilles de tabac fraîches ; laine ; peaux ; fourrures ; cuirs ; fruits séchés ou cuits ; tendons d'animaux ; cornes et ongles ; os (entiers et moulus) ; poissons séchés ; houblon ; mastic frais ; soies de porc ; crins ; sel. »

VII. — *Paragraphe 9.* L'alinéa (2) aura la teneur suivante :

« (2) Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire de 25 centimes par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres.

« Le montant total de cette taxe pourra être arrondi au 5 centimes supérieurs. »

Annexe 1.

I. — Le numéro VI aura la teneur suivante :

« (1) Sans chargement.

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

« (3) Le phosphore de calcium est accepté au transport aux mêmes conditions. Les caisses doivent

porter la suscription : « phosphore de calcium ».

« (4) Les mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade (Celsius) sont admis au transport s'ils ont été obtenus en fondant ensemble leurs composants. Ils doivent être emballés dans des caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondus dans des projectiles non chargés.

« (5) Le sesquisulfure de phosphore doit être renfermé dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisses en bois faites de planches bien jointes. »

II. — L'alinéa (2) du *numéro VII* aura la teneur suivante :

« (2) 1° La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôles. Si les dits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire ; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches ;

« 2° Si la matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage dont il est parlé au 1° est oxydée et que ce fait soit expressément confirmé par l'expéditeur dans la lettre de voiture, cette matière sera acceptée au transport comme colis isolé, avec un emballage quelconque ; au cas où elle serait remise par chargement complet, le transport sera effectué dans des wagons découverts, non munis de bâches. »

III. — Le *numéro VIII* a est supprimé.

IV. — Le *numéro IX* aura la teneur suivante :

« (1) L'éther sulfurique et les solutions de nitro-cellulose dans l'éther sulfurique (collodion), dans l'alcool méthylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool amylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol ou dans des mélanges de ces liquides, ainsi que les autres liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité (comme les gouttes d'Hoffmann), ne peuvent être expédiés que :

« soit

« 1° Dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés ou assujettis par des rainures, contenant au maximum 300 kilogrammes,

« ou

« 2° Dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum, et emballés conformément aux prescriptions suivantes :

« a. Quand plusieurs vases sont remis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, sciure de bois, terre d'infusoires ou d'autres substances meubles ;

« b. Quand les vases sont emballés isolément,

l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble.

« (2) Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser, à la température de 15° centigrade (Celsius), les neuf dixièmes de la capacité du récipient.

« (3) Le transport peut avoir lieu en wagons découverts non bâchés. Lorsqu'il est effectué dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

« (4) Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique ne doivent être expédiées que dans des vases étanches, bien fermés, en terre ou en verre, par quantités ne dépassant pas 90 kilogrammes de poids brut. Sont applicables pour l'emballage des vases les prescriptions édictées à l'alinéa (1), 2° a et b.

« (5) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n° XXXV.

« (6) Les dispositions de l'alinéa (1), 2°, et de l'alinéa (5) sont aussi applicables au zinc-éthyle; toutefois aucune matière inflammable ne doit être employée pour l'emballage. »

V. — Le *numéro XI* aura la teneur suivante :

« (1) L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° XV, 1°.

« (2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV. »

VI. — Le *numéro XV* aura la teneur suivante :

« Les acides minéraux liquides de toute nature, particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique (eau-forte), d'un poids spécifique inférieur à 1,48 [46°,8 Baumé] (au sujet des acides concentrés, voir n° XVII), ainsi que le chlorure de soufre, sont soumis aux prescriptions suivantes :

« 1° Quand ces produits sont expédiés en tourées, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Au lieu de bannettes on peut employer des paniers en métal; dans ce cas, la matière d'emballage entre le récipient et le panier de métal doit être de nature à empêcher le récipient d'être brisé et à ne s'enflammer ni au contact avec le contenu du récipient ni par des étincelles.

« Quand ces produits sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces

récipients doivent être parfaitement étanches et pourvus de bonnes fermetures.

« Pour l'acide nitrique, la lettre de voiture doit indiquer le poids spécifique pour une température de 15° centigrade (Celsius). A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré ;

« 2° Ces produits doivent toujours, sous la réserve des dispositions du n° XXXV, être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques;

« 3° Les prescriptions du 1° et du 2° s'appliquent aussi aux vases dans lesquels les dites matières ont été transportées. Ces vases doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport ;

« 4° Le chargement des envois, parmi lesquels il se trouverait ne fût-ce qu'un seul colis dont le poids dépasserait 75 kilogrammes, incombe à l'expéditeur et le déchargement au destinataire ;

« 5° Si le déchargement et l'enlèvement de ces envois ne sont pas effectués dans les trois jours qui suivent l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, ou dans les trois jours après expédition de l'avis d'arrivée, l'administration du chemin de fer est autorisée, à la condition d'observer les dispositions réglementaires y relatives, à déposer ces envois dans un entrepôt ou à les confier à un commissionnaire. Si cela est impossible, elle peut les vendre sans autre formalité. »

VII. — Il est ajouté après le *numéro XV* un *numéro XVa* ainsi conçu :

« Les résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine ne sont admis à l'expédition que si la lettre de voiture porte une attestation du fabricant, certifiant qu'ils ont été complètement dénitriés. Pour le reste, les dispositions du n° XV sont applicables. »

VIII. — Il est ajouté après le *numéro XVa* un *numéro XVb* ainsi conçu :

« Les accumulateurs électriques montés avec liquide, chargés ou non chargés, sont acceptés au transport aux conditions suivantes :

« 1° Les accumulateurs doivent être calés dans une caisse de batterie correspondant à leurs dimensions, de manière que les bacs ne puissent se déplacer à l'intérieur ;

« 2° La caisse de batterie sera placée dans une caisse de transport et les espaces vides alentour seront remplis de terre d'infusoirs, de sciure de bois, de poudre de charbon, de sable, ou d'une autre matière absorbante analogue ;

« 3° Les pôles doivent être protégés contre un court circuit ;

« 4° Les caisses doivent être munies de poignées et les couvercles porteront lisiblement écrites les mentions « Accumulateurs électriques » et « Haut ». »

IX. — Le *numéro XVI* aura la teneur suivante :

« (1) La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique,

lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) sont soumis aux prescriptions spécifiées sous le n° XV, 1^o, 3^o (à l'exception de la disposition du 2^o citée au 3^o), 4^o et 5^o.

« Les mêmes dispositions s'appliquent au brome, sauf que celui-ci est expédié seulement en wagons découverts, et que les ballons de verre qui le contiennent doivent être renfermés dans des caisses solides en bois ou en métal, et entourés, jusqu'au col, de cendre, de sable ou de terres d'infusoires.

« (2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV. »

X. — Le numéro XVII aura la teneur suivante :

« Sont applicables au transport d'acide nitrique concentré d'un poids spécifique de 1,48 (46^o,8 Baumé) et au-dessus, ainsi que d'acide nitrique rouge fumant, les prescriptions consignées au n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées, à moins que les touries et bouteilles ne soient placées dans des récipients de fer les enveloppant complètement et calées par de bons ressorts recouverts d'amiant, de telle façon qu'elles ne puissent se déplacer dans les récipients. Les enveloppes métalliques doivent être conditionnées de telle manière que le contenu des touries et bouteilles, en cas de bris, ne puisse se répandre au dehors. »

XI. — Le numéro XVIII aura la teneur suivante :

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

« 1^o dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées,

« ou

« 2^o dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

« Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendre ou autre, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

« (2) Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2^o à 5^o, sont applicables. »

XII. — Le numéro XIX aura la teneur suivante :

« (1) Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essence, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° IX) et de l'essence de pétrole (voir n° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, de même que pour l'acétate d'amyle, on appliquera, lorsqu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1^{er}, alinéa 1^{er}.

« (2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV. »

XIII. — Le numéro XX aura la teneur suivante :

« (1) Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0.780 à une température

de 17^o,5 centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21^o du thermomètre centigrade de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test);

« (2) Les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation, si ces liquides ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (huile solaire, photogène, etc.);

« (3) Les huiles préparées avec le goudron de houille qui, à une température de 17^o,5 centigrade (Celsius), ont un poids spécifique de moins de 1,00 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitrobenzine);

« (4) Les hydro-carbures d'autre provenance qui ont un poids spécifique d'au moins 0.830 à une température de 17^o,5 centigrade (Celsius)

« sont soumis aux dispositions suivantes :

« 1^o Ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que :

« a) dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

« ou

« b) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

« c) dans des vases en verre ou en grès; en ce cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

« aa) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

« bb) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès;

« 2^o Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

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

« 4^o Les dispositions du 3^o qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

« 5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

« 6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les matières désignées aux alinéas (1) et (2) du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.). »

XIV. — Le numéro XXI aura la teneur suivante :

« Le pétrole à l'état brut et rectifié, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation, lorsque ces matières ne tombent pas sous l'application des dispositions du n° XX et qu'elles ont un poids spécifique inférieur à 0,780 et supérieur à 0,680 à la température de 17°,3 centigrade (Celsius);

« Le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.) ainsi que les solutions de caoutchouc ou de gutta-percha, composée essentiellement de pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique supérieur à 0,680 à la température de 17°,3 centigrade (Celsius),

« sont soumis aux dispositions suivantes :

« 1° Ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que :

« a) dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

« ou

« b) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

« c) dans des vases en verre ou en grès; en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

« aa) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles ;

« bb) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes ;

« 2° Les vases qui se détériorent pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur ;

« 3° Le transport n'a lieu que sur des wagons

découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté ;

« 4° Les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport ;

« 5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

« 6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées ;

« 7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition ;

« 8° Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent, en outre, être munis de l'inscription : « à porter à la main ». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à manœuvrer avec précaution » ;

« 9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°,3 centigrade (Celsius). Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.). »

XV. — Le numéro XXII aura la teneur suivante :

« L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17°,3 centigrade (Celsius), sont soumis aux conditions suivantes :

« 1° Ces matières ne peuvent être transportées que :

« a) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

« b) dans des vases en verre ou en grès, en ce cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

« aa) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles ;

« bb) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées et garnis d'une quantité suffisante de matières

d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

« c) dans des wagons-réservoirs parfaitement étanches;

« 2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

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

« 4° Les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

« 5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

« 6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;

« 7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

« 8° Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent, en outre, porter l'inscription : « à porter à la main ». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à manœuvrer avec précaution »;

« 9° En outre, les dispositions du n° XV, 4° et 5°, sont applicables. »

XVI. — Le numéro XXIII aura la teneur suivante :

« (1) Le transport d'essence de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que de la pyridine et des produits à base de pyridine, de l'ammoniaque, du poison contre le chizoneur (mélange de savon mou, d'huile phéniquée et d'huile pyrogénée), de la solution de formaldéhyde et de la formaline (désinfectant qui renferme de la formaldéhyde et de l'acide formique), n'est fait que dans des wagons découverts.

« (2) Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

« (3) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV. »

XVII. — Le numéro XXV aura la teneur suivante :

« Les substances arsenicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées au n° XXIV, 1°, et au n° XV, 1°, 3° (à l'exception de la disposition du 2° citée au 3°), 4° et 5°. »

XVIII. — Le numéro XXVI aura la teneur suivante :

« (1) Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs à base de cuivre, tels que vert-de-gris, pigments de cuivre verts et bleus; les préparations de plomb, telles que litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb; la poussière de zinc, les cendres de zinc et d'antimoine, ainsi que les cendres de plomb, crasses de plomb, scories de plomb et autres déchets de plomb, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, les fonds des tonneaux et les caisses étant consolidés au moyen de cercles ou de bandes. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuent pas par les fentes.

« (2) Toutefois, pour le sulfate de cuivre, pour les mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude et autres substances analogues (poudre pour bouillie bordelaise, etc.), il suffit d'un emballage en sacs assez solides pour ne pas laisser tamiser le contenu. »

XIX. — Il est ajouté après le numéro XXVI un numéro XXVII ainsi conçu :

« 1° (1) Le cyanure de potassium et le cyanure de sodium à l'état solide doivent être emballés :

« a) dans de forts tonneaux de fer à couvercle vissé et munis de cercles de roulement,

« ou

« b) dans des tonneaux doubles, bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes. Les récipients intérieurs doivent être revêtus d'un tissu serré et constitué de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables en cours de route, aucune poussière du contenu ne puisse s'échapper. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients métalliques soudés. L'emploi de vases en verre ou en grès hermétiquement fermés, au lieu de récipients intérieurs en bois, est admis, à la condition que ces vases soient solidement emballés dans de fortes caisses en bois, remplies de foin, de paille ou d'une autre matière d'emballage analogue.

« (2) La réunion en un seul colis de plusieurs vases est également admise, sous observation des conditions stipulées ci-dessus à l'alinéa (1), b.

« 2° (1) La lessive de cyanure de potassium et la

lessive de cyanure de sodium ne sont admises au transport que :

« a) dans des vases en fer étanches, munis de bonnes fermetures et emballés dans des caisses en bois ou en métal solides garnies de terre d'infunsoires, de sciure de bois ou d'autres substances meubles,

« ou

« b) dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés pour ce transport. Les réservoirs doivent être à double paroi et d'une étanchéité parfaite; aucune ouverture (robinets, soupapes, etc.) ne doit se trouver à leur partie inférieure. Les ouvertures que portent les réservoirs doivent être rendues étanches, fermées et protégées par des chapes métalliques vissées.

« (2) Le chargement et le déchargement des colis renfermant les lessives, ainsi que le remplissage et la vidange des réservoirs incombent à l'expéditeur et au destinataire. Il ne sera pas donné suite à la demande qui serait adressée au chemin de fer en vue d'obtenir le concours de ses agents pour l'accomplissement de l'une ou de l'autre de ces opérations.

« (3) Le poids brut d'un colis renfermant des lessives ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Le transport n'est permis qu'en wagons découverts.

« 3° Prescriptions communes aux 1^o et 2^o :

« a. Les colis et wagons-réservoirs doivent porter en caractères nets, bien apparents et durables, la mention « Poison », ainsi que l'indication du contenu (« Cyanure de potassium », « Cyanure de sodium », « Lessive de cyanure de potassium », etc.) ;

« b. Les colis ne peuvent être emballés avec des acides, des acétates, des denrées et boissons alimentaires, des médicaments ou articles analogues. Dans les trains, les wagons-réservoirs doivent être séparés, par un véhicule au moins, des wagons chargés d'acides liquides ;

« 4° Les prescriptions édictées aux 1^o, 2^o et 3^o sont applicables également par analogie aux vases et wagons-réservoirs ayant servi au transport du cyanure de potassium et du cyanure de sodium. Les vases de cette espèce doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport. »

XX. — Il est ajouté à la fin du numéro XXIX un nouvel alinéa (4) ainsi conçu :

« (4) Le charbon de bois entier (non moulu) n'est admis au transport que si la lettre de voiture déclare qu'il est refroidi depuis quarante-huit heures au moins. »

XXI. — Il est ajouté après le numéro XXIX un numéro XXIa ainsi conçu :

« Le noir minéral n'est admis au transport que s'il est emballé dans des caisses en bois ou dans des tonneaux fortement cloués, hermétiquement fermés et entièrement remplis. »

XXII. — Le numéro XXXI aura la teneur suivante :

« (1) La laine, les poils, la laine artificielle, le coton, la soie, le lin, le chanvre, le jute, à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du

tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes; les cordages, les courroies de coton et de chanvre, les cordelettes et ficelles diverses [pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa (3)] ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse et de vernis, que dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts munis de bâches. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (4), ces objets ne peuvent être remis au transport qu'à l'état sec, et les déchets provenant de la filature ou du tissage ne doivent pas être pressés en balles.

« (2) La lettre de voiture doit indiquer si les dits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

« (3) La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

« (4) Les chiffons gras ou imprégnés de vernis sont admis au transport, même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées à l'alinéa (3). »

XXXII. — Le numéro XXXII aura la teneur suivante :

« Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglons ou sabots, les retailles de peaux fraîches servant à fabriquer la colle, non chaulées, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnés aux nos LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes :

« 1^o Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides ;

« 2^o Les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au 1^o, ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Toutefois, les expéditions partielles de peaux fraîches non salées sont, pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, admises aussi dans des sacs solidement fermés, en bon état, d'un tissu fort et épais, à la condition que les sacs soient passés à l'acide phénique, pour que la mauvaise odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les tonneaux, cuveaux, caisses ou sacs. Le transport ne pourra avoir lieu que dans des wagons découverts ;

« 3^o Les tendons frais, les retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières; en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne

peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes :

« a. Du 1^{er} mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. Ces bâches doivent être fournies par l'expéditeur ;

« b. Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une bâche en tissu très fort (toile à houblon) et cette bâche doit être elle-même recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur ;

« c. Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir ;

« 4^o Les résidus secs ou comprimés à l'état humide, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau, ou résidus utilisés comme engrais), doivent être recouverts entièrement de deux grandes bâches superposées imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être passée à l'acide phénique dilué, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, qui doivent être fournies par l'expéditeur, il sera répandu une couche de chaux sèche éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

« Les résidus de cette nature, non comprimés et à l'état humide, doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir ;

« 5^o Le transport par charge complète des matières non dénommées aux 3^o et 4^o ci-dessus, mais analogues à celles qui y sont indiquées, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches ;

« 6^o Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport ;

« 7^o Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquelles des matières de ce genre ont été transportées ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique ;

« 8^o Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire ;

« 9^o Les peaux sèches ne sont admises que si elles sont remises en paquets et ficelées. »

XXIV. — La référence au numéro VIIIa, qui figure deux fois au *numéro XXXV*, sera supprimée.

XXV. — Le *numéro XI* aura la teneur suivante :

« (1) Le fulmi-coton sous forme d'ouate et le fulmi-coton (coton nitré) pour collodion sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 p. c. d'eau.

« (2) La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

« (3) Les prescriptions de l'alinéa (1) relatives à l'emballage, de même que les prescriptions de l'alinéa (2), sont aussi applicables au fulmi-coton pour collodion qui contient au moins 35 p. c. d'alcool. »

XXVI. — Il est ajouté après le *numéro XLII* un *numéro XLIIa* ainsi conçu :

« Les mèches et amorces explosibles sont soumises aux conditions suivantes :

« 1^o Elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 400 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse explosible de plus de 75 centigrammes. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier ;

« 2^o Les paquets doivent être emballés dans des caisses en fer-blanc ou en bois très solide, d'un volume de 1 mètre cube 200 décimètres cubes au maximum, sans adjonction d'autres objets, en ménageant, entre les parois de la caisse et son contenu, un espace d'au moins 30 millimètres que l'on remplit de copeaux, de paille, d'étaupe ou d'autres matières analogues, de manière à empêcher tout mouvement ou tout déplacement des paquets, même en cas de secousse.

« 3^o Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.

« 4^o Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux 1^o, 2^o et 3^o ont été observées. »

XXVII. — Il est ajouté au *numéro XLIV* un chiffre 5^o ainsi conçu :

« 5^o Les gaz liquéfiés peuvent également être transportés en petites quantités, dans des tubes de verre solidement fondus, savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes au maximum, l'ammoniaque et le chlore jusqu'à 20 grammes au maximum, l'acide sulfureux anhydre et l'oxychlorure.

rure de carbone (phosgène) jusqu'à 400 grammes au maximum, aux conditions ci-après : les tubes de verre ne doivent être remplis qu'à moitié pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote, qu'aux deux tiers pour l'ammoniaque et le chlore et qu'aux trois quarts pour l'acide sulfureux et l'oxychlorure de carbone (phosgène). Chaque tube de verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant de l'ammoniaque ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant du chlore.

« L'acide carbonique liquéfié peut encore être transporté en récipients métalliques (sodor, sparklets) contenant 25 grammes au plus de liquide. L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air. Les récipients doivent être chargés au maximum de 1 gramme de liquide pour 1 centimètre cube 340 millimètres cubes de capacité. »

XXVIII. — Il est ajouté après le numéro XLIV un numéro XLIVa ainsi conçu :

« (1) L'air liquide est admis au transport dans des bouteilles en verre à double paroi, empêchant la conductibilité et le rayonnement de la chaleur, entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière que la bouteille ne puisse se déboucher si elle perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant d'aplomb sur le sol. Le transport de ces corbeilles ou récipients doit être effectué soit dans des coffres métalliques ouverts en haut, ou garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue, soit dans des caisses en bois, portant les inscriptions « Air liquide », « Haut », « Bas », « Très fragile ». Ces récipients ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable, telle que : sciure de bois, tontisse ligneuse, tourbe, paille, foin. Les coffres et les caisses doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de rupture des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses doivent être placés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber ni se renverser, et de telle sorte que les bouteilles restent debout et ne puissent pas être endommagées par d'autres colis. Aucune matière facilement inflammable en petits morceaux ou à l'état liquide ne doit être chargée à proximité immédiate de l'air liquide.

« (2) Au lieu de bouteilles en verre à double paroi, entourées de feutre, on peut employer d'autres récipients, à la condition toutefois de les protéger contre l'échauffement, de manière qu'ils ne puissent

se couvrir de rosée ni de givre. Si ces récipients sont assez résistants et se tiennent d'aplomb, ils n'ont pas besoin d'être entourés de corbeilles en fil de fer ou d'autres moyens de protection. Sont applicables, du reste, par analogie les dispositions de l'alinéa (1). »

XXIX. — Il est ajouté après le numéro XLIVa un numéro XLIVb ainsi conçu :

« L'acide carbonique sous forme de gaz et le protocarbure d'hydrogène (gaz des marais) ne sont acceptés au transport que si leur pression ne dépasse pas 20 atmosphères et s'ils sont renfermés dans des récipients de fer soudé, de fer fondu ou d'acier fondu, ayant, dans les quatre dernières années avant la remise au transport, supporté à l'épreuve officielle, sans avoir subi une déformation persistante, une pression égale à 1 1/2 fois au moins celle que produit l'acide carbonique ou le protocarbure d'hydrogène au moment de la remise au chemin de fer. Chaque récipient doit être pourvu d'une ouverture permettant de voir l'intérieur, d'une soupape de sûreté, d'un robinet, d'une soupape permettant de le remplir ou de le vider, ainsi que d'un manomètre. L'épreuve officielle doit être renouvelée tous les quatre ans. Le récipient doit porter, d'une manière apparente, l'indication de la date et du résultat de la dernière épreuve. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que, même dans le cas où la température s'élèverait jusqu'à 40° centigrade (Celsius), la pression de l'acide carbonique ou du protocarbure d'hydrogène expédié ne dépassera pas 20 atmosphères. La station de départ doit vérifier si les prescriptions ci-dessus énoncées ont été observées. Elle comparera notamment l'élévation du manomètre avec le résultat de la dernière épreuve officielle inscrite sur les récipients, afin de s'assurer que la résistance des dits récipients est suffisante. »

XXX. — Le numéro XLVI aura la teneur suivante :

« Le chlorure de méthyle et le chlorure d'éthyle ne peuvent être transportés que dans des récipients en métal, solides, parfaitement étanches, hermétiquement fermés et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois. »

XXXI. — Le numéro XLVII aura la teneur suivante :

« Le trichlorure de phosphore, l'oxychlorure de phosphore et le chlorure d'acétyle ne sont admis que s'ils sont présentés au transport :

« 1° Dans des récipients de fer forgé, de fer fondu, d'acier fondu, de plomb ou de cuivre, absolument étanches et hermétiquement clos,

« ou

« 2° Dans des récipients en verre ; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées :

« a. L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri. Les bou-

chons de verre doivent être enduits de paraffine, et, pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin ;

« *b.* Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées ; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients ; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire ;

« *c.* Les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse ; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire. On peut employer, dans l'emballage des bouteilles de chlorure d'acétyle (*b* et *c*), de la sciure de bois au lieu de terre d'infusoires ;

« *d.* Le couvercle des récipients dont il est parlé en *b* et *c* doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre. »

XXXII. — Il est ajouté après le numéro XLVIII un numéro *XLVIIIa* ainsi conçu :

« Le sodium et le potassium doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, à couvercles soudés, ou dans des bouteilles en verre, solides, hermétiquement bouchées, qui doivent être complètement secs ou remplis avec du pétrole. Les bouteilles en verre doivent être placées dans la terre d'infusoires ou de la sciure de bois. Les récipients en fer-blanc ou les bouteilles doivent être emballés dans des caisses en bois. Lorsqu'il est fait usage de bouteilles, ces caisses doivent être revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle à couvercle bien soudé. »

XXXIII. — Il est ajouté après le numéro XLIX un numéro *XLIXa* ainsi conçu :

« Le peroxyde de sodium et le bioxyde de barium (oxyliithe) doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, complètement étanches, emballés dans une forte caisse en bois revêtues intérieurement d'une caisse de tôle à couvercle soudé. »

XXXIV. — Il est ajouté après le numéro XLIXa un numéro *XLIXb* ainsi conçu :

« Le carbure de calcium doit être emballé dans des récipients en fer étanches et suffisamment résistants. Ces récipients ne doivent renfermer aucune autre matière. Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts. »

XXXV. — Le numéro *L* aura la teneur suivante :

« Les préparations telles que les vernis et les sic-

catifs, formées d'un mélange d'essence de térébenthine, d'alcool, de pétrole-naphte ou d'autres liquides facilement inflammables avec des résines, sont soumises aux prescriptions suivantes :

« 1^o Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.

« Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos.

« 2^o Les préparations composées d'essence de térébenthine ou de pétrole-naphte et de résine, qui répandent une mauvaise odeur, ne peuvent être transportées que sur des wagons découverts.

« 3^o En ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, voir n° XXXV. »

XXXVI. — Il est ajouté après le numéro *L* un numéro *La* ainsi conçu :

« (1) La limaille de fer ou d'acier grasse (provenant des tours ou des machines à forer, etc.) et les résidus de la réduction du nitrobenzol des fabriques d'aniline qui ne sont pas présentés au transport dans des récipients en forte tôle et hermétiquement fermés ne peuvent être transportés que dans des wagons en fer, munis de couvercles ou revêtus de bâches.

« (2) La lettre de voiture doit indiquer si la limaille de fer ou d'acier est grasse ou non ; en cas de non-indication, elle sera considérée comme grasse. »

XXXVII. — Le numéro *LI* aura la teneur suivante :

« (1) Le papier graissé ou huilé et les fuseaux faits de ce papier ne peuvent être expédiés qu'en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches.

« (2) La lettre de voiture accompagnant les envois de fuseaux de cette nature doit contenir une déclaration de l'expéditeur certifiant qu'ils ont été chauffés après avoir été imbibés d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau. »

XXXVIII. — Le numéro *LIII* aura la teneur suivante :

« (1) Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes :

« 1^o Elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par cailliette ;

« 2^o Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes ;

« 3^o La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des 1^o et 2^o ont été observées ;

« 4^o Le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition ;

« 5^o Les frais de désinfection éventuelle du wagon

sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

« (2) Pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février et mars, les caillettes de veau fraîches non salées, débarrassées de tout reste d'aliments, sont admises aussi au transport dans des tonneaux ou cuveaux bien clos, et aux conditions énumérées aux 4^o et 5^o ci-dessus. Les couvercles de ces récipients doivent être fixés au moyen d'une bande de fer. »

XXXIX. — La *Disposition finale* est supprimée.

ANNEXE 3.

Il est apporté au *formulaire de la lettre de voiture* les modifications ci-après :

Le mot « propriétaire » sera remplacé par les mots « marques de propriété (1) », et, dans la remarque (1), les mots « et les marques de propriété » seront intercalés entre les mots « numéros » et « sur la présente ».

De plus, la colonne « Nos » devra être élargie, et les deux colonnes « capacité de chargement » et « surface de plancher » seront réunies en une seule.

Dans le formulaire II de la lettre de voiture concernant la grande vitesse, il sera ajouté aux mots « papier blanc, avec bande rouge » les mots suivants « d'au moins 1 centimètre de largeur », sans modification des mots ultérieurs.

ANNEXE 4.

Le formulaire de la disposition ultérieure est modifié comme il est indiqué ci-après :

Disposition ultérieure.

. . . . le 19 . . .

« La gare de . . . du chemin de fer de . . . est priée, en ce qui concerne l'expédition ci-après spécifiée, remise au transport avec la lettre de voiture du . . . 19 . . . à l'adresse de M. . . à . . . »

Marques et numéros.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids en kilog.

« 1^o De la retourner à la station de départ à M. . . . ;

« 2^o De la retenir en cours de route et de la livrer à M. . . . à la station de . . . du chemin de fer de . . . ;

« 3^o De la livrer à M. . . . à . . . gare du chemin de fer de . . . ;

« 4^o De la livrer seulement contre paiement du montant du remboursement, soit . . . (en toutes lettres);

« 5^o De ne pas la livrer contre paiement du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de . . . (en toutes lettres);

« 6^o De la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

« 7^o De la livrer franco.

(Signature.)

« Observation. — On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier. »

ARTICLE 4.

La présente Convention additionnelle aura la même *durée et vigueur* que la Convention du 14 octobre 1890, dont elle devient partie intégrante. Elle sera ratifiée et le dépôt des ratifications aura lieu aussitôt que faire se pourra, dans la forme adoptée pour la Convention elle-même et les actes additionnels à la dite Convention. Elle entrera en vigueur trois mois après ce dépôt.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention additionnelle, et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Berne, en onze exemplaires, le 19 septembre 1906.

Pour l'Allemagne :	Pour le Luxembourg :
(L. S.) v. BULOW.	(L. S.) RECHTEREN.
Pour l'Autriche et la Hongrie :	Pour les Pays-Bas :
(L. S.) BON HEIDLER-EGEREK, (L. S.) RECHTEREN.	
Ministre	
d'Autriche-Hongrie à Berne.	Pour la Roumanie :
Pour la Belgique :	(L. S.) Miclesco.
(L. S.) M. MICHOTTE DE WELLE.	Pour la Russie :
Pour le Danemark :	(L. S.) BASILE BACHERACHT.
(L. S.) H. VEDEL.	Pour la Suisse :
Pour la France :	(L. S.) ZEMP.
(L. S.) RÉVOIL.	
Pour l'Italie :	
(L. S.) MAGLIANO.	

Procès-verbal de signature.

Les soussignés, Plénipotentiaires des Etats qui ont signé la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer ou qui y ont adhéré, se sont réunis aujourd'hui, le 19 septembre 1906, au Palais fédéral, pour procéder à la signature de la deuxième Convention additionnelle au dit Acte international dont les termes ont été arrêtés entre leurs Gouvernements respectifs.

Après avoir collationné les instruments diplomatiques de la dite Convention additionnelle, qui ont été préparés en nombre égal à celui des Etats contractants, ils ont constaté que ces actes étaient en bonne et due forme et y ont apposé leurs signatures et leurs cachets.

Un texte allemand est annexé au présent procès-

verbal et il est entendu que ce texte aura la même valeur que le texte français, en tant qu'il s'agit de transports par chemins de fer intéressant un pays où l'allemand est employé exclusivement ou à côté d'autres langues comme langue d'affaires.

La Conférence de révision de juillet 1905 avait inscrit les articles bois, lin, chanvre, engrais, terre et charbon de terre au nombre des marchandises dénommées spécialement au § 8 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale. A la demande du Gouvernement autrichien et du Gouvernement hongrois, motivée comme suit, les articles précités ont été laissés de côté dans la Convention additionnelle :

« Les classifications de marchandises de divers États contractants embrassent, sous les dénominations de bois, engrais, terre, les articles les plus divers, voire même parfois les objets mi-fabriqués, lesquels, en raison de leur nature particulière, diffèrent tellement les uns des autres qu'il serait certainement injuste d'appliquer à toutes ces marchandises un pourcentage supérieur pour la tolérance de déchet de route.

« De plus, les classifications de marchandises des divers États diffèrent aussi entre elles sur des points essentiels en ce qui concerne les articles compris sous les dénominations génériques dont il s'agit, de sorte qu'il se produirait sans doute des divergences de vues relativement à la portée de la disposition proposée et que les articles en question ne seraient probablement pas traités de la même manière dans les divers États contractants.

« Mais, même abstraction faite de ces considérations, l'extension proposée de la restriction de responsabilité des chemins de fer en ce qui concerne le déchet de route, en vertu de la Convention internationale, article 32, alinéa (1), ne se justifierait que si les articles visés subissaient en règle générale un déchet de poids allant jusqu'à 2 p. c., en raison de leur nature particulière, et non pas seulement à la suite de circonstances extraordinaires.

« Or, l'enquête approfondie qui a été faite à ce sujet a permis de constater que cette présomption ne saurait être admise d'une manière générale non seulement pour les bois, les engrais et la terre, mais aussi pour le lin, le chanvre et le charbon de terre, et que, par conséquent, une élévation de la tolérance normale pour déchet de route régulier, en raison de la nature particulière des articles précités, ne se justifiait pas.

« Et pour ceux de ces articles — comme certaines espèces d'engrais et de terre, par exemple — qui sont, en fait, remis habituellement au transport à l'état humide, une mesure dans le sens de la décision dont il est fait mention plus haut paraît superflue, attendu que, pour les marchandises de cette nature transportées à l'état humide, la tolérance normale pour déchet de route régulier est déjà fixée à 2 p. c., aux termes du § 8, alinéa (1), des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention inter-

nationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. »

Fait à Berne, en onze exemplaires, le 19 septembre 1906.

Pour l'Allemagne :	Pour le Luxembourg :
v. BÜLOW.	RECHTEREN.
Pour l'Autriche et la Hongrie :	Pour les Pays-Bas :
Baron HEIDLER-EGEREGB,	RECHTEREN.
Ministre	
d'Autriche-Hongrie à Berne.	Pour la Roumanie :
Pour la Belgique :	MICLESKO.
M. MICHOTTE DE WELLE.	Pour la Russie :
Pour le Danemark :	BASILE BACHIERACHT.
H. VEDEL.	Pour la Suisse :
Pour la France :	ZEMP.
REVOIL.	
Pour l'Italie :	
MAGLIANO.	

Le dépôt des ratifications a eu lieu à Berne le 22 septembre 1908. Conformément à l'article 4 de la Convention additionnelle, celle-ci entrera en vigueur le 22 décembre 1908.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères,
Chevr VAN DER ELST.

(Suivent les formules.)

EXPOSÉ DES MOTIFS.

La Convention internationale du 14 octobre 1890 relative au transport des marchandises par chemins de fer a prévu, en son article 59, la réunion périodique de conférences des délégués des États ayant adhéré à cette convention, en vue d'apporter aux dispositions de celle-ci les améliorations ou modifications reconnues nécessaires.

Conformément à cette stipulation, une conférence de révision a siégé à Berne du 4 au 18 juillet 1905. Les décisions prises par cette Assemblée ont fait l'objet d'une convention additionnelle qui a été signée à Berne, le 19 septembre dernier, par les Plénipotentiaires des États intéressés.

Le nouvel arrangement laisse intacts les principes essentiels établis par la Convention. Il apporte au texte de cette dernière un certain nombre de changements de pure forme et y introduit une série de modifications tout à l'avantage du public. Il en est ainsi, notamment, des stipulations indiquées ci-après :

a. Lorsque la lettre de voiture mentionnera la voie à suivre par le transport, le chemin de fer ne pourra utiliser une autre voie que si celle-ci permet d'effectuer, aux stations éventuellement désignées par l'expéditeur, les opérations de douane et d'octroi et les vérifications de police qui pourraient être nécessaires (art. 6). Cette obligation ne vise, actuellement, que les opérations en douane.

b. Lorsque l'expéditeur pourra établir qu'une augmentation du poids de l'envoi, survenue pendant le transport et n'ayant pas occasionné de surcharge, doit être attribuée aux influences atmosphériques, il ne pourra pas lui être réclamé de surtaxe (art. 7).

c. Le chemin de fer sera tenu d'accomplir les formalités de douane et d'octroi à destination, au cas où ni le destinataire, ni un tiers désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, ne fait le nécessaire à cette fin (art. 10).

d. Il sera loisible à l'expéditeur de prendre à sa charge une partie quelconque des frais de transport à titre d'affranchissement (art. 12).

e. Le chemin de fer devra aviser au plus tôt l'ayant droit, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires (art. 12).

f. Les droits de l'expéditeur en matière de disposition ultérieure ont été étendus, en ce sens qu'il lui sera permis de prescrire le retour de la marchandise à la gare de départ (art. 15).

g. L'expéditeur pourra demander, dans la lettre de voiture, à être avisé immédiatement, par télégraphie, de tout empêchement à la livraison de son envoi, étant entendu que les frais de télégramme seront mis à la charge de la marchandise. Il aura aussi le droit, si le destinataire refuse la marchandise, de disposer de celle-ci, alors même qu'il ne pourrait pas reproduire le duplicata de la lettre de voiture (art. 24).

h. L'indemnité à payer, en cas de retard, ne pourra plus être inférieure au taux fixé par l'article 40 de la Convention, même si la déclaration d'intérêt à la livraison était inférieure à ce taux (art. 40).

Les dispositions de l'annexe I à la Convention, contenant les prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions, ont aussi été considérablement amendées dans un sens favorable au commerce.

La Convention additionnelle fixe à un an la prescription pour les actions en payement ou en remboursement des surtaxes.

La tolérance de 2 p. c. accordée pour déchets de route sur le poids des marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent généralement une perte de poids par le seul fait du transport (§ 8 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention) sera également appliquée aux expéditions de soies de porc, de crins et de sel.

Enfin, il a été décidé que les conférences de revision, qui, d'après l'article 39 de la Convention, doivent se réunir tous les trois ans, ne se réuniront plus, l'avenir, que cinq ans au moins après la mise en vigueur des modifications adoptées par la conférence précédente.

Le règlement de l'Office central des transports internationaux, institué en exécution des dispositions de l'article 57 de la Convention, a été modifié en ce sens que le crédit mis annuellement à la disposition de l'Office sera porté de 100,000 francs à 110,000 fr. Une somme de 25,000 francs sera, en outre, versée au Département fédéral suisse des Postes et des Chemins de fer, en vue de former un fonds destiné à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladies, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

Cette dernière somme, comme d'ailleurs celle nécessaire par l'augmentation des frais de l'Office, sera supportée par tous les Etats contractants, au prorata du nombre de kilomètres de lignes en exploitation.

J'ai l'honneur, Messieurs, de soumettre, au nom du Roi, à vos délibérations le projet de loi ci-joint portant approbation de l'Acte international dont il s'agit, et je me fais à croire que vous voudrez bien y réserver un accueil favorable.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
FAVEBEAU.

249. — 25 septembre 1908. —

Arrêté royal. — Commission d'étude du

cancer (1). (Monit. du 27 septembre 1908.)

Léopold II, etc. Sur le rapport et la proposition de Notre Ministre de l'agriculture *ad interim*,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Une commission est instituée à l'effet de poursuivre des études sur le cancer au point de vue

(1) RAPPORT AU ROI.

Sire,

Le problème du cancer, qui préoccupe vivement aujourd'hui le corps médical, mérite également de fixer l'attention des pouvoirs publics.

Les affections cancéreuses interviennent pour une partie notable dans la mortalité générale et leur fréquence semble augmenter de plus en plus.

La science ne possède que des notions incertaines sur la cause et la nature de cette redoutable affection ; pour la combattre, la thérapeutique reste encore presque entièrement désarmée.

D'autre part, les vagues données que l'on a pu rassembler sur son étiologie font présumer que le cancer pourrait être contagieux et que certaines précautions empêcheraient la contamination.

Depuis une dizaine d'années, la question du cancer a fait l'objet de travaux considérables dans toutes les directions. Mais elle dépasse l'activité et les ressources des chercheurs travaillant isolément : les travaux manquent de suite et de vue d'ensemble. Aussi des savants qui consacrent leurs efforts à l'étude du cancer ont-ils souvent fait appel à l'action collective. Il semble que, dans cette question, l'Etat puisse intervenir utilement pour aider les hommes de science à accomplir leur tâche ; l'importance et la gravité du problème légitiment largement son intervention : c'est ce que les pays étrangers ont compris en favorisant la création d'instituts et d'hôpitaux spéciaux, en instituant des commissions d'étude ou en subventionnant des sociétés dues à l'initiative privée.

Il m'a paru que la meilleure façon, pour la Belgique, de suivre les travaux effectués à l'étranger et d'y contribuer dans la mesure de ses moyens était de réunir en commission des hommes de science se trouvant en situation de coopérer au progrès de nos connaissances sur le cancer, soit par leurs travaux personnels, soit par ceux de leurs collaborateurs. La commission pourrait également recourir aux services d'hommes compétents désireux de faire, à son intervention, des travaux rentrant dans cet ordre d'idées. L'on peut espérer créer de cette façon un centre d'activité où la question du cancer serait étudiée sous des aspects variés et faciliter la formation de spécialistes qui s'en occuperaient au point de vue expérimental. Si des progrès qui seront réalisés résultent des devoirs nouveaux pour les pouvoirs publics, ceux-ci pourront ainsi être renseignés d'une manière éclairée.

C'est dans ce but que j'ai l'honneur, Sire, de soumettre à l'approbation de Votre Majesté le projet d'arrêté ci-joint.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

de Votre Majesté,

le très humble, très obéissant
et très fidèle serviteur,

Le Ministre de l'agriculture *ad interim*,
G. HELLEPUTTE.