

KONWENCJE MIĘDZYNARODOWE

o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), podpisane w Bernie dnia 25 października 1952 r., wraz z protokołami dodatkowymi.

Przekład

W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA

Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
podaje do powszechnej wiadomości:

Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 25 października 1952 r.;

Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 października 1952 r.;

Protokół dodatkowy do Konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 października 1952 r. i

Protokół dodatkowy do Konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 11 kwietnia 1953 r.

zostały podpisane w Bernie.

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ETAT

de la République Populaire de Pologne à tous ceux qui ces
Présentes Lettres verront fait savoir ce qui suit:

La Convention Internationale concernant le transport des
marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 octobre 1952;

La Convention Internationale concernant le transport des
voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du
25 octobre 1952;

Le Protocole additionnel aux Conventions concernant le
transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des
voyageurs et des bagages (CIV) du 25 octobre 1952 et

Le Protocole additionnel aux Conventions concernant le
transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des
voyageurs et des bagages (CIV) du 11 avril 1953,

ont été signés à Berne.

Po zaznajomieniu się z powyższymi układami Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadcza, że wymienione układy są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 20 maja 1955 roku.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa
(—) A. Zawadzki

Minister Spraw Zagranicznych
(—) w z. M. Naszkowski

(Teksty konwencji i protokołów w przekładzie polskim i w brzmieniu oryginalnym zamieszczone są w załączniku do niniejszego numeru).

Après avoir vu et examiné lesdits Accords, le Conseil d'Etat les a approuvés et approuve en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclare que les Accords susmentionnés sont acceptés, ratifiés et confirmés et promet qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi les Présentés Lettres ont été délivrées, revêtues du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 20 mai 1955.

L. S.

Président du Conseil d'Etat
(—) A. Zawadzki

Ministre des Affaires Etrangères
(—) w z. M. Naszkowski

Do poz. 259

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

O

**przewozie towarów kolejami
(CIM)**

z dnia 25 października 1952 r.

Przekład.

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

O

**przewozie towarów kolejami
(CIM)**

z dnia 25 października 1952 r.

Niżej podpisani pełnomocnicy, uznając potrzebę rewizji Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r., postanowili, zgodnie z artykułem 60 wspomnianej Konwencji, zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodzili się na artykuły następujące:

TYTUŁ I**PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI****Artykuł 1.****Koleje i przewozy, do których stosuje się Konwencję.**

§ 1. — Konwencję niniejszą stosuje się, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w następujących paragrafach, do wszystkich przesyłek towarowych, nadanych do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym drogami, które przechodzą przez obszar co najmniej dwu umawiających się Państw i obejmują wyłącznie linie wpisane do listy sporządzonej zgodnie z artykułem 58.

§ 2. — Do przesyłek, których stacja¹⁾ nadania i stacja przeznaczenia znajdują się na obszarze tego samego Państwa i które przechodzą przez obszar innego Państwa tylko tranzytem, stosuje się prawo Państwa nadania:

¹⁾ Przez „stację” rozumie się również porty żeglugi wodnej oraz wszystkie otwarte do użytku publicznego urządzenia komunikacji samochodowej, które służą do wykonywania umowy przewozu.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

**le transport des marchandises par chemins de fer
(CIM)**

du 25 octobre 1952

Les plénipotentiaires soussignés, ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Rome le 23 novembre 1933, 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, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, 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.

§ 2. — Les envois dont la gare¹⁾ expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sont soumis au droit de l'Etat de départ:

¹⁾ Par «gare», on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje wyłącznie jedna z kolei Państwa nadania;

b) nawet jeżeli linii tranzytowych nie eksploatuje wyłącznie jedna z kolei Państwa nadania, lecz zainteresowane koleje zawarły specjalne umowy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za przewozy międzynarodowe.

§ 3. — Do przesyłek pomiędzy stacjami Państw sąsiednich, jeżeli linie, którymi przewóz się odbywa, są eksploatowane wyłącznie przez koleje jednego z tych Państw, stosuje się prawo tego Państwa, jeżeli nadawca przez wybór formularza listu przewozowego żąda stosowania przepisów wewnętrznych obowiązujących na tej kolei oraz że prawo i przepisy żadnego z zainteresowanych Państw temu się nie sprzeciwiają.

Artykuł 2.

Postanowienia o przewozach mieszanych.

§ 1. — Do listy, przewidzianej w artykule 1, mogą być, oprócz kolei, włączone regularne linie samochodowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz koleją i dokonują przewozów międzynarodowych pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się Państw lub jednej z kolei wpisanych do listy.

§ 2. — Przedsiębiorstwa eksploatujące takie linie podlegają wszelkim obowiązkom i posiadają wszelkie prawa przyznane kolejom niniejszą Konwencją z zastrzeżeniem odchyień wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Jednakże postanowienia o odpowiedzialności, ustalone niniejszą Konwencją, nie mogą być przedmiotem odchyień.

§ 3. — Każde Państwo, które pragnie uzyskać włączenie do listy jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się o to, by odchylenia przewidziane w § 2 były ogłoszone w ten sam sposób jak taryfy.

§ 4. — Dla przewozów międzynarodowych, których dokonywać mają oprócz kolei także przedsiębiorstwa przewozowe inne, niż określone w § 1, mogą koleje w celu uwzględnienia odrębnych właściwości każdego rodzaju przewozu ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej odmiennie niż przewidziana w niniejszej Konwencji. Mogą one w tym przypadku przepisać użycie innego dokumentu przewozowego aniżeli ten, który przewiduje niniejsza Konwencja.

Artykuł 3.

Przedmioty wyłączone od przewozu.

Wyląca się od przewozu, z zastrzeżeniem odchyień przewidzianych w artykule 4 § 2:

a) przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty, choćby tylko na jednym z obszarów, przez które przesyłka ma być przewieziona;

b) przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, swego ciężaru lub swych właściwości nie nadają się do żadanego przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na jednej z kolei mających wziąć udział w przewozie;

c) przedmioty, których przewóz jest zabroniony, choćby tylko na jednym z obszarów, przez które przesyłka ma być przewieziona;

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement 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 exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, par le choix du modèle de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 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 dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations 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, 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.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2:

a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

d) materiały i przedmioty, wyłączone od przewozu na mocy postanowień Załącznika I do niniejszej Konwencji.

Artykuł 4.

Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 1. — Następujące przedmioty przyjmuje się do przewozu na niżej wymienionych warunkach:

a) materiały i przedmioty, wymienione w Załączniku I do niniejszej Konwencji, przyjmuje się do przewozu na warunkach tam wskazanych;

b) przesyłki zwłok przyjmuje się na następujących warunkach:

1° przewozi się je jako przesyłkę pospieszną pod dozorem towarzyszącej im osoby, chyba że przewóz ich jako przesyłki zwyczajnej albo bez dozoru jest dopuszczony na wszystkich kolejach uczestniczących w przewozie;

2° koszty przewozu muszą być opłacone przy nadaniu;

3° przewóz podlega ustawom i przepisom policyjnym obowiązującym w każdym Państwie, chyba że jest on unormowany specjalnymi umowami między szeregiem Państw;

c) tabor kolejowy toczący się na własnych kołach przyjmuje się do przewozu pod warunkiem, że zdolność jego do biegu będzie stwierdzona przez jedną z kolei i poświadczona napisem na taborze lub w osobnym zaświadczeniu; lokomotywowom, tendrom i wagonom motorowym powinien nadto towarzyszyć przydzielony przez nadawcę fachowy pracownik, który w szczególności ma obowiązek ich smarowania;

d) zwierzęta żywe przyjmuje się na warunkach następujących:

1° przesyłkom zwierząt żywych powinien towarzyszyć przydzielony przez nadawcę konwojent, chyba że chodzi o małe zwierzęta nadane do przewozu w dobrze zamkniętych klatkach, skrzyniach, koszach itp.; jednak nie wymaga się konwojowania, jeśli co do tego są przewidziane wyjątki w taryfach międzynarodowych albo w umowach zawartych między kolejami;

2° nadawca powinien przestrzegać przepisów policyjno-weterynaryjnych Państw nadania, przeznaczenia i tranzytu;

e) przedmioty, których przewóz sprawiałby, według oceny kolei, szczególne trudności ze względu na urządzenie lub środki przewozowe choćby tylko jednej z kolei uczestniczących w przewozie, przyjmuje się do przewozu na specjalnych warunkach technicznych i eksploatacyjnych, ustalonych przez kolej w każdym poszczególnym przypadku. Dla takich przewozów może kolej przy zawieraniu umowy przewozu ustalić specjalne terminy dostawy.

§ 2. — Dwa lub więcej umawiających się Państw może, w drodze odrębnych umów, zgodzić się na to, by pewne przedmioty, wyłączone od przewozu przez niniejszą Konwencję, były przyjmowane do przewozu międzynarodowego pomiędzy tymi Państwami pod pewnymi warunkami, albo też by materiały i przedmioty, wymienione w Załączniku I, były dopuszczone do przewozu na warunkach łżejszych od warunków, przewidzianych w Załączniku I.

Jeżeli takimi umowami dopuszcza się do przewozu materiały i przedmioty, które są wyłączone od przewozu na mocy postanowień Załącznika I, to umowy te muszą być podane do wiadomości Urzędowi Centralnemu Prze-

d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport sous les conditions suivantes:

a) les matières et objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;

b) les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

1° 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;

2° les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

3° 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;

c) les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont 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 fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

d) les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:

1° les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs internationaux ou par des accords intervenus entre chemins de fer;

2° l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

e) les objets dont le transport présente, de l'avis du chemin de fer, des difficultés spéciales en raison des installations ou du matériel ne fût-ce que de l'un des chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières, déterminées dans chaque cas par le chemin de fer. Ces transports peuvent être soumis à des délais de livraison spéciaux fixés par le chemin de fer lors de la conclusion du contrat de transport.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certains objets exclus par la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux

wozów Międzynarodowych Kolejami. Urząd ten zgłasza na porządek dzienny obrad najbliższego posiedzenia Komisji Rzeczników te postanowienia odrębnej umowy, które dotyczą dopuszczenia do przewozu, chyba że postanowienia te były już przez Komisję zbadane i odrzucone.

Koleje mogą również w drodze postanowień włączonych do swych taryf bądź dopuścić do przewozu pewne przedmioty wyłączone od przewozu przez niniejszą Konwencję, bądź ustalić łżejsze warunki od warunków przewidzianych w Załączniku I dla materiałów i przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo na mocy postanowień Załącznika I.

Artykuł 5.

Obowiązek przewozu kolei.

§ 1. — Kolej jest obowiązana przewozić wszystkie towary stosownie do postanowień niniejszej Konwencji, jeśli:

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

§ 2. — Kolej zobowiązana jest przyjmować do przewozu przedmioty, których załadowanie, przeładowanie lub wyładowanie wymaga użycia specjalnych urządzeń, tylko wówczas, jeżeli stacje, na których te czynności mają być dokonane, posiadają takie urządzenia.

§ 3. — Kolej obowiązana jest przyjmować do przewozu tylko takie przesyłki, których przewóz może być dokonany niezwłocznie; przepisy obowiązujące na stacji nadania określają przypadki, w których stacja ta jest obowiązana przyjąć do tymczasowego przechowania przesyłki nie odpowiadające temu warunkowi.

§ 4. — Przesyłki mają być wysyłane z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjęto je do przewozu, wyjąwszy przypadek przewidziany w § 5.

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

- a) ruch zawieszono całkowicie lub częściowo;
- b) pewne przesyłki wyłączono czasowo od przewozu lub przyjmowano je do przewozu warunkowo,
- c) pewne przesyłki korzystały czasowo z pierwszeństwa przewozu.

Zarządzenie takie należy bezzwłocznie podać do wiadomości publiczności i kolejom; koleje mają zawiadomić koleje innych Państw o takich zarządzeniach celem publikowania.

Jeśli przypuszczalnie zarządzenia takie będą obowiązywały dłużej niż przez jeden miesiąc, to należy je podać do wiadomości Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który zawiadomi o nich inne Państwa.

§ 6. — Każde przekroczenie przez kolej postanowień niniejszego artykułu może służyć za podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

par chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

Article 5.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que:

- a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
- b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend 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 § 5.

§ 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 sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doit excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 6. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TYTUŁ II

UMOWA PRZEWOZU

Rozdział I.

FORMA I WARUNKI UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 6.

Treść i forma listu przewozowego.

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

Rozmiary formularza listu przewozowego mogą być jednak zmniejszone na podstawie postanowień taryfowych dla niektórych komunikacji pomiędzy państwami sąsiednimi.

Listy przewozowe mają być drukowane na białym, trwałym papierze do pisania, listy przewozowe na przesyłki pośpieszne noszą szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra na górnym i dolnym brzegu obydwu stron. Na wtórniki listu przewozowego można używać także papieru jasnoniebieskiego.

§ 2. — Taryfy międzynarodowe lub umowy pomiędzy kolejami określają, w jakim języku mają być drukowane formularze listów przewozowych.

Jeśli taryfy lub umowy nic o tym nie postanawiają, to formularze listów przewozowych mają być drukowane w jednym z języków urzędowych Państwa nadania, ponadto muszą one zawierać tekst francuski albo niemiecki, albo włoski i mogą zawierać uznane za potrzebne tłumaczenia na inne języki.

Część, którą ma wypełnić nadawca, musi być zawsze sporządzona w jednym z języków urzędowych kraju nadania. Taryfy międzynarodowe lub umowy pomiędzy kolejami mogą postanawiać, czy i jakie tłumaczenia muszą być dodane. Jeśli nie ma takich postanowień, nadawca winien dodać tłumaczenie na język francuski lub niemiecki, lub włoski, gdy dane nie są sporządzone w jednym z tych trzech języków.

Kolej może żądać, ażeby wskazania i oświadczenia, które nadawca ma zamieścić w liście przewozowym i załącznikach do listu przewozowego, zostały wpisane literami łacińskimi.

§ 3. — Część listu przewozowego, obwiedziona grubymi liniami, powinna wypełniać kolej, a pozostałe nadawca. Nadawca winien podkreślić rubryki, które pozostawia nie wypełnione.

§ 4. — Wybór formularza listu przewozowego białego lub formularza z czerwonymi szlakami wskazuje, czy towar należy przewieźć jako przesyłkę zwyczajną, czy jako pośpieszną. Żądanie przewiezienia towaru na pewnej części drogi przewozu jako przesyłki pośpiesznej, a na innej części jako przesyłki zwyczajnej nie jest dopuszczalne, chyba że wszystkie zainteresowane koleje zawarły co do tego specjalną umowę.

§ 5. — Dane zamieszczone w liście przewozowym powinny być wpisane nie dającym się wytrzeć pismem lub drukiem; nie przyjmuje się listów przewozowych poprawianych, podskrobanych lub pozaklejanych. Przekreślenia są dopuszczalne pod warunkiem, że nadawca stwierdza je swym podpisem, a gdy chodzi o ilość lub wagę sztuk pod warunkiem, że sprostowanie liczby wpisze słowami.

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 modèle prévu à l'Annexe II à la présente 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 être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Des tarifs internationaux ou des accords entre chemins de fer peuvent prévoir si des traductions doivent être jointes et quelles doivent être ces traductions. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces trois langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes 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 barrer les cases inutilisées.

§ 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 entre tous les chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, 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. — List przewozowy musi w każdym przypadku zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę wystawienia listu przewozowego;
- b) nazwę kolei nadania;
- c) nazwę kolei przeznaczenia i stacji przeznaczenia ze wszystkimi wskazaniem, niezbędnymi dla uniknięcia jakichkolwiek pomyłek z powodu istnienia różnych stacji obsługujących bądź tę samą miejscowość, bądź miejscowości o tej samej nazwie lub o nazwach podobnych;
- d) nazwisko i adres odbiorcy. Jako odbiorca może być wskazana tylko jedna osoba fizyczna lub inny podmiot prawa. Wskazanie jako odbiorcy stacji przeznaczenia lub jej pracownika jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy na to wyraźnie zezwala taryfa, która ma być zastosowana. Adresy nie zawierające nazwiska odbiorcy, jak np. „na zlecenie” albo „na okaziciela wtórnika listu przewozowego”, nie są dozwolone;
- e) oznaczenie towaru, wskazanie wagi lub zamiast niej innych podobnych danych, odpowiednio do przepisów kolei nadania. Jeśli ustawy lub przepisy kraju nadania pozwalają nadawać przesyłki bez wskazania wagi lub bez podania innych danych zastępujących wskazanie wagi, wówczas wagę lub te dane wpisuje kolej nadania.

Towary należy oznaczać w sposób następujący: towary wymienione w Załączniku I — według nazwy użytej w tymże załączniku, inne towary, jeśli nadawca żąda zastosowania pewnej określonej taryfy, według nazwy użytej w tej taryfie, we wszystkich innych przypadkach według nazwy odpowiadającej właściwościom towarów, przyjętej w handlu w kraju nadania.

Jeśli miejsce przeznaczone w liście przewozowym na wyszczególnienie towarów nie wystarcza, to należy towary wyszczególnić na arkuszach o takich samych rozmiarach jak list przewozowy, starannie z nim złączonych i podpisanych przez nadawcę. W liście przewozowym należy zamieścić wzmiankę o istnieniu tych arkuszy. Jeśli podano ogólną wagę przesyłki, to należy ją wpisać do samego listu przewozowego;

f) przy przesyłkach drobnych: ilość sztuk, ich cechy i numery lub — zamiast nich — wzmiankę, że na sztukach przesyłki znajduje się adres odbiorcy, rodzaj opakowania. W komunikacji kolejowo-morskiej należy zamieścić te same dane w liście przewozowym na przesyłkę wagonową, niezależnie od tego, czy przesyłka składa się z jednej lub kilku sztuk, jeżeli przesyłka ma być przeładowywana.

Na towary, których załadunek stanowi obowiązek nadawcy: rodzaj (wagon kryty, niekryty, specjalny lub prywatny), numer, cechę własności wagonu i co do wagonów prywatnych wagę własną;

g) dokładne wyszczególnienie dokumentów wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne, załączonych do listu przewozowego lub też złożonych, według oświadczenia w liście przewozowym, do dyspozycji kolei na pewnej oznaczonej stacji, w urzędzie celnym lub w jakimkolwiek innym urzędzie;

h) podpis nadawcy wraz z jego nazwiskiem i adresem, uzupełnionym — według jego uznania — adresem telegraficznym lub telefonicznym. Podpis nadawcy może być wydrukowany lub zastąpiony odbiciem pieczętki nadawcy, jeżeli na to zezwalają ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania. Jako nadawca może być wymieniona w liście przewozowym tylko jedna osoba fizyczna lub inny podmiot prawa.

§ 7. — List przewozowy powinien ponadto, w razie potrzeby, zawierać wszelkie inne wskazania, przewidziane w niniejszej Konwencji, w szczególności:

§ 6. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;
- b) la désignation du chemin de fer expéditeur;
- c) la désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;
- d) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare au d'un agent 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 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.

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 demande l'application d'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 par le commerce dans l'Etat de départ.

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) pour les envois de détail: le nombre de colis; leurs marques et numéros ou, à leur défaut, la mention que ces colis portent l'adresse du destinataire; la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant une ou plusieurs pièces, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le type (wagon couvert, découvert, spécial ou de particulier); le numéro; les marques de propriété du wagon et, pour les wagons de particuliers, la tare;

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou 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 physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

§ 7. — En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

a) żądanie „zostawić na stacji” lub „dostarczyć do mieszkania”, pod warunkiem, że takie sposoby dostawy są dopuszczalne na stacji przeznaczenia;

b) żądanie zastosowania określonych taryf, w szczególności taryf specjalnych lub wyjątkowych, przewidzianych w artykule II § 4 pod literą c) i w artykule 35;

c) kwotę deklarowanej wartości dostawy stosownie do artykułu 20, podaną w cyfrach i słowach;

d) oznaczenie kosztów, jakie nadawca bierze na swój rachunek stosownie do artykułu 17;

e) kwotę zaliczenia oraz zaliczki w gotowiźnie stosownie do artykułu 19, podaną w cyfrach i słowach;

f) drogę przewozu żadaną według artykułu 10 § 1 oraz wskazanie stacji, na których powinny być załatwione formalności władz celnych i innych władz administracyjnych;

g) wskazówki, dotyczące formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne, stosownie do artykułu 15;

h) wskazówkę, że odbiorca ma prawo zmiany umowy przewozu; wskazówka taka powinna być zamieszczona w rubryce „Oświadczenie do załatwienia.....” i powinna brzmieć następująco: „Odbiorca jest upoważniony do udzielania dodatkowych zleceń”.

§ 8. — Inne oświadczenia można zamieszczać w liście przewozowym tylko wówczas, gdy są one przepisane lub dozwolone przez ustawy i przepisy jednego z Państw albo przez taryfy i nie są sprzeczne z niniejszą Konwencją.

Zabrania się zastępować list przewozowy innymi dokumentami albo dołączać do niego inne dokumenty niż te, które są przepisane lub dozwolone przez niniejszą Konwencję lub taryfy. Jeżeli jednak wymagają tego ustawy lub przepisy obowiązujące na stacji nadania, nadawca winien sporządzić, oprócz listu przewozowego, dokument przeznaczony do przechowania przez kolej, a mający służyć kolei za dowód zawarcia umowy przewozu.

§ 9. — Dla każdej przesyłki winien być sporządzony oddzielny list przewozowy. Jednakże za jednym i tym samym listem przewozowym nie wolno nadawać do przewozu:

a) towarów, które ze względu na swe własności nie mogą być bez trudności ładowane razem;

b) towarów, których załadowanie należy częściowo do obowiązku kolei, a częściowo do obowiązków nadawcy;

c) towarów, których ładowanie razem może się sprzeciwiać przepisom celnym lub przepisom innych władz administracyjnych;

d) towarów dopuszczonych do przewozu warunkowo, jeżeli chodzi o materiały i przedmioty, których ładowanie razem ze sobą lub razem z innymi towarami jest zabronione przez postanowienia Załącznika I do niniejszej Konwencji.

§ 10. — Jeden i ten sam list przewozowy może obejmować tylko ładunek jednego wagonu. Jednakowoż można nadawać do przewozu za jednym i tym samym listem przewozowym:

a) przedmioty niepodzielne i przedmioty niezwyklej objętości, wymagające więcej niż jednego wagonu;

b) przesyłki załadowane do kilku wagonów, jeżeli specjalne przepisy dla danej komunikacji lub taryfy międzynarodowe pozwalają na to na całej drodze przewozu.

§ 11. — Nadawca może zamieścić u dołu na odwrotnej stronie listu przewozowego wzmianki dotyczące przesyłki, służące jednak wyłącznie do informacji odbiorcy, z których nie wynikają dla kolei żadne zobowiązania ani odpowiedzialność, np.

„Z przesyłki od N.....”
„Z polecenia N.....”

a) la mention «en gare (bureau restant)» ou la mention «livrable à domicile», à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire;

b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre c), et à l'article 35;

c) la somme en chiffres et en lettres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) le montant en chiffres et en lettres du remboursement et des débours conformément à l'article 19;

f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15;

h) la mention que le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport; cette mention, à inscrire dans la case: «Déclaration pour l'accomplissement...», doit avoir le libellé suivant: «Destinataire autorisé à donner des ordres ultérieurs».

§ 8. — 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.

§ 9. — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport:

a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon. Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport:

a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic ou des tarifs internationaux l'autorisent pour la totalité du parcours.

§ 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....»;

„Do rozporządzenia N.....“
„Do przeekspediowania do N.....“
„Ubezpieczono w N.....“
„Na linię okrętową N.....“ lub „Na statek N.....“
„Z linii okrętowej N.....“ lub „Ze statku N.....“
„Na linię samochodową N.....“
„Z linii samochodowej N.....“
„Na linię lotniczą N.....“
„Z linii lotniczej N.....“
„Do wywozu do 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...».

Artykuł 7.

Article 7.

Odpowiedzialność za oświadczenia w liście przewozowym. Dopłaty. Postępowanie w razie przeciążenia.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge.

§ 1. — Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość swych wskazań i oświadczeń, zamieszczonych w liście przewozowym; ponosi on wszelkie konsekwencje wynikłe z tego, że te wskazania lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe, niedostateczne lub że zostały one wpisane w miejscu innym niż przeznaczone dla każdego z nich; jeżeli miejsce to nie jest wystarczające, to nadawca powinien na nim zamieścić wzmiankę wskazującą miejsce w liście przewozowym, gdzie znajduje się uzupełnienie wpisu.

§ 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. — Kolej ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym oraz czy zachowano środki ostrożności przewidziane w Załączniku I.

§ 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.

Jeżeli sprawdza się zawartość przesyłki, to zależnie od tego, czy sprawdzenie odbywa się na stacji nadania, czy na stacji przeznaczenia, należy wezwać nadawcę albo odbiorcę, by był obecny przy tej czynności. Jeżeli zainteresowany nie zjawi lub jeśli sprawdzenie odbywa się w drodze, to należy go dokonać w obecności dwu świadków, nie będących pracownikami kolejowymi, chyba że ustawy lub przepisy obowiązujące w Państwie, gdzie odbywa się sprawdzanie, postanawiają inaczej. W drodze kolej może sprawdzać zawartość przesyłki tylko wtedy, gdy wymagają tego konieczności eksploatacyjne albo przepisy władz celnych lub innych władz administracyjnych.

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 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 l'Etat 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 ou d'autres autorités administratives.

Jeśli wynik sprawdzenia różni się od oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym, to należy go wpisać do tego listu przewozowego. Jeżeli sprawdzenia dokonano na stacji nadania, to wynik należy wpisać również do wtórnika listu przewozowego, jeżeli wtórnik znajduje się w rękach kolei. Jeżeli przesyłka nie odpowiada oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym, to koszty spowodowane sprawdzeniem obciążają towar, chyba że zostały zapłacone na miejscu.

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. — Ustawy i przepisy każdego Państwa określają warunki, pod jakimi kolej ma prawo lub obowiązek ustalić lub sprawdzić wagę towaru lub ilość sztuk oraz rzeczywistą wagę własną wagonu.

§ 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 vérifier le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Kolej jest obowiązana wskazać w liście przewozowym wynik ustalenia wagi, ilości sztuk i rzeczywistej wagi własnej wagonu.

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. — Jeżeli przesyłki waży się na wadze wagonowej, wagę ustala się w ten sposób, że od ogólnej wagi naładowania wagonu odejmuje się wagę własną wagonu na nim oznaczoną, chyba że osobne zważenie próżnego wagonu wykazuje inną wagę własną.

§ 4. — En cas de pesage 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. — Jeżeli zważenie, dokonane przez kolej po zawarciu umowy przewozu, wykaze różnicę wagi, wówczas waga stwierdzona przez stację nadania lub, jeśli ta stacja tej wagi nie ustaliła, to waga podana przez nadawcę jest miarodajna do obliczenia kosztów przewozu w następujących przypadkach:

a) jeśli widać, że różnica powstała wskutek właściwości towaru albo wskutek wpływów atmosferycznych;

b) jeśli zważenia dokonała kolej na wadze wagonowej po zawarciu umowy przewozu i wynik jego nie różni się o więcej niż 2% od wagi stwierdzonej przez stację nadania lub jeżeli ta stacja tej wagi nie ustaliła — od wagi podanej przez nadawcę.

§ 6. — W niżej podanych przypadkach kolej jest uprawniona pobrać dopłatę, niezależnie od dodatkowego uiszczenia różnic przewoźnego oraz odszkodowania za ewentualną szkodę, w następującej wysokości:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów, wyłączonych od przewozu na podstawie Załącznika I — trzy franki od kilograma wagi brutto całej sztuki;

b) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia materiałów i przedmiotów, dopuszczonych do przewozu warunkowo na podstawie Załącznika I lub w razie niezachowania środków ostrożności, przepisanych w tymże Załączniku — dwa franki od kilograma wagi brutto całej sztuki;

c) w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieściśłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary niż wymienione pod literami a) i b) niniejszego paragrafu, albo w ogóle w razie zamieszczenia jakiegokolwiek oświadczenia, które mogłoby w jakikolwiek sposób spowodować zastosowanie taryfy niższej aniżeli ta, która powinna być w rzeczywistości stosowana do danej przesyłki — w wysokości podwójnej różnicy pomiędzy przewoźnym, jakie należałoby prawidłowo pobrać przy oznaczeniu niezgodnym z rzeczywistością, nieściśłym lub niedostatecznym za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a przewoźnym, jakie należałoby pobrać, gdyby oznaczenie było zgodne z rzeczywistością, ściśle i dostatecznie.

Jeżeli przesyłka składa się z towarów, do których stosuje się różne stawki taryfowe, a wagę każdego z tych towarów można ustalić bez trudności, to dopłatę oblicza się według stawek stosowanych dla każdego towaru, gdy taki sposób daje niższą opłatę;

d) w razie podania wagi niższej niż rzeczywista — w wysokości podwójnej różnicy pomiędzy przewoźnym za wagę podaną a przewoźnym za wagę stwierdzoną za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia;

e) w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę dopłata wynosi sześciokrotne przewoźne za nadwyżkę wagi ponad nośność za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Przeciążenie ma miejsce, gdy ciężar ładunku przekracza nośność określoną w następujący sposób:

Jeżeli wagon ma tylko jeden napis określający dopuszczalne obciążenie, uważa się, że napis ten wskazuje ładowność; nośność odpowiada wówczas tej ładowności powiększonej o 5%.

Jeżeli wagon ma dwa napisy, wówczas napis wskazujący niższe obciążenie oznacza ładowność, napis zaś wskazujący wyższe obciążenie — nośność;

§ 5. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix de transport dans les cas suivants:

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;

b) si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixés ci-après:

a) en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I, la surtaxe est de trois francs par kg de poids brut du colis entier;

b) en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'observation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est de deux francs par kg de poids brut du colis entier;

c) en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettres a) et b) du présent paragraphe, ou en général en cas de désignation 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 désignation irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la désignation 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 calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite;

d) 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;

e) en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix de 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;

f) jeżeli przy tym samym wagonie zachodzi wskazanie wagi niższej od rzeczywistej oraz przeciążenie, to za każde z tych dwu przekroczeń pobiera się osobne dopłaty.

§ 7. — Dopłata, którą należy pobrać w myśl § 6, obciąża towar bez względu na to, gdzie stwierdzono fakty uzasadniające jej pobranie.

§ 8. — Wysokość dopłat i motywy ich pobrania należy wymienić w liście przewozowym.

§ 9. — Dopłaty nie pobiera się:

a) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi przesyłek, które kolej obowiązana jest zważyć stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania;

b) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi lub w razie przeciążenia, jeżeli nadawca w liście przewozowym zażądał zważenia przez kolej żelazną;

c) w razie przeciążenia, które nastąpiło w czasie przewozu wskutek wpływów atmosferycznych, jeżeli udowodniono, że wagon załadowano zgodnie z przepisami obowiązującymi na stacji nadania;

d) w razie zwiększenia się wagi w czasie przewozu, bez przeciążenia wagonu, jeżeli udowodniono, że zwiększenie się wagi nastąpiło wskutek wpływów atmosferycznych;

e) w razie niezgodnego z rzeczywistością wskazania wagi, bez przeciążenia wagonu, jeżeli różnica pomiędzy wagą wskazaną w liście przewozowym a wagą stwierdzoną nie przewyższa 2% wagi wskazanej.

§ 10. — W razie stwierdzenia przeciążenia przez stację nadania albo przez stację pośrednią nadwyżka ładunku może być usunięta z wagonu nawet wtedy, gdy nie należy się dopłata. Nadawcę należy w danym przypadku niezwłocznie wezwać do rozporządzenia nadwyżką.

Jednakże odbiorcę, który na podstawie artykułu 22 zmienił umowę przewozu, należy zawiadomić i wezwać do dania wskazówek co do nadwyżki ładunku.

Przewoźne za odległość przebytą przez nadwyżkę ładunku oblicza się według tych stawek, które zastosowano do przesyłki głównej, doliczając odpowiednią dopłatę przewidzianą w § 6; koszty odładowania pobiera się według taryfy opłat dodatkowych kolei, która czynność tę wykonała.

Jeżeli uprawniony zarządzi, aby nadwyżkę wysłano do stacji przeznaczenia ładunku głównego, do innej stacji przeznaczenia lub zwrócono na stację nadania, postępuje się z nią jak z osobną przesyłką.

Artykuł 8.

Zawarcie umowy przewozu. Wtórnik listu przewozowego.

§ 1. — Umowa przewozu jest zawarta z chwilą, gdy kolej nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Przyjęcie stwierdza się przez odcisnięcie na liście przewozowym stempla stacji nadania z datą przyjęcia.

§ 2. — Ostemplowania należy dokonać natychmiast po dostarczeniu całej przesyłki, wymienionej w liście przewozowym, i po opłaceniu kosztów, które nadawca bierze

f) 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.

§ 7. — La surtaxe à percevoir conformément au § 6 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 8. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 9. — 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, s'il est prouvé que le chargement du wagon a été effectué conformément 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, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences 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.

§ 10. — 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 à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport, en vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant 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 § 6, 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'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Article 8.

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

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, 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

na swój rachunek. Ostemplowania należy dokonać w obecności nadawcy, jeżeli on tego zażąda.

§ 3. — Po ostemplowaniu list przewozowy stanowi dowód umowy przewozu.

§ 4. — Gdy jednak chodzi o towary, których załadowanie należy do nadawcy w myśl postanowień taryfowych lub na podstawie zawartych z nim umów, jeżeli takie umowy są dozwolone na stacji nadania, wówczas dane listu przewozowego, dotyczące wagi lub ilości sztuk, stanowią dowód przeciwko kolei tylko wówczas, gdy kolej sprawdziła tę wagę lub ilość sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym.

§ 5. — Nadawca powinien przedłożyć kolei jednocześnie z listem przewozowym wtórnik listu przewozowego według wzoru stanowiącego Załącznik II do niniejszej Konwencji.

Kolej jest obowiązana poświadczyć otrzymanie towaru i datę przyjęcia do przewozu przez odcisnięcie stempla z datą na wtórniku listu przewozowego.

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

Artykuł 9.

Taryfy. Zakaz umów odrębnych.

§ 1. — Przewoźne i opłaty dodatkowe oblicza się według taryf prawnie obowiązujących i należycie ogłoszonych w każdym Państwie, ważnych w chwili zawarcia umowy przewozu, również wtedy, gdy koszty przewozu oblicza się oddzielnie na różne odcinki przewozu.

Jednakże taryfy międzynarodowe muszą być ogłoszone tylko w tych Państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako koleje nadania i przeznaczenia.

Podwyższenia taryf międzynarodowych oraz inne zarządzenia, które powodowałyby utrudnienie warunków przewozu przewidzianych przez te taryfy, wchodzi w życie najwcześniej w 15 dni po ich ogłoszeniu. Jednakże:

a) jeżeli taryfa międzynarodowa przewiduje rozszerzenie taryfy wewnętrznej na cały przebieg, wówczas stosuje się terminy ogłoszenia, jakie obowiązują dla tej taryfy wewnętrznej;

b) podwyższenia przewoźnego w taryfie międzynarodowej wynikające z ogólnej podwyżki taryf wewnętrznych jednej z kolei uczestniczących wchodzi w życie następującego po dniu ogłoszenia, jeżeli o dostosowaniu przewoźnego taryfy międzynarodowej do tej podwyżki zawiadomiono co najmniej 15 dni przedtem. Zawiadomienie to nie może nastąpić jednak wcześniej niż ogłoszenie o podwyższeniu stawek odnośnej taryfy wewnętrznej.

Taryfy muszą zawierać wszystkie dane niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz — w razie potrzeby — postanowienia o kursach przerachowania.

§ 2. — Taryfy powinny podawać wszystkie specjalne warunki dla różnych przewozów, a w szczególności podawać czy mają zastosowanie do przesyłek pośpiesznych czy zwyczajnych. Jeżeli pewna kolej posiada co do wszystkich towarów albo co do niektórych towarów bądź też co do pewnych odcinków tylko jedną taryfę dla tych rodzajów przewozu, wówczas taryfę tę można stosować do przewozów dokonywanych tak za listem przewozowym bia-

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 ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — L'expéditeur doit présenter au chemin de fer en même temps que la lettre de voiture le duplicata conforme au modèle de l'Annexe II à la présente Convention.

Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport.

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

Article 9.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. — Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

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. Toutefois,

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) les majorations des prix d'un tarif international consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul du 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

łym, jak i za listem przewozowym ze szlakiem czerwonym. przy czym obowiązują takie terminy dostawy, jakie według postanowień artykułu 6 § 4 i artykułu 11 wynikają dla każdego z tych listów przewozowych.

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

Stosowanie taryfy międzynarodowej można uzależnić od żądania wyrażonego w liście przewozowym.

§ 3. — Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich.

Każda odrębna umowa, mocą której przyznano by obniżkę opłat ustalonych w taryfie, jest formalnie zakazana i nieważna.

Natomiast są dozwolone zniżki opłat należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, jako też zniżki opłat przyznane na potrzeby kolei, administracji publicznej albo dla celów dobroczynnych.

§ 4. — Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach można pobrać na rzecz kolei jedynie poniesione wydatki, jak należności celne, podatkowe, policyjne, nie przewidziane w taryfie koszty przewiezienia z jednego dworca na inny, koszty poprawienia zewnętrznego lub wewnętrznego opakowania towaru, niezbędnego dla zabezpieczenia go, oraz inne podobne wydatki. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wpisane oddzielnie do listu przewozowego, do którego należy dołączyć właściwe dowody. Jeżeli opłacanie tych wydatków należy do nadawcy, dowodów nie wydaje się wraz z listem przewozowym odbiorcy, lecz doręcza się je nadawcy z rachunkiem kosztów stosownie do artykułu 17.

Artykuł 10.

Drogi przewozu i taryfy, jakie należy stosować.

§ 1. — Nadawca może wskazać w liście przewozowym drogę przewozu. Może ją oznaczyć tylko przez podanie punktów granicznych i, w danym razie, stacyj przejścia pomiędzy kolejami.

§ 2. — Za równoznaczne ze wskazaniem drogi przewozu uważa się:

a) wskazanie stacyj, na których mają być załatwione formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne, jak również wskazanie stacji, na których mają być dokonane czynności przy przesyłce (pielęgnowanie zwierząt, zaopatrzenie w lód itp.);

b) wskazanie taryf, jakie mają być stosowane, jeżeli wystarczy to do ustalenia stacyj, pomiędzy którymi żądane taryfy można zastosować;

c) oświadczenie, że nadawca opłaci z góry całe przewoźne lub przewoźne do X (X — imienne określenie taryfowego punktu stycznego dwu sąsiadujących krajów).

§ 3. — Poza przypadkami wymienionymi w artykule 5 § 5 i w artykule 24 § 1 kolej może dokonać przewozu drogą inną, niż wskazał nadawca w liście przewozowym, tylko pod dwoma warunkami:

a) że formalności wymagane przez władze celne lub inne władze administracyjne, jak również specjalne czynności przy przesyłce (pielęgnowanie zwierząt, zaopatrzenie w lód itp.) zostaną dokonane na stacjach, które wskazał nadawca;

rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 4, et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux oeuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles 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.

Article 10.

Itinéraires et tarifs applicables.

§ 1. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre. Il ne peut le jalonner que par des points frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer.

§ 2. — Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes).

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors des cas visés à l'article 5, § 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

a) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) że koszty i termin dostawy nie będą większe niż przewoźne i termin dostawy na drodze wskazanej przez nadawcę.

§ 4. — Z zastrzeżeniem postanowień zawartych w § 3 koszty i terminy dostawy oblicza się za drogę wskazaną przez nadawcę; a jeśli nadawca nie wskazał drogi przewozu — za drogę obraną przez koleję.

§ 5. — Nadawca może wskazać w liście przewozowym taryfy, które mają być stosowane.

§ 6. — Jeżeli wskazania nadawcy nie są wystarczające do ustalenia drogi przewozu lub taryf, które mają być stosowane, albo jeżeli te wskazania są ze sobą sprzeczne, kolej powinna wybrać tę drogę przewozu lub tę taryfę, które uważa za najkorzystniejsze dla nadawcy.

Kolej odpowiada za szkodę, jaka wynikła z tego wyboru, tylko w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa.

§ 7. — Jeżeli pomiędzy stacją nadania a stacją przeznaczenia istnieje taryfa międzynarodowa i jeżeli, wskutek braku wystarczających wskazówek nadawcy, kolej zastosowała tę taryfę, wówczas powinna na żądanie osoby uprawnionej zwrócić jej ewentualną różnicę pomiędzy pobranym kosztem przewozu a kosztem, który powstałby na tym samym przebiegu przez dodanie opłat innych taryf, gdy różnica ta przewyższa kwotę dziesięć franków przy jednym liście przewozowym.

Artykuł 11.

Terminy dostawy.

§ 1. — Przepisy obowiązujące pomiędzy kolejami uczestniczącymi w przewozie albo taryfy międzynarodowe mające zastosowanie od stacji nadania do stacji przeznaczenia ustalają terminy dostawy. W ten sposób ustalone terminy dostawy nie mogą być wyższe od tych, jakie wynikają z postanowień następujących paragrafów.

§ 2. — Jeśli w przepisach lub taryfach międzynarodowych nie podano terminów dostawy, jak to przewidziano w § 1. i z zastrzeżeniem postanowień poniższych paragrafów terminy dostawy są następujące:

- a) dla przesyłek pośpiesznych:
 - 1° termin odprawy 12 godzin
 - 2° termin przewozu za każde choćby tylko rozpoczęte 300 km odległości taryfowej 24 godziny
- b) dla przesyłek zwyczajnych:
 - 1° termin odprawy 24 godziny
 - 2° termin przewozu za każde choćby tylko rozpoczęte 200 km odległości taryfowej 24 godziny

§ 3. — Termin przewozu oblicza się za łączną odległość pomiędzy stacją nadania i stacją przeznaczenia; termin odprawy liczy się tylko raz, bez względu na liczbę kolei uczestniczących w przewozie.

§ 4. — Ustawy i przepisy każdego Państwa określają, w jakiej mierze koleje mogą ustalać dodatkowe terminy dostawy w następujących przypadkach:

- a) dla przesyłek nadanych do przewozu poza stacjami lub dla przesyłek, które mają być odebrane poza stacjami;
- b) dla przesyłek przewożonych:
 - morzem albo śródlądowymi drogami wodnymi za pomocą promu lub statku
 - drogą lądową bez użycia kolei
 - łącznicami, które łączą dwie linie tej samej

b) que l'envoi n'ait pas à supporter des frais et délais de livraison supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer.

§ 6. — Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au § 1 et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

- a) pour la grande vitesse:
 - 1° délai d'expédition 12 heures;
 - 2° délai de transport, par fraction indivisible de 300 km de distance d'application des tarifs: 24 heures;
- b) pour la petite vitesse:
 - 1° délai d'expédition 24 heures;
 - 2° délai de transport, par fraction indivisible de 200 km de distance d'application des tarifs: 24 heures.

§ 3. — 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.

§ 4. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

- a) pour les envois remis à expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;
- b) 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 recordements reliant deux li-

kolei lub różnych kolei.
linią kolejową podręcznego znaczenia,
linią o odmienną niż normalna szerokość toru;

- c) dla przewozów, przy których przewoźne pobiera się według taryf specjalnych lub wyjątkowych o opłatach obniżonych;
- d) w razie nadzwyczajnych okoliczności, które powodują:
niezwykły wzrost przewozów lub
niezwykłe trudności eksploatacyjne.

§ 5. — Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 pod literami a), b) i c) muszą być zamieszczone w taryfach.

Terminy dodatkowe przewidziane w § 4 pod literą d) muszą być ogłoszone i nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

§ 6. — Termin dostawy rozpoczyna się o północy, następującej po przyjęciu towaru do przewozu (artykuł 8 § 1). Jednakże dla przesyłek pośpiesznych termin dostawy rozpoczyna się o 24 godziny później, jeśli dzień następujący po przyjęciu do przewozu jest niedzielą lub ustawowym dniem wolnym od pracy i jeżeli stacja nadania nie jest otwarta dla przesyłek pośpiesznych tej niedzieli lub tego dnia wolnego od pracy.

§ 7. — Bieg terminu dostawy zawieszają się:

a) dla wszystkich przesyłek, jeżeli kolej nie ponosi winy, na czas zatrzymania spowodowanego:

1° sprawdzeniem, stosownie do artykułu 7 §§ 2 i 3, jeśli wynik sprawdzenia różni się od oświadczeń w liście przewozowym;

2° załatwieniem formalności wymaganych przez władzę celne i inne władze administracyjne;

3° zmianą umowy przewozu zarządzoną na podstawie artykułu 21 lub artykułu 22;

4° dokonywaniem przy przesyłce specjalnych czynności (pielegnowanie zwierząt, zaopatrzenie w lód itp.);

5° wszelką przerwą w komunikacji, powodującą na pewien czas przeszkodę w rozpoczęciu lub w dalszym wykonywaniu przewozu;

b) dla przesyłek zwyczajnych na niedziele i ustawowe dni świąteczne;

c) dla przesyłek pośpiesznych na niedziele i pewne ustawowe dni wolne od pracy, jeżeli przepisy i ustawy pewnego Państwa przewidują całkowite lub częściowe wstrzymanie przewozu przesyłek pośpiesznych w niedziele i w te ustawowe dni wolne od pracy.

§ 8. — Jeżeli termin dostawy ma się skończyć po zakończeniu godzin pracy stacji przznaczenia, wówczas termin ten upływa na 2 godziny po najbliższym rozpoczęciu pracy przez tę stację.

Poza tym przy przesyłkach pośpiesznych, jeżeli ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę lub ustawowy dzień wolny od pracy i jeśli stacja przznaczenia nie jest otwarta tej niedzieli lub tego dnia wolnego od pracy dla przesyłek pośpiesznych, termin dostawy upływa dopiero dnia następującego po tej niedzieli lub tym ustawowym dniem wolnym od pracy.

§ 9. — Termin dostawy jest zachowany, jeśli przed jego upływem:

a) zawiadomiono odbiorcę o nadejściu towaru i towar jest przygotowany do rozporządzenia odbiorcy, jeśli chodzi o przesyłki, które mają być odebrane na stacji i o których nadejściu odbiorca ma być zawiadomiony;

b) towar jest przygotowany do rozporządzenia odbiorcy, jeśli chodzi o przesyłki, które mają być odebrane na stacji i o których nadejściu odbiorca nie ma być zawiadomiony;

gnos d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;

d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettres a), b) et c), doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre d), doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. — Le délai de livraison est suspendu:

a) pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, pendant le séjour que nécessitent:

1° la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;

2° l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives;

3° la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

4° les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, réglage, etc.);

5° toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport;

b) pour les envois en petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

c) pour les envois en grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient l'interruption totale ou partielle du transport, en grande vitesse, des marchandises les dimanches et ces jours fériés.

§ 8. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration de ce délai est reportée 2 heures après l'heure d'ouverture de la gare qui suit l'expiration du délai de livraison.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare destinataire n'est pas ouverte pour les envois en grande vitesse ce dimanche ou ce jour férié, l'expiration du délai de livraison est reportée au lendemain de ce dimanche ou de ce jour férié.

§ 9. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) towar jest postawiony do dyspozycji odbiorcy. Jeśli chodzi o przesyłki, które mają być odebrane poza stacją.

Artykuł 12.

Stan towaru. Opakowanie.

§ 1. — Kolej, przyjmując do przewozu towar z wyraźnymi śladami uszkodzenia, może żądać, aby w liście przewozowym zamieszczono specjalne oświadczenie o stanie towaru.

§ 2. — Towar, którego właściwości wymagają opakowania, nadawca musi opakować w sposób zabezpieczający przed całkowitym lub częściowym zaginięciem i uszkodzeniem podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkom przewozowym oraz innym towarom.

Poza tym opakowanie powinno odpowiadać postanowieniom taryf i przepisom kolei nadania.

§ 3. — Jeżeli nadawca nie zastosował się do przepisów § 2, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki albo żądać, by nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwy stan opakowania, opisując dokładnie ten stan.

§ 4. — Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa braku lub wadliwego opakowania. W szczególności jest on obowiązany naprawić szkodę, jaką kolej poniosła z tego powodu. Jeżeli braku lub wadliwego stanu opakowania nie zaznaczono w liście przewozowym, wówczas na kolei ciąży dowód, że wadliwości te istniały.

§ 5. — Nadawca, który stale wysyła z tej samej stacji towary tego samego rodzaju wymagające opakowania i nadaje je bez opakowania lub w jednakowo wadliwym opakowaniu, może zwolnić się od obowiązku zachowania przy każdej przesyłce przepisu § 3, składając na tej stacji ogólne oświadczenie według wzoru stanowiącego Załącznik III do niniejszej Konwencji. W tym przypadku list przewozowy powinien zawierać wzmiankę o złożeniu ogólnego oświadczenia na stacji nadania.

§ 6. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyjątków, nadawca jest obowiązany wypisać na każdej sztuce przesyłek drobnych wyraźnie, w sposób nie dający się wytrzeć i wyłączający wszelką zmianę oraz tak, by się dokładnie zgadzały z danymi zawartymi w liście przewozowym, następujące dane:

a) cechy i numery albo w ich braku adres odbiorcy;

b) nazwę stacji przeznaczenia.

Jeżeli przepisy kolei nadania tego wymagają, należy nazwisko i adres odbiorcy wypisać bądź na zewnątrz, bądź wewnątrz złożonej kartki, którą wolno otworzyć tylko w razie braku listu przewozowego.

Dane, o których mowa pod literami a) i b), muszą również być wypisane na każdej sztuce przesyłki wagonowej, która przy przewozie kolejowo-morskim ma być przedłożona.

Poprzednie napisy i kartki musi nadawca przekroczyć lub usunąć.

§ 7. — Jeżeli taryfy nie przewidują wyraźnie wyjątków, przedmioty kruche (jak wyroby szklane, porcelana, wyroby garniearskie), przedmioty łatwo rozsypujące się w wagonach (jak orzechy, owoce, pszen, łamienie) oraz towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne prze-

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

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.

§ 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 prévu à 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 prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture:

a) des marques et des numéros ou, à défaut, l'adresse du destinataire;

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

Les indications sous lettres a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément des wagons complets (p. expédiés en trafic fer—mer, doivent être transbordés.

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

syłki (jak węgiel, wapno, popiół, ziemię zwyczajną, ziemię farbiarską), można przewozić tylko jako przesyłki wagonowe, chyba że towary te będą opakowane lub połączone w sposób uniemożliwiający ich siluczenie lub ich zagubienie albo zanieczyszczenie lub uszkodzenie innych przesyłek.

Artykuł 13.

Dokumenty potrzebne do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne. Zamknięcie celne.

§ 1. — Nadawca jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego dokumenty niezbędne do załatwienia przed wydaniem odbiorcy przesyłki formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne. Dokumenty te powinny dotyczyć wyłącznie towarów objętych tym samym listem przewozowym, chyba że przepisy administracyjne lub taryfy zawierają o tym inne postanowienia.

Jeżeli dokumentów tych nie można dołączyć do listu przewozowego, nadawca powinien je dostarczyć w odpowiednim czasie na stację, do urzędu celnego lub do jakiegokolwiek innego urzędu, gdzie formalności mają być dokonane; list przewozowy powinien zawierać wskazówkę, gdzie te dokumenty będą złożone do dyspozycji kolei.

§ 2. — Kolej nie ma obowiązku sprawdzać, czy dostarczone dokumenty są dostateczne i prawidłowe.

Nadawca odpowiada wobec kolei za wszelkie szkody, jakie mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów, chyba że zachodzi wina ze strony kolei.

Kolej odpowiada jak komisant za skutki zagubienia, nieuzycia lub nieprawidłowego użycia dokumentów wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych albo na kolei złożonych; jednakowoż odszkodowanie, jakie miałaby zapłacić, nie może być w żadnym razie wyższe od odszkodowania za zaginięcie towaru.

§ 3. — Nadawca obowiązany jest zastosować się do przepisów celnych co do opakowania towarów i przykrycia towarów oponami. Kolej może odmówić przyjęcia przesyłek z uszkodzonym lub wadliwym zamknięciem celnym.

Jeżeli nadawca nie opakował towarów lub nie przykrył ich oponami zgodnie z przepisami celnymi, wówczas może to uczynić kolej. Koszty obciążają towar.

Rozdział II.

WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 14.

Nadawanie do przewozu i załadowanie towarów.

§ 1. — Nadawanie towarów do przewozu określają ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 2. — Załadowanie towarów należy bądź do kolei, bądź do nadawcy stosownie do przepisów obowiązujących na stacji nadania, jeżeli Konwencja niniejsza nie zawiera innych postanowień lub jeżeli w liście przewozowym nie ma wzmianki o specjalnej umowie, zawartej między nadawcą a koleją.

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 réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes 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 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 ces pièces ne peuvent être jointes à la lettre de voiture, l'expéditeur doit les faire parvenir en temps utile au bureau de gare, de douane ou de toute autre autorité, où les formalités doivent être remplies; la lettre de voiture doit indiquer le bureau où ces pièces seront tenues à la disposition du chemin de fer.

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

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, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière 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 grèvent la marchandise.

Chapitre II.

EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies 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. — Towary należy przewozić w wagonach krytych, nie krytych, w wagonach specjalnie urządzonych albo też w wagonach nie krytych pod oponami stosownie do postanowień tariff międzynarodowych, jeżeli Konwencja niniejsza nie zawiera w tym względzie innych przepisów. Jeżeli nie ma tariff międzynarodowych lub jeżeli one nie zawierają postanowień w tym względzie, wówczas dla całej odległości przewozu miarodajne są przepisy obowiązujące na stacji nadania.

Artykuł 15.

Formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne.

§ 1. — Dopóki przesyłka znajduje się w drodze, formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne załatwia kolej. Czynności te kolej może na własną odpowiedzialność zlecić pełnomocnikowi lub sama się ich podjąć. W obu przypadkach kolej ma obowiązki komisanta.

Nadawca może jednak żądać przez wskazanie w liście przewozowym, a odbiorca na podstawie zlecenia stosownie do artykułu 22 § 1 lit. d), aby osobiście lub też przez wskazanego pełnomocnika mógł być obecnym przy czynnościach przewidzianych w ustępie powyższym celem udzielenia wszelkich wyjaśnień i czynienia wszelkich potrzebnych uwag, jak również, jeżeli na to pozwalają ustawy i przepisy, zapłacenia należności celnych i innych kosztów. Ani nadawca, ani odbiorca, ani ich pełnomocnik nie ma prawa objęcia towaru w posiadanie lub załatwienia samego wspomnianych czynności.

Jeżeli nadawca do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne wyznaczył stację, na której obowiązujące przepisy nie pozwalają załatwić tych formalności, lub jeżeli przepisał dla tych czynności jakkolwiek inny sposób postępowania, który jest niewykonalny, kolej postępuje w taki sposób, jaki uzna za najkorzystniejszy dla osoby uprawnionej, i zawiadamia nadawcę o wydanych zarządzeniach.

Przepisanie przez nadawcę w liście przewozowym „franco cło” uprawnia kolej do załatwienia formalności celnych stosownie do swego uznania albo w drodze, albo na stacji przeznaczenia.

§ 2. — Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w ustępie ostatnim § 1 odbiorca ma prawo dokonać formalności celnych na stacji przeznaczenia, na której znajduje się urząd celny, jeżeli list przewozowy zawiera żądanie oclenia na stacji przeznaczenia albo jeżeli nie ma takiego żądania, a towar nadejdzie na stację przeznaczenia nie ocłony. Jeżeli odbiorca skorzysta z tego prawa, musi wpierv zapłacić koszty obciążające przesyłkę.

Jeżeli odbiorca nie wykupił listu przewozowego w terminie przewidzianym w przepisach obowiązujących na stacji przeznaczenia, kolej może postąpić według § 1.

Artykuł 16.

Wydanie.

§ 1. — Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia list przewozowy i towar za pokwitowaniem.

Przez przyjęcie listu przewozowego odbiorca jest zobowiązany do zapłacenia kolei przekazanych na niego należności.

§ 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 prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice s'appliquent sur tout le parcours.

Article 15.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes 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 mandataire 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, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, § 1, lettre d), peut demander d'assister lui-même ou de se faire représenter par un mandataire désigné aux opérations prévues à l'alinéa précédent, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles et, dans la limite permise par les lois et règlements, de procéder au paiement des droits de douane et autres frais. Ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni leur mandataire n'a 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 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.

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture la mention «franco de douane», le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, les formalités douanières, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

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.

Article 16.

Livraison.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. — Obowiązujące na stacji przeznaczenia ustawy i przepisy określają, czy kolej jest uprawniona lub obowiązana dostarczyć towar odbiorcy do domu. Postępowanie przy wydawaniu odbywa się według tych samych ustaw i przepisów. Jeżeli kolej dostarcza towar do domu lub ułatwia dostawę do domu, towar uważa się za dostarczony dopiero z chwilą dokonania takiej dostawy.

§ 3. — Po przybyciu towaru na stację przeznaczenia odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania mu listu przewozowego i towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył w terminie przewidzianym w artykule 30 § 1, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei praw wynikających z umowy przewozu, pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umowa na niego nakłada.

§ 4. — Uprawniony może także po przyjęciu listu przewozowego tak długo odmawiać przyjęcia towaru i zapłacenia kosztów, jak długo nie uwzględni się jego żądania ustalenia przypuszczalnej szkody.

Ewentualne zastrzeżenia po przyjęciu towaru są bezskuteczne, jeżeli nie są one uznane przez kolej.

Artykuł 17.

Opłacanie kosztów.

§ 1. — Koszty (przewożne, opłaty dodatkowe, cła i inne koszty powstałe od przyjęcia do przewozu aż do wydania towaru) powinny być opłacane przez nadawcę lub przez odbiorcę stosownie do niżej podanych postanowień.

Przy stosowaniu tych postanowień kwoty, które według stosowanych taryf powinny być przy obliczaniu przewoznego dodawane do stawek zwyczajnych lub wyjątkowych, uważa się za przewożne.

§ 2. — Biorąc na swój rachunek koszty całkowite lub częściowe, nadawca powinien wskazać to w odpowiednim miejscu listu przewozowego w sposób następujący:

a) „franco wszystkie koszty“, jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie koszty (przewożne, opłaty dodatkowe, cła i inne koszty);

b) „franco“, jeżeli bierze na swój rachunek całe przewożne, jak również wszelkie opłaty dodatkowe, które mogą być wstawione do rachunku na podstawie przepisów i taryf wewnętrznych kraju nadania lub w danym przypadku według międzynarodowej taryfy stosowanej przez stację nadania w czasie nadania do przewozu;

c) „franco oraz...“, jeżeli oprócz kosztów wymienionych pod lit. b) bierze na swój rachunek jeszcze dalsze koszty; powinien on dokładnie określić te koszty;

d) „franco przewożne“, jeżeli bierze na swój rachunek tylko przewożne;

e) „franco cło“, jeżeli bierze na swój rachunek wszelkie należności, które władze celne pobierają od kolei, jak również opłaty dodatkowe i inne koszty, pobierane przez kolej za załatwienie oclenia;

f) jedno z poprzednich określeń, uzupełnione słowami „...do X“ (X — imienne oznaczenie stycznego punktu taryfowego sąsiednich krajów), jeżeli bierze na swój rachunek wszystkie lub tylko niektóre koszty, jakie narosły

§ 2. — Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au domicile du destinataire. Les opérations de livraison sont régies par les mêmes lois et règlements. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise à domicile, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise.

§ 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 à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

§ 4. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves éventuelles formulées lors de la livraison de la marchandise ne sont d'aucun effet, si elles ne sont pas acceptées par le chemin de fer.

Article 17.

Paiement des frais.

§ 1. — Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) 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, les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer, en portant, dans la rubrique correspondante de la lettre de voiture, la mention:

a) «franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

b) «franco», s'il prend à sa charge la totalité du prix de transport ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, du tarif international appliqué, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;

c) «franco y compris...», s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux indiqués sous b); il doit désigner exactement ces frais;

d) «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

e) «franco de douane», s'il prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement;

f) l'une des mentions prévues ci-dessus complétée par les mots: «...jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge tout ou partie des

do X, ale z wyłączeniem wszystkich kosztów odnoszących się do kraju następnego lub do następnej kolei;

g) „franco ...“, jeżeli bierze na swój rachunek pewną określoną kwotę. Kwota ta musi być podana słownie; jeżeli taryfy inaczej nie postanawiają, musi być ona wyrażona w walucie Państwa nadania.

Nadawca może do listu przewozowego wpisywać kilka wyżej podanych oświadczeń, jeżeli tylko te oświadczenia są wzajemnie zgodne.

§ 3. — Inne oświadczenia aniżeli wymienione w § 2 nie są dopuszczalne.

§ 4. — Międzynarodowe taryfy mogą ustalić specjalne warunki opłacania kosztów.

§ 5. — Koszty, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się za przekazane na odbiorcę.

§ 6. — Opłaty dodatkowe, jak postojowe, składowe i opłaty za ważenie, których pobranie nastąpiło na skutek okoliczności spowodowanych przez odbiorcę lub które opierają się na żądaniu odbiorcy, powinien opłacić zawsze odbiorca.

§ 7. — Kolej nadania może żądać zapłacenia z góry kosztów przy towarach, które według jej oceny narażone są na szybkie zepsucie lub które z powodu małej wartości albo pewnych właściwości nie zabezpieczają dostatecznie kosztów.

§ 8. — Jeżeli kwoty kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek, nie można przy nadaniu dokładnie ustalić, kolej może żądać tytułem zabezpieczenia złożenia za pokwitowaniem pewnej sumy, odpowiadającej w przybliżeniu tym kosztom. Koszty te wpisuje się do rachunku przedpłaty, na podstawie którego należy rozrachować się z nadawcą najpóźniej w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Nadawcy wydaje się za zwrotem pokwitowania rachunek kosztów, sporządzony według danych rachunku przedpłaty.

§ 9. — Z wyjątkiem przypadku podanego w § 8 stacja nadania musi wykazać szczegółowo koszty opłacane z góry tak we wtórniku listu przewozowego, jak i w liście przewozowym.

Artykuł 18.

Wyrównanie różnic przy pobraniu przewoźnego.

§ 1. — Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie albo jeżeli zaszyły błędy w obliczaniu lub pobieraniu kosztów, to nadpłatę zwraca kolej, a niedobór należy zwrócić kolei.

§ 2. — Jeżeli kolej stwierdzi nadpłatę, przewyższającą jednego franka na jednym liście przewozowym, powinna zawiadomić o tym z urzędu osobę zainteresowaną i zwrócić jej należność możliwie najrychlej.

§ 3. — Jeżeli nie wykupiono listu przewozowego, nadawca obowiązany jest do zapłacenia kolei niedoborów. Jeżeli odbiorca wykupił list przewozowy albo jeżeli umowa przewozu stosownie do postanowień artykułu 22 została zmieniona, nadawca obowiązany jest do pokrycia niedoboru tylko co do tych kosztów, które wziął na swój rachunek stosownie do oświadczenia, wpisanego przez niego do listu przewozowego; pozostałą różnicę obowiązany jest pokryć odbiorca.

frais jusqu'à X, mais à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent;

g) «franco pour...», s'il prend à sa charge une somme déterminée. Cette somme doit être indiquée en toutes lettres; elle doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur, sauf dispositions contraires dans les tarifs.

L'expéditeur peut inscrire sur la lettre de voiture simultanément plusieurs des mentions ci-dessus, à condition qu'elles soient compatibles.

§ 3. — L'inscription de mentions autres que celles indiquées au § 2 n'est pas admise.

§ 4. — Les tarifs internationaux peuvent comporter, en matière de paiement des frais, des conditions spéciales.

§ 5. — Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 6. — Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 7. — Le chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais 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.

§ 8. — 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 trente jours 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 restitution du reçu.

§ 9. — Sauf dans le cas prévu au § 8, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Rectification des perceptions.

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué par le chemin de fer, le moins-perçu versé au chemin de fer.

§ 2. — Les trop-perçus constatés par le chemin de fer doivent être portés d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'ils dépassent un franc par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il 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 du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 4. — Kwoty należne na podstawie artykułu niniejszego podlegają oprocentowaniu w stosunku rocznym pięciu od sta, jeżeli przewyższają z jednego listu przewozowego dziesięć franków.

Odsutki te liczą się od dnia wezwania do zapłaty albo od dnia reklamacji, przewidzianej w artykule 41, jeżeli zaś nie było ani wezwania do zapłaty, ani reklamacji — od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

Artykuł 19.

Zaliczenie i zaliczki w gotowiźnie.

§ 1. — Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości towaru. Kwota zaliczenia powinna być wyrażona w walucie Państwa nadania; taryfy mogą dopuszczać wyjątki.

§ 2. — Kolej obowiązana jest wypłacić zaliczenie dopiero wówczas, gdy kwotę zaliczenia wpłaci odbiorca. Kwotę tę należy oddać do rozporządzenia w ciągu terminu sześciu tygodni po jej wpłaceniu; w razie opóźnienia należą się odsutki w stosunku rocznym pięciu od sta, licząc od upływu tego terminu.

§ 3. — Jeżeli wydano odbiorcy towar, nie pobrawszy od niego uprzednio zaliczenia, wówczas kolej obowiązana jest naprawić nadawcy szkodę aż do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenia zwrotne do odbiorcy.

§ 4. — Za obciążenie przesyłki zaliczeniem pobiera się opłatę określoną w taryfach; opłatę tę należy zapłacić także wówczas, gdy zaliczenie zostanie zniesione lub zmniejszone dodatkowym zleceniem (artykuł 21 § 1).

§ 5. — Zaliczki w gotowiźnie są dopuszczalne tylko na podstawie przepisów obowiązujących na stacji nadania.

Artykuł 20.

Deklaracja wartości dostawy.

§ 1. — Przy każdej przesyłce można podać deklarację wartości dostawy przez wpisanie jej do listu przewozowego stosownie do artykułu 6 § 7 lit. c).

Kwota deklarowanej wartości dostawy powinna być podana w walucie Państwa nadania, we frankach złotych lub też w innej walucie określonej w taryfach.

§ 2. — Za każde zaczęte 10 kilometrów pobiera się opłatę w stosunku jednej dziesięciotysięcznej deklarowanej kwoty. Najmniejsza opłata za jedną przesyłkę wynosi jeden frank za każde 100 kilogramów i dziesięć franków, jeżeli waga przesyłki przekracza 1000 kilogramów.

Taryfy mogą zniżyć tę opłatę i to minimum.

Rozdział III.

ZMIANA UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 21.

Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu.

§ 1. — Nadawca ma prawo zmienić umowę przewozu, żądając:

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 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 qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

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

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 7, lettre c).

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 d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Les minimum de perception par envoi est de 1 franc par 100 kg et de 10 francs si le poids de l'envoi excède 1000 kg.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Chapitre III.

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21.

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant:

a) oddania towaru z powrotem na stacji nadania;
b) zatrzymania towaru w drodze;
c) wstrzymania wydania towaru;
d) wydania towaru osobie innej niż odbiorca wymieniony w liście przewozowym;

e) wydania towaru na stacji innej niż stacja przeznaczenia wskazana w liście przewozowym albo odesłania towaru z powrotem na stację nadania; w tym przypadku nadawca może zlecić, aby przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej jako pośpieszną lub pośpieszną jako zwyczajną, jeżeli stacja, gdzie przesyłkę zatrzymano, jest otwarta dla obydwu tych rodzajów odprawy przesyłek; może on również wskazać taryfy, które mają być stosowane i drogę przewozu.

Jeżeli nie sprzeciwiają się temu postanowienia taryf kolei nadania, przyjmuje się również żądania zmiany umowy przewozu, dotyczące:

f) obciążenia przesyłki zaliczeniem;
g) zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia;
h) opłacenia z góry przewoźnego i innych kosztów stosownie do artykułu 17 § 2 lit. a) do e) i g).

Inne zlecenia oprócz tych, które wymieniono wyżej, nie są dopuszczalne. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić nadawcę do wydawania także zleceń innych niż wymienione wyżej.

Zlecenia nadawcy nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. — Dodatkowe zlecenia, wyżej wymienione, należy wprowadzać w drodze pisemnego oświadczenia, sporządzonego zgodnie z wzorem stanowiącym Załącznik IVa do niniejszej Konwencji.

Oświadczenie to należy powtórzyć i podpisać na wtórniku listu przewozowego, który musi być równocześnie przedłożony kolei. Stacja nadania poświadczając złożenie dodatkowego zlecenia, odciskując swój stempel z datą na wtórniku pod oświadczeniem nadawcy. Wtórnik zwraca się następnie nadawcy. Kolej, która zastosuje się do zleceń nadawcy, nie żądając przedłożenia wtórnika, odpowiada za szkodę wyrządzoną przez to odbiorcy, któremu nadawca oddał ten wtórnik.

Jeżeli nadawca zażąda zwiększenia, zmniejszenia lub zniesienia zaliczenia, powinien okazać wydane mu pierwotne zaświadczenie. W razie zwiększenia lub zmniejszenia zaliczenia zaświadczenie zwraca się nadawcy po poprawieniu; w razie zniesienia zaliczenia zaświadczenie odbiera się od niego.

Każde zlecenie dodatkowe złożone przez nadawcę w formie innej niż przepisana jest nieważne.

§ 3. — Kolej uwzględni dodatkowe zlecenia, złożone przez nadawcę, tylko wtedy, gdy je otrzyma za pośrednictwem stacji nadania.

Na żądanie nadawcy stacja nadania zawiadamia na jego koszt stację przeznaczenia lub stację zatrzymania telegraficznie lub telefonicznie; zawiadomienie takie powinno być potwierdzone pisemnym oświadczeniem. Jeżeli taryfa międzynarodowa albo inne umowy pomiędzy zainteresowanymi kolejami nie postanawiają inaczej, stacja przeznaczenia lub stacja zatrzymania musi wykonać dodatkowe zlecenie, gdy telegram lub zawiadomienie telefoniczne pochodzi od stacji nadania, co w razie wątpliwości powinno być stwierdzone.

a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;

b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

f) à l'établissement d'un remboursement;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) à l'affranchissement du prix de transport et des autres frais selon les modalités prévues à l'article 17, § 2, lettres a) à e) inclus et g).

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IVa à la présente Convention.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur. Le duplicata lui sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

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

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, à ses frais, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. A moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Prawo zmiany umowy przewozu wygasa, nawet gdy nadawca posiada wtórnik listu przewozowego;

- a) jeżeli list przewozowy wydano odbiorcy lub
- b) jeżeli tenże skorzystał z prawa wynikającego z umowy przewozu stosownie do artykułu 16 § 3 lub
- c) jeżeli odbiorca jest upoważniony, stosownie do artykułu 22, do udzielania dodatkowych zleceń, odkąd przesyłka weszła na obszar celny kraju przeznaczenia.

Od tej chwili kolej powinna się stosować do zleceń odbiorcy; w przeciwnym razie za następstwa niewykonania tych zleceń kolej odpowiada wobec odbiorcy według warunków ustalonych w tytule III.

Artykuł 22.

Prawo odbiorcy do zmiany umowy przewozu.

§ 1. — Odbiorca ma prawo zmienić umowę przewozu, jeżeli nadawca nie wziął na swój rachunek kosztów przewozu w kraju przeznaczenia i jeśli nadawca zamieścił w liście przewozowym wzmiankę przewidzianą w artykule 6 § 7 lit. h).

Zlecenia, które może wydawać odbiorca, nie można wykonać wcześniej niż wtedy, gdy przesyłka weszła na terytorium celne kraju przeznaczenia.

Odbiorca może zażądać:

- a) zatrzymania towaru w drodze;
- b) wstrzymania wydania towaru;
- c) wydania towaru w kraju przeznaczenia osobie innej niż odbiorca wymieniony w liście przewozowym;

d) dokonania formalności, wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne, przy jego udziale lub przy udziale jego pełnomocnika według warunków ustalonych w artykule 15 § 1.

Jeśli nie sprzeciwiają się temu postanowienia taryf międzynarodowych, odbiorca może zażądać również:

e) wydania towaru, w kraju przeznaczenia, na stacji innej niż stacja przeznaczenia, wskazana w liście przewozowym. W tym przypadku odbiorca może zlecić, by przesyłkę zwyczajną przewieziono dalej jako przesyłkę pośpieszną lub pośpieszną jako zwyczajną, jeżeli stacja, gdzie przesyłkę zatrzymano, jest otwarta dla obydwu tych rodzajów odprawy przesyłek; może on również wskazać taryfy, które mają być stosowane, i drogę przewozu.

Inne zlecenia oprócz tych, które wymieniono wyżej, nie są dopuszczalne. Jednakże taryfy międzynarodowe mogą upoważnić odbiorcę do wydawania także zleceń innych niż wymienione wyżej.

Zlecenia nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

§ 2. — Zlecenie wyżej wymienione należy wprowadzić w drogę pisemnego oświadczenia, sporządzonego zgodnie z wzorem stanowiącym Załącznik IVb do niniejszej Konwencji, za pośrednictwem stacji przeznaczenia lub stacji wejścia do kraju przeznaczenia.

Każde zlecenie dodatkowe złożone przez odbiorcę w formie innej niż przepisana jest nieważne.

Przy wykonywaniu swego prawa zmiany umowy przewozu odbiorca nie ma obowiązku przedkładania wtórника listu przewozowego.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture:

- a) lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou
- b) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3, ou
- c) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres ultérieurs, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

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.

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport.

§ 1. — Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays destinataire et qu'il a porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6, § 7, lettre h).

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays destinataire.

Le destinataire peut ordonner:

- a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- c) que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une autre personne que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives s'exécuteront avec sa participation ou celle de son mandataire dans les conditions fixées à l'article 15, § 1.

En outre et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner:

e) que la marchandise soit livrée, dans le pays destinataire, à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle prévu à l'Annexe IVb de la présente Convention, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays destinataire.

Tout ordre ultérieur donné par le destinataire sous une forme autre que celle prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. — Jeśli odbiorca zlecił wydanie towaru innej osobie, osoba ta nie ma prawa zmiany umowy przewozu.

Artykuł 23.

Wykonanie dodatkowych zleceń.

§ 1. — Kolej nie może odmówić wykonania zleceń udzielonych jej w myśl artykułów 21 lub 22, ani zwlekać z ich wykonaniem, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) jeśli wykonanie nie jest już możliwe w chwili, gdy zlecenia doszły do stacji, która ma je wykonać;
- b) jeśli wykonanie mogłoby zakłócić prawidłowość służby eksploatacyjnej;
- c) jeśli wykonaniu, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, sprzeciwiają się ustawy i przepisy obowiązujące na jednym z obszarów przebiegu, w szczególności ze względu na przepisy celne i przepisy innych władz administracyjnych;
- d) jeśli wartość towaru, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według wszelkiego prawdopodobieństwa nie pokrywa wszystkich kosztów przewozu aż do nowej stacji przeznaczenia, chyba że koszty te będą zaraz zapłacone lub zabezpieczone.

W przypadkach wyżej wskazanych należy możliwie najrychlej zawiadomić osobę, która udzieliła dodatkowych zleceń, o przeszkodach nie pozwalających na wykonanie tych zleceń.

Jeśli kolej nie mogła przewidzieć tych przeszkód, wówczas osoba, która udzieliła zleceń dodatkowych, ponosi wszelkie konsekwencje tego, że kolej rozpoczęła wykonywać jej zlecenia.

§ 2. — Jeśli dodatkowe zlecenie poleca wydanie towaru na stacji pośredniej, przewoźne oblicza się od stacji nadania do tej stacji pośredniej. Jeżeli jednak towar przewieziono już dalej poza stację pośrednią, przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji zatrzymania i od tej stacji do stacji pośredniej.

Jeśli dodatkowe zlecenie poleca przewiezienie towaru do innej stacji przeznaczenia lub odesłanie towaru z powrotem na stację nadania, przewoźne oblicza się od stacji nadania do stacji zatrzymania i od tej stacji do nowej stacji przeznaczenia lub do stacji nadania.

Stosuje się taryfy obowiązujące na każdym z tych przebiegów w dniu zawarcia umowy przewozu.

§ 3. — Nadawca lub odbiorca, który udzielił dodatkowego zlecenia, jest obowiązany zapłacić kolei wszystkie koszty, wynikłe z wykonania tego zlecenia, z wyjątkiem kosztów spowodowanych winą kolei.

Artykuł 24.

Przeszkody w przewozie.

§ 1. — Jeżeli przewóz napotkał przeszkody, kolej rozstrzyga, czy należy w interesie nadawcy zażądać od niego wskazówek, czy też jest bardziej celowe przewiezienie towaru z urzędu, zmieniając drogę przewozu. Jeśli nie zachodzi z jej strony wina, kolej ma prawo żądać przewoźnego na rzeczywistej drodze przewozu i rozporządza termi-

§ 3. — Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 23.

Exécution des ordres ultérieurs.

§ 1. — Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter de retards dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

- a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare 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 sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes 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 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, celui qui a donné des ordres ultérieurs 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 ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

§ 2. — Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

§ 3. — L'expéditeur ou le destinataire qui a donné l'ordre ultérieur est tenu de payer au chemin de fer tous les frais nés de l'exécution de cet ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer.

Article 24.

Empêchements au transport.

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, 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. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à réclamer le prix de transport

nami dostawy odpowiadającymi tej drodze przewozu, chociażby były one dłuższe niż na drodze pierwotnej.

§ 2. — Jeżeli nie ma innej drogi przewozu lub jeżeli z innych przyczyn dalszy przewóz nie jest możliwy, kolej żąda wskazówek od nadawcy; jednakowoż kolej nie ma obowiązku żądania takich wskazówek w razie tymczasowej przeszkody, wynikłej z okoliczności wskazanych w artykule 5 § 5.

§ 3. — Nadawca może udzielić w liście przewozowym wskazówek na wypadek, gdyby przewóz mógł napotkać przeszkodę.

Jeżeli wskazówki te, według uznania kolei, nie mogą być wykonane, kolej żąda od nadawcy nowych wskazówek.

§ 4. — Nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie, może odstąpić od umowy, powinien jednak wówczas zapłacić kolei, jeśli ta nie ponosi winy, stosownie do okoliczności albo przewoźne za drogę już przebytą, albo koszty przygotowania do przewozu, jak również wszelkie inne koszty przewidziane w taryfach.

§ 5. — Nadawca powinien udzielić swych wskazówek bądź stacji nadania, bądź stacji, gdzie towar się znajduje. Jeżeli zmienia on oznaczenie odbiorcy lub stacji przeznaczenia lub jeśli udziela wskazówek stacji innej niż stacja nadania, obowiązany jest zamieścić swe wskazówki we wtórniku listu przewozowego i wtórnik ten przedłożyć.

Jeżeli kolej zastosuje się do wskazówek nadawcy nie zażądawszy przedłożenia wtórnika listu przewozowego i jeżeli wtórnik ten został oddany odbiorcy, kolej odpowiada wobec odbiorcy za powstałą stąd szkodę.

§ 6. — Jeżeli nadawca, zawiadomiony o przeszkodzie w przewozie, nie udzieli w odpowiednim terminie wykonalnych wskazówek, postępuje się według przepisów o przeszkodach w wydaniu obowiązujących na kolei, na której towar zatrzymano.

Jeżeli towar sprzedano, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy, po potrąceniu należności obciążających towar, oddać do rozporządzenia nadawcy. Jeśli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od należności obciążających towar, nadawca winien zapłacić różnicę.

§ 7. — Jeżeli przeszkoda w przewozie ustala przed nadejściem wskazówek nadawcy, towar należy skierować do stacji przeznaczenia nie czekając na te wskazówki i możliwie rychło o tym zawiadomić nadawcę.

§ 8. — Jeżeli przeszkoda w przewozie powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę w myśl artykułu 22, kolej jest obowiązana zawiadomić tego odbiorcę; postanowienia §§ 1, 2, 4, 6 i 7 mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do tego odbiorcy. Nie jest on obowiązany do przedkładania wtórnika listu przewozowego.

§ 9. — Postanowienia artykułu 23 stosuje się do przewozów dokonywanych na podstawie niniejszego artykułu.

Artykuł 25.

Przeszkody w wydaniu.

§ 1. — Jeżeli zachodzą przeszkody w wydaniu towaru, stacja przeznaczenia powinna niezwłocznie zawiadomić o tym nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać od niego wskazówek. Zawiadomienie to powinno być wysłane telegraficznie, jeżeli zażądano tego w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

zawozowym, jeżeli jest to możliwe, i w przeciwnym razie przez list. Jest on obowiązany udzielić wskazówek, jeżeli to jest możliwe, w terminie określonym w liście przewo-

Article 25.

Empêchements à la livraison.

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

zowym. Ponadto nadawcę należy zawiadomić pisemnie lub telegraficznie bez pośrednictwa stacji nadania, jeśli zażądał on tego w liście przewozowym. Koszty tych zawiadomień obciążają towar.

Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać towarem, nawet gdy nie może okazać wtórnika listu przewozowego.

Jeżeli odbiorca, który odmówił przyjęcia towaru, zgłasza się później po jego odbiór, należy mu go wydać, jeśli stacja przeznaczenia nie otrzymała w międzyczasie od nadawcy odmiennych wskazówek. O tym wydaniu należy nadawcę niezwłocznie zawiadomić listem poleconym, którego koszty obciążają towar.

Nadawca może także zażądać w liście przewozowym, aby w razie przeszkody w wydaniu odesłano mu towar z urzędu z powrotem. Poza tym nie można towaru odesłać z powrotem nadawcy bez wyraźnej jego zgody.

Jeżeli taryfy nie zawierają odmiennych postanowień, nadawca powinien udzielać wskazówek za pośrednictwem stacji nadania.

§ 2. — W braku odpowiednich postanowień w § 1 i z zastrzeżeniem postanowień artykułu 44 stosuje się do postępowania, w razie przeszkód w wydaniu, ustawy i przepisy obowiązujące na kolei mającej dokonać wydania.

Jeżeli towar sprzedano, kwotę uzyskaną ze sprzedaży należy, po potrąceniu należności obciążających towar, oddać do rozporządzenia nadawcy. Jeśli kwota uzyskana ze sprzedaży jest niższa od należności obciążających towar, nadawca winien zapłacić różnicę.

§ 3. — Jeżeli przeszkoda w wydaniu powstała już po zmianie umowy przewozu przez odbiorcę w myśl artykułu 22, kolej jest obowiązana zawiadomić tego odbiorcę. Postanowienia § 2 ustęp drugi mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do tego odbiorcy.

§ 4. — Postanowienia artykułu 23 stosuje się do przewozów dokonywanych na podstawie niniejszego artykułu.

TYTUŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ. ROSZCZENIA Z TYTUŁU UMOWY PRZEWOZU

Rozdział I.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Artykuł 26.

Współodpowiedzialność kolei.

§ 1. — Kolej, która przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. — Każda następna kolej, przez samo przyjęcie towaru wraz z listem przewozowym sporządzonym przy nadaniu, uczestniczy w umowie przewozu stosownie do brzmienia listu przewozowego i przyjmuje obowiązki stąd wynikające; nie narusza to jednak postanowień artykułu 43 § 3, dotyczących kolei przeznaczenia.

doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis grèvent 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 avoir refusé la marchandise, le destinataire se présente pour en prendre livraison, elle 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 grèvent 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 et sous réserve des dispositions de l'article 44, 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 tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. — Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire. Le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie à ce dernier.

§ 4. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

TITRE III

RESPONSABILITÉ. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT

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.

§ 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 assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Artykuł 27.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. — Kolej odpowiada za przekroczenie terminu dostawy za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki, jak również wskutek jej uszkodzenia w czasie od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania.

§ 2. — Kolej jest zwolniona od odpowiedzialności, jeżeli przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie zostało spowodowane z winy osoby uprawnionej, z powodu zlecenia tej osoby nie wywołanego winą kolei, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek itd.) albo wskutek okoliczności, których kolei nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

§ 3. — Uwzględniając art. 28 § 2, kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie powstało z niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku połączonych następujących przyczyn:

- a) przewóz w wagonie niekrytym na podstawie odnośnych postanowień lub na podstawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym;
- b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c) załadunek towarów przez nadawcę lub wyładunek przez odbiorcę według odnośnych postanowień lub na podstawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym albo też na podstawie umów zawartych z odbiorcą; wadliwe załadunek, jeżeli według odnośnych postanowień lub na podstawie umów zawartych z nadawcą i wymienionych w liście przewozowym załadunek dokonał nadawca;
- d) naturalne właściwości pewnych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne i samorzutne zepsucie, wyschnięcie, ubytek;
- e) nadanie przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną, nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo lub niezachowania przez nadawcę przepisanych środków ostrożności przy przedmiotach dopuszczonych do przewozu warunkowo;
- f) przewóz żywych zwierząt;
- g) przewóz przesyłek, które na podstawie niniejszej Konwencji, odnośnych postanowień albo stosownie do umów zawartych z nadawcą i wyrażonych w liście przewozowym powinny być dozorowane (konwojowane), jeżeli dozorowanie zmierza do zapobiegnięcia niebezpieczeństwu.

Artykuł 28.

Obowiązek udowodnienia.

§ 1. — Udowodnienie, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało okolicznościami przewidzianymi w artykule 27 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. — Jeżeli kolej wykaże, iż z okoliczności danego przypadku wynika, że zaginięcie lub uszkodzenie mogło

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de 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. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 28, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture;

d) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et mentionnés dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, pour autant que l'escorte a pour but d'écartier ce risque.

Article 28.

Charge de la preuve.

§ 1. — La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu

powstać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 27 § 3, istnieje domniemanie, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn. Osoba uprawniona ma jednak prawo udowodnić, że szkoda nie powstała z tych lub wyłącznie z jednej z tych przyczyn.

Domniemania tego nie stosuje się w przypadku przewidzianym w artykule 27 § 3 litera a) w razie nadmierzonego ubytku lub w razie zaginięcia małych sztuk,

Artykuł 29.

Domniemanie przy ponownym nadaniu.

§ 1. — Jeżeli przesyłkę, przewożoną na warunkach niniejszej Konwencji, ponownie nadano na warunkach tejże Konwencji i po ponownym nadaniu stwierdzono częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, to istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło podczas ostatniej umowy przewozu, jeżeli zachodzą następujące warunki:

a) przesyłka ciągle pozostawała pod dozorem kolei;

b) przesyłkę ponownie nadano w takim nie zmienionym stanie, w jakim nadeszła do stacji ponownego nadania.

§ 2. — Takie samo domniemanie ma zastosowanie także wówczas, jeżeli ponowne nadanie poprzedzone zostało umową przewozu nie opartą na niniejszej Konwencji i jeżeli przy bezpośrednim nadaniu od pierwotnej stacji nadania do ostatniej stacji przeznaczenia należało zastosować niniejszą Konwencję.

Artykuł 30.

Domniemanie zaginięcia towaru. Odnalezienie towaru.

§ 1. — Osoba uprawniona może bez dalszych dowodów uważać towar za zaginiony, jeżeli nie wydano go odbiorcy lub nie oddano mu go do rozporządzenia w ciągu 30 dni po upływie terminu dostawy.

§ 2. — Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłaceniu odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. O złożeniu takiego żądania należy jej wydać poświadczenie na piśmie.

§ 3. — W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar wydano jej na jednej ze stacji drogi przewozu; w tym przypadku powinna ona zapłacić koszty przewozu towaru od stacji nadania do stacji, na której nastąpiło wydanie, jak również zwrócić otrzymane odszkodowanie z wyjątkiem kosztów ewentualnie zawartych w tym odszkodowaniu; osoba uprawniona nie traci prawa do odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy przewidzianego w artykule 34, a w danym razie w artykule 36.

§ 4. — Jeżeli nie wysunięto żądania przewidzianego w § 2 lub jeżeli nie zostały udzielone żadne wskazówki w określonym w § 3 terminie trzydziestu dni albo jeżeli towar odnaleziono później niż w rok po wypłaceniu odszkodowania, to kolej rozporządza towarem na podstawie ustaw i przepisów swojego Państwa.

résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27, § 3, lettre a), s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29.

Présomption en cas de réexpédition.

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies:

a) l'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;

b) l'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30.

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée.

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

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, 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 qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au § 2, 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.

Artykuł 31.

Wysokość odszkodowania za zaginięcie towaru.

§ 1. — Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się:

według ceny giełdowej,
w braku ceny giełdowej — według cen rynkowych,

w braku jednych i drugich — według wartości zwyyczajnej,

jaką towary tego samego rodzaju i gatunku miały w miejscu i czasie przyjęcia towaru do przewozu.

Wysokość odszkodowania nie może jednak przewyższać 100 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto, z zastrzeżeniem ograniczeń przewidzianych w artykule 35.

Nadto należy zwrócić przewoźne, cło i inne kwoty, zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

§ 2. — Jeżeli kwoty służące za podstawę do obliczania odszkodowania nie są wyrażone w walucie Państwa, w którym zażądano zapłaty, należy je przeliczyć według kursu dnia i miejsca zapłaty odszkodowania.

Artykuł 32.

Ograniczenie odpowiedzialności na ubytek wagi z powodu przewozu.

§ 1. — Przy towarach, które z powodu swych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, kolej odpowiada bez względu na przebytą odległość tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa następujące dopuszczalne normy ubytku:

a) dwa od sta wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym oraz przy następujących towarach:

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

Article 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise.

§ 1. — 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 35.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. — 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 aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route 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 au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Champignons frais,
Charbons et cokes,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fournures,
Fruits frais, séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac hâché,
Tendons d'animaux,
Tourbe;

b) jeden od sta wagi przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

§ 2. — Kolej nie może się powoływać na ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego przypadku udowodniono, że ubytek nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie norm dopuszczalnego ubytku wagi.

§ 3. — W razie przewozu kilku sztuk towaru za jednym listem przewozowym ubytek wagi oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli wagę jej podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu lub jeżeli można ją ustalić w inny sposób.

§ 4. — W razie całkowitego zaginięcia towaru przy obliczaniu odszkodowania nie stosuje się żadnego potrącenia na ubytek wagi.

§ 5. — Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają w niczym postanowień artykułów 27 i 28.

Artykuł 33.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia towaru.

W razie uszkodzenia kolej ma zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru. Kwotę tę ustala się biorąc za podstawę odszkodowanie należne stosownie do artykułu 31 w razie zaginięcia — jednakże bez ograniczenia do 100 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto oraz stosując współczynnik obniżenia. Współczynnik ten równa się stosunkowi pomiędzy wartością, jaką ma uszkodzony towar w miejscu przeznaczenia, a wartością, jaką miałby towar w tym samym miejscu, gdyby nie został uszkodzony podczas wykonywania umowy przewozu.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 34.

Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

§ 1. — Jeżeli termin dostawy jest przekroczony i osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek tego powstała szkoda, kolej obowiązana jest zapłacić jedną dziesiątą część przewoźnego za każdą jedną dziesiątą część przekroczenia terminu dostawy; rozpoczętą dziesiątą część terminu dostawy liczy się za pełną. Odszkodowanie może wynosić najwyżej połowę przewoźnego.

§ 2. — Jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać kwoty przewoźnego.

§ 3. — Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 niniejszego artykułu nie będą przyznawane obok odszkodowań, które mają być wypłacone za całkowite zaginięcie towaru.

W razie częściowego zaginięcia należy odszkodowania te zapłacić w danym razie tylko za nie zaginioną część przesyłki.

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 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, le déchet de route est calculé 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 des articles 27 et 28.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Ce montant est calculé en partant de l'indemnité qui serait due en cas de perte, par application de l'article 31, abstraction faite de la limitation à 100 francs par kg de poids brut manquant, et en appliquant à cette indemnité un coefficient de réduction. Ce coefficient est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

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 34.

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du dépassement 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 dépassement du délai de livraison, 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 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.

W razie uszkodzenia przyznaje się w danym razie te odszkodowania obok odszkodowania przewidzianego w artykule 33.

Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 łącznie z odszkodowaniami przewidzianymi w artykułach 31 i 33 nie mogą w żadnym razie wynosić więcej niż odszkodowanie za całkowite zaginięcie towaru.

Artykuł 35.

Ograniczenie odszkodowania na podstawie pewnych taryf.

Jeżeli kolej ustala szczególne warunki przewozu (taryfy specjalne lub wyjątkowe), które przewidują zniżkę w porównaniu z przewoźnem obliczonym na podstawie ogólnych warunków (taryfy ogólne), może ona ograniczyć do pewnej kwoty maksymalnej wysokość odszkodowania należnego osobie uprawnionej za przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie.

Jeżeli takie ograniczenie przewiduje taryfa, którą zastosowano tylko na części drogi przewozu, ograniczenie może być zastosowane tylko wówczas, gdy fakt uzasadniający odszkodowanie zaszedł na tej właśnie części drogi przewozu.

Artykuł 36.

Wysokość odszkodowania w razie deklarowania wartości dostawy.

W razie deklarowania wartości dostawy można żądać, oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 31, 33, 34, a w danym razie w artykule 35, wynagrodzenia za udowodnioną dalszą szkodę do wysokości podanej kwoty wartości dostawy.

Artykuł 37.

Wysokość odszkodowania w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei.

We wszystkich przypadkach przekroczenia terminu dostawy, całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru wynikłego wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei należy wypłacić osobie uprawnionej pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę do podwójnej wysokości maksymalnych kwot przewidzianych, zależnie od okoliczności, w artykułach 31, 33, 34, 35 i 36.

Artykuł 38.

Oprocentowanie odszkodowania.

Osoba uprawniona może żądać odsetek. Odsetki te, w wysokości 5% w stosunku rocznym od przyznanego odszkodowania, należą się, jeżeli odszkodowanie przekracza dziesięć franków z jednego listu przewozowego; liczą się one od dnia reklamacji przewidzianej w art. 41 lub — jeżeli reklamacji nie wniesiono — od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

Artykuł 39.

Zwrot odszkodowań.

Niesłusznie otrzymane odszkodowanie należy zwrócić.

W razie oszustwa kolej ma nadto prawo żądać zapłacenia kwoty równej tej, którą niesłusznie wypłaciła.

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 §§ 1 et 2 avec celles 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 de la marchandise.

Article 35.

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 de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit, en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie,

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer.

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont 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 31, 33, 34, 35 et 36 suivant le cas.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs pour chaque lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39.

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.

Artykuł 40.

Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników.

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przejętego na siebie przewozu.

Jeżeli jednak pracownicy kolei, na żądanie osoby zainteresowanej, sporządzają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której oddają te usługi.

Rozdział II.

REKLAMACJE ADMINISTRACYJNE. POWÓDZTWA. POSTĘPOWANIE I PRZEDAWNIEŃ W RAZIE SPOWÓDZTWA WYNIKŁYCH Z UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 41.

Reklamacje administracyjne.

§ 1. — Reklamacje administracyjne, wynikłe z umowy przewozu, należy wносить na piśmie do kolei wskazanej w artykule 43.

§ 2. — Prawo do wnoszenia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa sądowego, przeciwko kolei na podstawie artykułu 42.

§ 3. — Wnosząc reklamację nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś — list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

§ 4. — List przewozowy, wtórnik listu przewozowego i inne dokumenty, które osoba uprawniona chce dołączyć do swej reklamacji, należy przedstawić w oryginałach lub odpisach, które na żądanie kolei muszą być należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację ostatecznie kolej może żądać przedstawienia oryginalnego listu przewozowego, wtórnika listu przewozowego lub zaświadczenia o zaliczeniu, ażeby zamieścić na nich stwierdzenie ostatecznego załatwienia.

Artykuł 42.

Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa sądowego przeciwko kolei.

§ 1. — Prawo wytoczenia powództwa sądowego o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu służy tylko temu, kto dokonał zapłaty.

§ 2. — Prawo wytoczenia powództwa z tytułu zaliczeń (artykuł 19) służy tylko nadawcy.

§ 3. — Prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei z tytułu innych roszczeń wynikających z umowy przewozu służy:

a) nadawcy do chwili przyjęcia przez odbiorcę listu przewozowego bądź gdy skorzystał z prawa przysługującego mu na mocy artykułu 16 § 3 lub artykułu 22;

b) odbiorcy od chwili przyjęcia przez niego listu przewozowego lub gdy skorzystał z prawa przysługującego mu na mocy artykułu 16 § 3;

c) odbiorcy wskazanemu przez nadawcę w liście przewozowym jako uprawnionemu zleceniodawcy od chwili, gdy skorzystał z prawa przysługującego mu na

Article 40.

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 d'un 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 JUDICIAIRES. PROCÉDURE ET PRÉSCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Quand la réclamation est présentée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est présentée 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 pièces 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 42.

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer.

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

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

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3, ou de l'article 22;

b) au destinataire, à partir du moment où il a, soit retiré la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3;

c) au destinataire ayant le droit de disposition, indiqué par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à partir du moment où il a fait valoir les droits qui lui appartiennent

mocy artykułu 22. Prawo wytoczenia powództwa wygasa jednak, gdy na podstawie zlecenia stosownie do artykułu 22 § 1 lit. c) wskazanemu odbiorcy został wydany list przewozowy lub gdy odbiorca skorzystał z prawa przysługującego mu na mocy artykułu 16 § 3.

Wytaczając powództwo, nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego. Nadawca nie posiadający wtórnik listu przewozowego może wytoczyć powództwo przeciwko kolei jedynie za zgodą odbiorcy lub jeżeli udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia towaru.

Artykuł 43.

Koleje, przeciwko którym można wytoczyć powództwo. Właściwość.

§ 1. — Powództwo o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei, która pobrała te kwoty, albo przeciwko kolei, na rzecz której pobrano za wysoką kwotę.

§ 2. — Powództwo z tytułu zaliczeń przewidzianych w artykule 19 można wytoczyć tylko przeciwko kolei nadania.

§ 3. — Inne powództwa z umowy przewozu można wytaczać tylko przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

Powództwo można wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia także wówczas, gdy kolej ta nie otrzymała ani towaru, ani listu przewozowego.

§ 4. — Jeżeli powód ma prawo wyboru spośród kilku kolei, to jego prawo wyboru wygasa z chwilą wniesienia pozwu przeciwko jednej z tych kolei.

§ 5. — Jeżeli umowy między Państwami lub dokumenty koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień, powództwo można wytoczyć tylko przed właściwym sądem tego Państwa, do którego przynależy pozwana kolej.

Jeżeli pewne przedsiębiorstwo eksploatuje w różnych Państwach samodzielne sieci kolejowe, to każda z tych sieci w rozumieniu niniejszego paragrafu uważa się za oddzielną kolej.

§ 6. — Przeciwko kolei innej niż wskazana w §§ 1, 2 i 3 można wnieść roszczenia w drodze powództwa wzajemnego lub zarzutu do sądu właściwego dla powództwa głównego wynikającego z tej samej umowy przewozu.

§ 7. — Postanowienia niniejszego artykułu nie dotyczą wzajemnych roszczeń zwrotnych kolei unormowanych w rozdziale III niniejszego tytułu.

Artykuł 44.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru.

§ 1. — Jeżeli kolej spostrzeże lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął bądź został uszkodzony, kolej obowiązana jest, w zależności od rodzaju szkody, niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie stan towaru, jego wagę oraz — jeżeli to jest możliwe — wysokość i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.

Odpis tego protokołu powinien być wydany osobie uprawnionej bezpłatnie na jej żądanie.

§ 2. — Jeżeli uprawniony nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może on żądać ustalenia w drodze są-

en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la lettre de voiture a été transmise au destinataire indiqué conformément à l'article 22, § 1, lettre c), ou dès que ce dernier a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter 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 43.

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

§ 1. — L'action judiciaire 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 judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 5. — L'action judiciaire 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.

§ 6. — L'action judiciaire 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.

§ 7. — 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 44.

Constatacion de la perte parcial o d'una avaria subie par una mercancía.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance 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 s'il le demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la consta-

dowej stanu i wagi towaru, jak również przyczyny i wysokości szkody zgodnie z ustawami i przepisami Państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

Artykuł 45.

Wygaśnięcie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu.

§ 1. — Z chwilą odebrania towaru przez osoby uprawnione wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy przewozu za przekroczenie terminu dostawy, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 2. — Nie wygasają jednak:

a) roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek ziego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei;

b) roszczenia z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei wymienionych w artykule 43 § 3, w ciągu 30 dni, nie wliczając dnia odbioru towaru przez osobę uprawnioną;

c) roszczenia o odszkodowanie z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

1° jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 44 przed odbiorem towaru przez osobę uprawnioną;

2° jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 44;

d) roszczenia o naprawienie szkód nie dających się z zewnątrz zauważyć, które stwierdzone zostały przez osobę uprawnioną dopiero po odebraniu towaru, jeżeli zostały spełnione następujące warunki:

1° stwierdzenia szkody, zgodnie z artykułem 44, musi osoba uprawniona zażądać niezwłocznie po wykryciu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po odebraniu towaru;

2° uprawniony musi udowodnić, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem.

§ 3. — Jeżeli na podstawie postanowień przewidzianych w artykule 29 § 1 towar został na nowo nadany, to wygasają roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia na podstawie poprzedzającej nowe nadanie umowy przewozu, tak jakby tu chodziło o jedną umowę przewozu.

Artykuł 46.

Przedawnienie roszczenia z tytułu umowy przewozu.

§ 1. — Roszczenie z tytułu umowy przewozu przedawnia się z upływem jednego roku.

Termin przedawnienia wynosi natomiast trzy lata, jeżeli chodzi:

a) o roszczenie o wypłatę zaliczenia, które kolej pobrała od odbiorcy;

b) o roszczenie o wypłatę nadwyżki uzyskanej przy sprzedaży, dokonanej przez kolej;

c) o roszczenie z tytułu szkody spowodowanej złym zamiarem;

d) o roszczenie z tytułu oszustwa, o którym mowa w artykule 39;

e) o roszczenie na podstawie poprzedzającej nowe nadanie umowy przewozu w przypadku przewidzianym w artykule 29 § 1.

§ 2. — Przedawnienie biegnie:

a) dla roszczeń o odszkodowanie z powodu przekro-

tation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas trente jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action 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 prévu à l'article 39;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour perte partielle,

czenia terminu dostawy, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia — od dnia wydania;

b) dla roszczeń o odszkodowanie w razie całkowitego zaginięcia — od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot przewoźnego, opłat dodatkowych lub dopłat albo o sprostowanie — w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu:

1° jeżeli nastąpiła zapłata — z dniem zapłaty;

2° jeżeli zapłaty nie było — od dnia przyjęcia towaru do przewozu, jeżeli zapłaty powinien dokonać nadawca, lub od dnia, w którym odbiorca przyjął list przewozowy, jeżeli zapłaty powinien on dokonać;

3° jeżeli kwoty stanowiły przedmiot rachunku przedpłaty — od dnia, w którym kolej wręczyła nadawcy rachunek kosztów przewidziany w artykule 17 § 8; jeżeli tego rachunku nie wręczono, to termin dla roszczeń kolei biegnie od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy;

d) dla roszczeń kolei o zwrot kwot, które opłacił odbiorca zamiast nadawcy lub nadawca zamiast odbiorcy, a które kolej musi zwrócić osobie uprawnionej — od dnia zwrotu tej kwoty;

e) dla roszczeń z tytułu zaliczeń przewidzianych w artykule 19 — od 42 dnia po upływie terminu dostawy;

f) dla roszczeń o wypłatę nadwyżki uzyskanej przy sprzedaży — od dnia sprzedaży;

g) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty, żądanej przez władzę celną — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem;

h) we wszelkich innych wypadkach — od dnia, od którego przysługuje prawo dochodzenia roszczeń.

Dnia, wskazanego jako początek przedawnienia, nie wlicza się w żadnym razie do terminu przedawnienia.

§ 3. — Jeżeli uprawniony wniesie do kolei reklamację, stosownie do artykułu 41 bieg przedawnienia zawieszają się do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Jeżeli reklamacja została tylko częściowo uwzględniona, to przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla spornej jeszcze części reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na tym, kto się na tę fakty powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. — Roszczeń przedawnionych nie można dochodzić w drodze powództwa wzajemnego ani podnosić w drodze zarzutu.

§ 5. — Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie przedawnienia normują ustawy i przepisy Państwa, w którym wytoczono powództwo.

Rozdział III.

ROZRACHUNEK. WZAJEMNE ROSZCZENIE ZWROTNE MIĘDZY KOLEJAMI

Artykuł 47.

Rozrachunek między kolejami.

§ 1. — Każda kolej, która przy nadaniu lub wydaniu towaru pobrała koszty lub inne należności wynikające

avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;

2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 8; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en restitution 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;

e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane.

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

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

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. 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.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — 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.

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 à départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant

z umowy przewozu, obowiązana jest zapłacić kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział.

Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy pomiędzy kolejami.

§ 2. — Kolej nadania odpowiada z zachowaniem swoich praw w stosunku do nadawcy za przewoźne i inne koszty, których nie pobrała, jakkolwiek według listu przewozowego nadawca wziął je na swój rachunek.

§ 3. — Jeżeli kolej przeznaczenia wyda towar bez pobrania przewoźnego i innych należności wynikających z umowy przewozu, to odpowiada ona wobec poprzedzających kolei oraz wobec innych zainteresowanych.

§ 4. — Jeżeli Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, na żądanie jednej z kolei-wierzycielki, stwierdzi, że jedna z kolei nie płaci, to wszystkie pozostałe koleje uczestniczące w przewozie ponoszą niedobór w stosunku do swych udziałów z przewoźnego.

Zastrzega się roszczenie zwrotne do kolei zalegającej z zapłatą.

Artykuł 48.

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 1. — Kolei, która na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, przysługuje roszczenie zwrotne do kolei uczestniczących w przewozie według następujących postanowień:

a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;

b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli okoliczności nie pozwalają na takie ustalenie, sumę odszkodowania dzieli się między te koleje według zasad podawanych pod literą c);

c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, to należne odszkodowanie dzieli się między wszystkie koleje, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodnią, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonywa się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

§ 2. — W razie niewypłacalności jednej z kolei udział na nią przypadający i przez nią nie zapłacony dzieli się pomiędzy wszystkie inne koleje, które uczestniczyły w przewozie, w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

Artykuł 49.

Roszczenia zwrotne w razie odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

§ 1. — W razie wypłaty odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy stosuje się przepisy artykułu 48. Jeżeli przekroczenie wynikało wskutek nieprawidłowości, stwierdzonych na kilku kolejach, odszkodowanie dzieli się między te koleje w stosunku do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

tant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix 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.

§ 3. — Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte 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 participé 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 participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison 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. — Terminy dostawy, ustalone w artykule 11, dzieli się między koleje uczestniczące w przewozie w sposób następujący:

a) w razie przewozu dwiema kolejami sąsiednimi:
1° termin odprawy dzieli się na równe części;
2° termin przewozu dzieli się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych, przypadających na każdą z tych dwu kolei;

b) w razie przewozu trzema lub więcej kolejami:
1° termin odprawy dzieli się w równych częściach pomiędzy kolej nadania a kolej przeznaczenia;

2° jedną trzecią terminu przewozu dzieli się w równych częściach pomiędzy wszystkie uczestniczące koleje;

3° pozostałe dwie trzecie terminu przewozu dzieli się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych, przypadających na każdą z tych kolei.

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

§ 4. — Czas od chwili nadania towaru do chwili rozpoczęcia biegu terminu odprawy przyznaje się wyłącznie kolei nadania.

§ 5. — Wyżej wskazany podział stosuje się tylko wówczas, gdy nie zachowano całkowitego terminu dostawy.

Artykuł 50.

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Kolej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym w myśl artykułów 48 i 49, nie ma prawa kwestionować prawidłowości zapłaty, dokonanej przez kolej występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli sprawa odszkodowania została rozstrzygnięta w drodze sądowej i jeśli przyzwano ją przedtem w należyty sposób i dano jej możność przystąpienia do sporu w charakterze interwenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności, terminy dla przyzowania i dla interwencji.

§ 2. — Kolej występująca z roszczeniem zwrotnym powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie interesowane koleje, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei, których nie pozwała.

§ 3. — Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. — Pozwanym kolejom nie przysługują żadne dalsze roszczenia zwrotne.

§ 5. — Postępowania z tytułu roszczeń zwrotnych nie wolno włączać do postępowania o odszkodowanie.

Artykuł 51.

Właściwość przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenia zwrotne.

§ 2. — Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, to kolej występująca jako powód ma prawo wyboru pomiędzy sądami właściwymi w myśl § 1 niniejszego artykułu.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a) entre deux chemins de fer voisins:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° 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. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 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 n'est jamais habilité 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 siège 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 § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Artykuł 52.

Umowy co do roszczeń zwrotnych.

Koleje mogą zawierać umowy, które odbiegają od przepisów rozdziału III o wzajemnych roszczeniach zwrotnych.

TYTUŁ IV

RÓŻNE PRZEPISY

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku postanowień w niniejszej Konwencji stosuje się wewnętrzne ustawy i przepisy dotyczące przewozu w każdym Państwie.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy postępowania.

We wszystkich sporach sądowych, które wynikają z przewozów dokonywanych na podstawie niniejszej Konwencji, stosuje się postępowanie obowiązujące sąd właściwy, jeżeli niniejsza Konwencja nie postanawia inaczej.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. — Wyroki wydane na zasadzie niniejszej Konwencji przez sąd właściwy w postępowaniu spornym lub zaocznym, które stały się wykonalne na podstawie ustaw obowiązujących ten sąd, podlegają wykonaniu w każdym innym umawiającym się Państwie, skoro tylko zostaną dopełnione formalności przepisane w tym Państwie. Ponowne badanie sprawy pod względem rzeczowym nie jest dozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również tych postanowień wyroków, które poza kosztami procesu zasądzają od powoda skutek oddalenia jego powództwa dalsze odszkodowanie.

§ 2. — Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei w stosunku do drugiej kolei, która nie należy do tego samego Państwa co pierwsza, mogą być zajęte tylko na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa, do którego należy kolej uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. — Tabor kolejowy wraz z przedmiotami służącymi do przewozu i należącymi do kolei, jak pojemniki, sprzęt ładunkowy, opony itp., można zająć na innym obszarze aniżeli obszar Państwa, do którego należy kolej będąca właścicielem jedynie na podstawie orzeczenia sądu Państwa, do którego należy kolej będąca właścicielem.

Załącznik VII ustala warunki, na jakich wagony prywatne nie mogą być zajmowane.

§ 4. — Przy powództwach sądowych, opartych na międzynarodowej umowie przewozu, nie można żądać zabezpieczenia kosztów przewozu.

Article 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

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 l'Etat intéressé. 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 en 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 du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., 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 ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII.

§ 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.

Artykuł 56.

**Jednostka monetarna. Kursy przeliczenia
lub przyjmowania obcych walut.**

§ 1. — Kwoty wskazane we frankach w niniejszej Konwencji lub w załącznikach do niej uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. — Kolej jest obowiązana ogłaszać kursy, według których przelicza koszty przewozu, inne koszty i zaliczenia, wyrażone w obcych walutach, a opłacane w walucie krajowej (kursy przeliczenia).

§ 3. — Kolej, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, jest obowiązana ogłaszać kursy, według których przyjmuje tę obcą walutę (kursy przyjmowania).

Artykuł 57.

**Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych
Kolejami.**

§ 1. — Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania Konwencji niniejszej ustanawia się Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który ma za zadanie:

a) przyjmowanie zawiadomień każdego z umawiających się Państw i każdej z kolei oraz podawanie ich do wiadomości innym Państwom i kolejom;

b) zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;

c) ułatwienie stosunków finansowych pomiędzy kolejami, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak również ułatwienie ściągania zaległych należności oraz ułatwienie pod tym względem pewności we wzajemnych stosunkach pomiędzy kolejami;

d) na żądanie jednego z umawiających się Państw lub przedsiębiorstw, których linie są wpisane do listy przewidzianej w artykule 58, próbować, przez zaoferowanie swych dobrych usług lub swego pośrednictwa lub też innym sposobem, pojednania w celu zlikwidowania sporów pomiędzy danymi Państwami lub przedsiębiorstwami co do wykładni lub stosowania Konwencji;

e) wydawanie na żądanie zainteresowanych stron — Państw, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników — opinii przy sporach co do wykładni lub stosowania Konwencji;

f) współpracowanie w uregulowaniu arbitrażowym sporów, których przedmiotem jest wykładnia lub stosowanie Konwencji;

g) zajmowanie się pod względem administracyjnym wnioskami co do zmiany niniejszej Konwencji oraz stawianie, w razie potrzeby, wniosków o zwołanie konferencji stosownie do artykułu 67.

§ 2. — Specjalny regulamin, stanowiący załącznik V do niniejszej Konwencji, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki potrzebne do wykonywania jego działalności. Regulamin ten określa ponadto warunki działania i nadzorowania. Regulamin ten oraz zmiany, poczynione w nim przez porozumienie się wszystkich umawiających się Państw, mają taką samą moc obowiązującą i taki sam czas trwania, jak i sama Konwencja.

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 les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements 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 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;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 67, 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. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. 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.

Artykuł 58.

Lista linii podległych Konwencji.

§ 1. — Urząd Centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić bieżąco listę linii podległych niniejszej Konwencji. Otrzymuje on w tym celu od umawiających się Państw zawiadomienia o wpisaniu na tę listę lub o wykreśleniu z niej linii pewnych kolei lub przedsiębiorstw, wymienionych w artykule 2.

§ 2. — Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie jednego miesiąca od daty pisma Urzędu Centralnego zawiadamiającego inne Państwa o jej wpisaniu na listę.

§ 3. — Urząd Centralny skreśla daną linię, skoro tylko umawiające się Państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom nałożonym przez Konwencję.

§ 4. — Otrzymanie zawiadomienia z Urzędu Centralnego o dokonanym wykreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej do przerwania z daną linią wszelkich stosunków, wynikających z międzynarodowego przewozu. Przewozy już rozpoczęte należy jednak dokończyć.

Artykuł 59.

**Postanowienia specjalne dotyczące niektórych przewozów.
Postanowienia dodatkowe.**

§ 1. — Co do przewozu wagonów prywatnych obowiązują postanowienia Załącznika VII.

§ 2. — Co do przewozu pojemników obowiązują postanowienia Załącznika VIII.

§ 3. — Dla przewozu przesyłek ekspresowych koleje mogą w drodze stosownych przepisów, zamieszczonych w ich taryfach, wprowadzić pewne specjalne postanowienia zgodne z Załącznikiem IX.

§ 4. — Co do następujących przesyłek:

- a) przesyłki przewożone za dokumentami przewozowymi przechoźnymi,
- b) przesyłki wydane tylko za zwrotem wtórnika listu przewozowego,
- c) przesyłki czasopism,
- d) przesyłki towarów przeznaczonych na targi i wystawy,
- e) przesyłki przyborów ładunkowych oraz środków ochronnych od ciepła i zimna dla przewożonych towarów mogą dwa lub więcej z umawiających się Państw w drodze specjalnych umów, a koleje przez zamieszczenie specjalnych przepisów w swych taryfach, wprowadzić pewne warunki przewozu, zawierające odchylenie od niniejszej Konwencji; w szczególności można przewidzieć używanie innego dokumentu przewozowego aniżeli ten, jaki ustalono w Załączniku II do niniejszej Konwencji.

§ 5. — Postanowienia dodatkowe, które w celu wykonania Konwencji wprowadzają pewne Państwa lub pewne koleje, należy podać do wiadomości Urzędowi Centralnemu.

Umowy zawarte w przedmiocie stosowania tych postanowień mogą wejść w życie na kolejach, które przejęły te postanowienia, w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego Państwa; postanowienia te nie mogą wprowadzać odchyień od Konwencji Międzynarodowej.

O wprowadzeniu ich w życie należy zawiadomić Urząd Centralny.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. 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 l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à 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 achevés.

Article 59.

**Dispositions spéciales à certains transports.
Dispositions complémentaires.**

§ 1. — Les transports des wagons de particuliers sont régis par les dispositions de l'Annexe VII.

§ 2. — Pour le transport des containers, les dispositions de l'Annexe VIII doivent être appliquées.

§ 3. — 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 IX.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après:

- a) transports avec document de transport négociable,
- b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c) transports de journaux,
- d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
- e) transports d'après de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient 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.

Artykuł 60.

Arbitrażowe załatwianie sporów.

§ 1. — Spory, których przedmiotem jest wykładnia lub stosowanie Konwencji jako prawa krajowego lub prawa umownego oraz postanowień dodatkowych, wydawanych przez poszczególne umawiające się Państwa, jak również umów specjalnych, przewidzianych w artykule 59 § 4, mogą być, na żądanie stron, poddane sądom arbitrażowym, których skład i postępowanie stanowią przedmiot Załącznika X do niniejszej Konwencji.

§ 2. — Jednakże w razie sporu pomiędzy Państwami postanowienia Załącznika X nie wiążą stron, które mogą swobodnie określić skład sądu arbitrażowego i postępowanie arbitrażowe.

§ 3. — Na żądanie stron postępowanie arbitrażowe może być wdrożone:

a) z zastrzeżeniem uregulowania sporów według innych postanowień prawnych:

1° przy sporach pomiędzy umawiającymi się Państwami,

2° przy sporach pomiędzy umawiającymi się Państwami z jednej strony a Państwami nie umawiającymi się z drugiej strony,

3° przy sporach pomiędzy Państwami nie umawiającymi się, o ile w ostatnich dwu przypadkach Konwencję stosuje się jako prawo krajowe lub prawo umowne;

b) przy sporach pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi;

c) przy sporach pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi i użytkownikami;

d) przy sporach pomiędzy użytkownikami.

§ 4. — Prawo krajowe sądu zwykłego, do którego skargę należało wnieść, określa warunki zawieszenia i przerwania przedawnienia roszczeń z umowy przewozu międzynarodowego, stanowiącego przedmiot wdrożenia postępowania arbitrażowego na podstawie niniejszego artykułu.

§ 5. — Orzeczenia wydane przez sądy arbitrażowe w stosunku do przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników są wykonalne w każdym z umawiających się Państw natychmiast po wypełnieniu formalności przepisanych w Państwie, w którym wykonanie powinno nastąpić.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA WYJĄTKOWE

Artykuł 61.

Odchylenia tymczasowe.

§ 1. — Jeżeli położenie gospodarcze i finansowe jednego z Państw może spowodować poważne trudności w stosowaniu postanowień tytułu III rozdziału III Konwencji, każde Państwo będzie mogło bądź w drodze postanowień zamieszczonych w taryfach, bądź w drodze zarządzeń władzy państwowej takich, jak upoważnienie ogólne lub szczególne udzielone zarządom kolei, odstąpić od postanowień artykułów 17, 19 i 21 Konwencji, postanawiając dla pewnych komunikacji:

a) że koszty przewozu przesyłek wysyłanych z tego Państwa muszą być opłacone przez nadawcę:

1° bądź do granic tego Państwa,

Article 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 59, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe X à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe X ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales:

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 61.

Dérogrations temporaires.

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre 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 chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:

1° soit jusqu'à ses frontières,

2° bądź co najmniej do granic tego Państwa;

b) że koszty przewozu przesyłek przeznaczonych do tego Państwa muszą być opłacone przez nadawcę;

1° bądź co najmniej do granic tego Państwa, chyba że Państwo, z którego przesyłki się wysyła, było zmuszone zarządzić ograniczenia podane wyżej jak pod a) 1°;

2° bądź tylko do granic tego Państwa;

c) że przesyłki wysyłane z tego Państwa lub do niego przeznaczone nie mogą być obciążone żadnym zaliczeniem i że zaliczki w gotowiznie nie są dopuszczalne, albo że zaliczenia i zaliczki w gotowiznie są ograniczone do pewnej wysokości;

d) że nadawca nie będzie mógł zmienić umowy o przewóz, jeśli chodzi o kraj przeznaczenia, frankaturę i zaliczenie.

§ 2. — Pod tymi samymi warunkami mogą Państwa w drodze upoważnień ogólnych lub szczegółowych, udzielanych zarządom kolejowym, odstępować od postanowień artykułów 17, 19, 21 i 22 Konwencji w odniesieniu do komunikacji między sobą, ustalając, że:

a) przepisy o opłaceniu kosztów będą specjalnie ustalone w porozumieniu zawartym między kolejami zainteresowanymi w tych przepisach.

Wspomniane przepisy nie mogą zawierać sposobów nie przewidzianych w artykule 17;

b) niektóre zmiany umowy przewozu nie są dopuszczalne.

§ 3. — Zarządzenia wydane na podstawie §§ 1 i 2 należy podać do wiadomości Urzędu Centralnego.

Zarządzenia wymienione w § 1 wejdą w życie najwcześniej po upływie ośmiu dni, licząc od dnia, w którym Urząd Centralny zawiadomi o nich inne Państwa.

Zarządzenia wymienione w § 2 wejdą w życie najwcześniej po upływie dwu dni, licząc od dnia ogłoszenia w Państwach zainteresowanych.

§ 4. — Do przesyłek znajdujących się w drodze nie mają zastosowania wspomniane zarządzenia.

Artykuł 62.

Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej.

§ 1. — Przy przewozach kolejowo-morskich liniami wymienionymi w artykule 2 § 1 każde Państwo może żądając zamieszczenia odpowiedzi wzmianki w liście linii podległych Konwencji uzupełnić przyczyny zwolnień od odpowiedzialności z artykułu 27 na podstawie całości kształtu poniższych przyczyn.

Przewoźnik może się jednak na nie powołać tylko w tym przypadku, gdy udowodni, że zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy powstało podczas przewozu morskiego od chwili załadowania towaru na statek do chwili wyładowania towaru ze statku.

Te powody zwolnienia od odpowiedzialności są następujące:

a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana, załogi, pilota albo zwierzchników przewoźnika podczas prowadzenia lub zarządzania statkiem;

b) niezdatność statku do żeglugi, jeżeli przewoźnik udowodni, że niezdatność ta nie wynika z braku należytej troski z jego strony o zdolność statku do żeglugi, o zapewnienie odpowiedniej załogi, odpowiednich urządzeń i odpowiedniego zaopatrzenia lub też że nie zaniedbał doprowadzenia do dobrego stanu wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania, tak żeby były zdadne do przyjęcia towaru, przewozu i utrzymania towaru w dobrym stanie;

2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:

1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat expéditeur n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1°;

2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays destinataire, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 62.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) pożar, o ile przewoźnik udowodni, że powstał nie wskutek jego działalności lub winy kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników;

d) niebezpieczeństwa bądź wypadku na morzu lub innych wodach żeglugowych;

e) ratowanie bądź usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu;

f) załadowanie towaru na pokładzie statku, pod warunkiem że towar umieszczono na pokładzie za zgodą nadawcy, wyrażoną w liście przewozowym i że towaru nie przewozi się w wagonie kolejowym.

Powyższe przyczyny zwolnienia od odpowiedzialności nie uchylają, ani nie zmniejszają w niczym ogólnych zobowiązań przewoźnika, w szczególności jego obowiązku należytego troszczenia się o zdatność statku do żeglugi lub zapewnienia odpowiedniej załogi, odpowiednich urządzeń i odpowiedniego zaopatrzenia lub też doprowadzenia do dobrego stanu wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania, tak by były zdatne do przyjęcia towaru, przewozu i utrzymania towaru w dobrym stanie.

Przewoźnik, który powołuje się na powyższe zwolnienia od odpowiedzialności, jest odpowiedzialny, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstały z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników, spowodowanej innymi zaniedbaniami niż przewidzianymi pod lit. a).

§ 2. — W razie obsłużenia jednej linii morskiej przez kilka przedsiębiorstw, wpisanych na listę wymienioną w artykule 1, obowiązuje co do wszystkich tych przedsiębiorstw ta sama zasada odpowiedzialności.

Ponadto, skoro te przedsiębiorstwa wpisano na listę na żądanie kilku Państw, przyjęcie tej zasady powinno stanowić przedmiot uprzedniego porozumienia pomiędzy tymi Państwami.

§ 3. — O powziętych zgodnie z niniejszym artykułem zarządzeniach należy zawiadomić Urząd Centralny. Wejdą one w życie najwcześniej po upływie trzydziestu dni od daty pisma, w którym Urząd Centralny powiadomił o tych zarządzeniach inne Państwa.

Wspomniane zarządzenia nie dotyczą przesyłek znajdujących się w drodze.

TYTUŁ VI

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 63.

Podpisanie.

Konwencja niniejsza, wraz z załącznikami stanowiącymi jej część integralną, pozostaje otwarta do 1 marca 1953 r. do podpisania przez Państwa zaproszone do udziału w zwyczajnej konferencji rewizyjnej.

Artykuł 64.

Ratyfikacja. Wejście w życie.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Gdy Konwencja zostanie ratyfikowana przez piętnaście Państw, Rząd Szwajcarski porozumie się z zainte-

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 63.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 64.

Ratifications. Mise en vigueur.

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 se mettra en rapport avec

resowanymi Rządami celem zbadania wraz z nimi możliwości wejścia Konwencji w życie.

Artykuł 65.

Przystąpienie do Konwencji.

§ 1. — Każde Państwo, które nie podpisało niniejszej Konwencji, a zamierza do niej przystąpić, powinno przesłać odpowiedni wniosek do Rządu Szwajcarskiego, który zawiadomi o tym wszystkie umawiające się Państwa, dołączając uwagi Urzędu Centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych, kolei Państwa, które wystąpiło z wnioskiem.

§ 2. — Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty wysłania tego zawiadomienia przynajmniej dwa Państwa nie zgłoszą Rządowi Szwajcarskiemu swego sprzeciwu, wniosek uważa się za prawomocnie przyjęty, a Rząd Szwajcarski zawiadamia o tym Państwo, które wystąpiło z wnioskiem, oraz wszystkie umawiające się Państwa.

W przeciwnym razie Rząd Szwajcarski zawiadamia wszystkie umawiające się Państwa oraz Państwo, które wystąpiło z wnioskiem, że rozpatrzenie wniosku zostało odroczone.

§ 3. — Każde przystąpienie nabiera mocy po upływie miesiąca od daty zawiadomienia wysłanego przez Rząd Szwajcarski lub — jeżeli po upływie tego okresu Konwencja jeszcze nie obowiązuje — w dniu wejścia w życie Konwencji.

Artykuł 66.

Czas trwania zobowiązań podjętych przez umawiające się Państwa.

§ 1. — Czas trwania Konwencji niniejszej jest nieograniczony. Jednak każde umawiające się Państwo może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

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

W razie braku zawiadomienia w tym terminie zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzyletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed dniem 31 grudnia roku kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 2. — Państwa przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów Konwencji obowiązuje do końca tego okresu i następnie do końca każdego następującego okresu, jeżeli Państwa te nie wypowiedzą jej przynajmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 67.

Rewizja Konwencji.

§ 1. — Delegaci umawiających się Państw zbierają się na zaproszenie Rządu Szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji najpóźniej w pięć lat po wejściu w życie niniejszej Konwencji.

Konferencję zwołuje się przed tym terminem, jeżeli zażąda tego przynajmniej trzecia część umawiających się Państw.

les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 65.

Adhésion à la Convention.

§ 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 contractants 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 les six mois à compter de la date 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 contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants 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, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 66.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après.

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

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 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 67.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

Za zgodą większości umawiających się Państw Rząd Szwajcarski zaprasza także Państwa nie będące kontrahentami niniejszej Konwencji.

Za zgodą większości umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału w konferencji przedstawicieli:

a) międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w przedmiocie transportu;

b) międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

Udział w obradach delegacji Państw nie będących kontrahentami niniejszej Konwencji oraz organizacji wymienionych wyżej w ustępie czwartym będzie uregulowany dla każdej konferencji w regulaminie obrad.

Za zgodą większości Rządów umawiających się Państw Urząd Centralny może, przed konferencjami rewizyjnymi zwykłymi i nadzwyczajnymi, zwołać komisje dla wstępnego zbadania wniosków rewizyjnych. Postanowienia Załącznika VI mają przez analogię zastosowanie do tych komisji.

§ 2. — Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych umawiających się Państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

§ 3. — W okresie pomiędzy dwiema konferencjami rewizyjnymi może Komisja rewizyjna utrzymywać na bieżąco artykuły 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 oraz Załączniki II, III, IVa, IVb, IX i X. Organizacja i działalność tej Komisji są przedmiotem Załącznika VI do niniejszej Konwencji.

Uchwały Komisji rewizyjnej podaje się niezwłocznie do wiadomości Rządów umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, jeżeli w ciągu trzech miesięcy od dnia zawiadomienia co najmniej pięć Rządów nie zgłosi zastrzeżeń. Uchwały wchodzi w życie pierwszego dnia szóstego miesiąca po miesiącu, w którym Urząd Centralny podał je do wiadomości Rządów umawiających się Państw. Urząd Centralny wskazuje ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

§ 4. — Dla przystosowania:

a) przepisów dotyczących materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo (Załącznik I),

b) regulaminu międzynarodowego dla przewozu wagonów prywatnych (Załącznik VII) i

c) regulaminu międzynarodowego dla przewozu pojemników (Załącznik VIII) do potrzeb ustanowione są Komisje rzeczoznawców, których organizacja i działalność są przedmiotem statutu stanowiącego Załącznik VI do niniejszej Konwencji.

Uchwały Komisji rzeczoznawców podaje się niezwłocznie do wiadomości Rządów umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, jeśli w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia zawiadomienia, co najmniej pięć umawiających się Państw nie zgłosi zastrzeżeń. Uchwały te wchodzi w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Urząd Centralny zawiadomił o ich przyjęciu Rządy umawiających się Państw. Urząd Centralny wskazuje ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants, ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire, des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe VI sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 et les Annexes II, III, IVa, IVb, IX et X peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

§ 4. — En vue d'adapter aux besoins:

a) les Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions (Annexe I),

b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe VII) et

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe VIII),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe VI à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements des Etats contractants n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui 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.

Artykuł 68.

Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe.

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

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim, tekst w języku angielskim i tekst w języku włoskim, które mają znaczenie tłumaczeń urzędowych.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa, które uznano za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie dnia dwudziestego piątego października tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego drugiego roku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej, a którego uwierzytelniony odpis zostanie przesłany każdej ze Stron.

Article 68.

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, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties,

Załącznik I
(Artykuły 3 i 4)

Annexe I
(Articles 3 et 4)

PRZEPISY DOTYCZĄCE MATERIAŁÓW
I PRZEDMIOTÓW WYŁĄCZONYCH OD PRZE-
WOZU LUB PRZYJMOWANYCH DO PRZEWO-
ZU WARUNKOWO
(RID)

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX MATIÈRES
ET OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT OU AD-
MIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CON-
DITIONS
(RID)

SPIS TREŚCI

SOMMAIRE

Część I — Przepisy ogólne		I ^{re} Partie - Prescriptions générales	
	Strona		Page
Przepisy ogólne	47	Prescriptions générales	47
Część II — Przepisy szczegółowe dla różnych klas		II^e Partie - Prescriptions particulières aux diverses classes	
Klasa I a. Materiały i przedmioty wybuchowe	50	Classe I a. Matières et objets explosibles	50
Klasa I b. Przedmioty wypełnione materiałami wybuchowymi	63	Classe I b. Objets chargés en matières explosibles	63
Klasa I c. Materiały zapalające, ogień sztuczny i podobne towary	73	Classe I c. Inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires	73
Klasa I d. Gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem	83	Classe I d. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	83
Klasa I e. Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne	105	Classe I e. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	105
Klasa II. Materiały samozapalne	110	Classe II. Matières sujettes à inflammation spontanée	110
Klasa III a. Materiały płynne łatwo zapalne	120	Classe III a. Matières liquides inflammables	120
Klasa III b. Materiały stałe łatwo zapalne	129	Classe III b. Matières solides inflammables	129
Klasa III c. Materiały podtrzymujące palenie	137	Classe III c. Matières comburantes	137
Klasa IV a. Materiały trujące	147	Classe IV a. Matières vénéneuses	147
Klasa IV b. Materiały radioaktywne	161	Classe IV b. Matières radioactives	161
Klasa V. Materiały żrące	166	Classe V. Matières corrosives	166
Klasa VI. Materiały budzące odrazę lub zaraźliwe	180	Classe VI. Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection	180
Klasa VII. Materiały różne	185	Classe VII. Matières diverses	185
Część III — Dodatki		III^e Partie - Appendices	
Dodatek I. A. Warunki stałości i bezpieczeństwa dla materiałów wybuchowych i dla materiałów stałych łatwo zapalnych	187	Appendice I. A. Conditions de stabilité et de sécurité relatives aux matières explosibles et aux matières solides inflammables	187
B. Przepisy dotyczące prób	190	B. Règles relatives aux épreuves	190
Dodatek II. Wytyczne dotyczące jakości naczyń ze stopów aluminium dla niektórych gazów klasy Id	197	Appendice II. Directives relatives à la nature des récipients en alliages d'aluminium pour certains gaz de la classe Id	197
Dodatek III. Próby materiałów płynnych łatwo zapalnych klasy IIIa	200	Appendice III. Epreuves relatives aux matières liquides inflammables de la classe III a	200
Dodatek IV. Przepisy dotyczące używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi	201	Appendice VI. Conditions d'utilisation des wagons munis d'installations électriques	201
Dodatek V. 1. Przepisy dotyczące nalepek ostrzegawczych	202	Appendice V. 1. Prescriptions relatives aux étiquettes de danger	202
2. Objaśnienie wzorów nalepek	203	2. Explication des figures	203
Nalepki ostrzegawcze	205	Étiquettes de danger	205
Uwaga Urzędu Centralnego dotycząca zakresu stosowania	206	Observation de l'Office central concernant le domaine d'application	206

CZĘŚĆ I

PRZEPISY OGÓLNE

1 (1) Załącznik I zawiera przepisy wykonawcze do art. 3 d) i art. 4 § 1 a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM). Oznacza się go w skróceniu „RID“ (Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses = Regulamin międzynarodowy dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych).

(2) Materiały i przedmioty zamieszczone w RID podzielone są na następujące klasy:

Klasa I a. Materiały i przedmioty wybuchowe.

Klasa I b. Przedmioty wypełnione materiałami wybuchowymi.

Klasa I c. Materiały zapalowe, ognie sztuczne i podobne towary.

Klasa I d. Gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem.

Klasa I e. Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne.

Klasa II. Materiały samozapalne.

Klasa III a. Materiały płynne łatwo zapalne.

Klasa III b. Materiały stałe łatwo zapalne.

Klasa III c. Materiały podtrzymujące palenie.

Klasa IV a. Materiały trujące.

Klasa IV b. Materiały radioaktywne.

Klasa V. Materiały żrące.

Klasa VI. Materiały budzące odrzę lub zaraźliwe.

Klasa VII. Materiały różne.

(3) Materiały i przedmioty określone w tytułach klas I a, I b, I c, I d, I e, II i VI (klasy limitatywne) są, z zastrzeżeniem wyjątków poniżej przewidzianych, wyłączone od przewozu; materiały i przedmioty wymienione pod cyframi marginesowymi (c. m.) 21, 61, 101, 131, 181, 201 i 601 dopuszczają się do przewozu, jeżeli warunki przewidziane w różnych klasach będą zachowane.

(4) Materiały i przedmioty wymienione w c. m. 301, 331, 371, 401, 451 i 501 klas III a, III b, III c, IV a, IV b i V (klasy wolne) dopuszczają się do przewozu tylko pod warunkami wymienionymi w odnośnych klasach. Inne materiały i przedmioty określone w tytułach klas III a, III b, III c, IV a, IV b i V dopuszczają się do przewozu bez konieczności zachowania specjalnych warunków.

(5) Materiały i przedmioty wymienione w c. m. 701 dopuszczają się do przewozu, jeżeli warunki przewidziane w klasie VII (Materiały różne) będą zachowane.

(6) Materiałów i przedmiotów, które według uwag w poszczególnych klasach są wyłączone od przewozu, nie przyjmuje się do przewozu.

(7) Jeżeli RID nie zawiera odmiennych postanowień, to do materiałów i przedmiotów RID przyjmowanych do przewozu warunkowo mają zastosowanie ogólne przepisy przewozowe.

I^e PARTIE

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1 (1) L'Annexe I constitue le règlement d'exécution de l'art. 3, lettre d), et de l'art. 4, § 1, lettre a), de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Elle est désignée par «RID», qui est l'abréviation de «Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses».

(2) Les matières et objets du RID sont rangés dans les classes suivantes:

Classe I a. Matières et objets explosibles.

Classe I b. Objets chargés en matières explosibles.

Classe I c. Inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires.

Classe I d. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.

Classe I e. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

Classe II. Matières sujettes à l'inflammation spontanée.

Classe III a. Matières liquides inflammables.

Classe III b. Matières solides inflammables.

Classe III c. Matières comburantes.

Classe IV a. Matières vénéneuses.

Classe IV b. Matières radioactives.

Classe V. Matières corrosives.

Classe VI. Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Classe VII. Matières diverses.

(3) Les matières et les objets visés par les titres des classes I a, I b, I c, I d, I e, II et VI (classes limitatives) sont exclus du transport, sous réserve des exceptions qui suivent. Sont admis au transport les matières et objets énumérés aux numéros marginaux (marg.) 21, 61, 101, 131, 181, 201 et 601, sous réserve qu'ils remplissent les conditions prévues dans les différentes classes.

(4) Les matières et les objets mentionnés aux marg. 301, 331, 371, 401, 451 et 501 des classes III a, III b, III c, IV a, IV b et V (classes non limitatives) ne sont admis au transport que sous les conditions prévues dans les différentes classes. Les autres matières et objets visés par les titres des classes III a, III b, III c, IV a, IV b et V sont admis au transport sans conditions spéciales.

(5) Les matières et les objets énumérés au marg. 701 ne sont admis au transport que sous les conditions prévues dans la classe VII (Matières diverses).

(6) Ne peuvent être admis au transport les matières et les objets qui sont expressément exclus du transport aux termes des notes insérées dans les différentes classes.

(7) Les conditions normales de transport sont applicables aux matières et objets du RID admis au transport sous certaines conditions, à moins que ce dernier n'en dispose autrement.

Uwaga. Postanowienia art. 4 § 3 CIM mają brzmienie następujące:

„§ 2. Dwa lub więcej umawiających się Państw może w drodze odrębnych umów zgodzić się na to, by pewne przedmioty wyłączone od przewozu przez niniejszą Konwencję były przyjmowane do przewozu międzynarodowego pomiędzy tymi Państwami pod pewnymi warunkami albo też by materiały i przedmioty wymienione w Załączniku I były dopuszczone do przewozu na warunkach łżejszych od warunków przewidzianych w Załączniku I. Jeżeli takimi umowami dopuszcza się do przewozu materiały i przedmioty, które są wyłączone od przewozu na mocy postanowień załącznika I, to umowy te muszą być podane do wiadomości Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami. Urząd ten zgłasza na porządek dzienny obrad najbliższego posiedzenia Komisji Rzeczoznawców te postanowienia oddzielnej umowy, które dotyczą dopuszczenia do przewozu, chyba że postanowienia te były już przez Komisję zbadane i odrzucone. Koleje mogą również w drodze postanowień włączonych do swych taryf bądź dopuścić do przewozu pewne przedmioty wyłączone od przewozu przez niniejszą Konwencję, bądź ustalić łżejsze warunki od warunków przewidzianych w Załączniku I dla materiałów i przedmiotów dopuszczonych do przewozu warunkowo na mocy postanowień Załącznika I”.

2 (1) Przepisy przewozowe każdej klasy są podzielone na następujące rozdziały:

A. Sztuki przesyłki:

1. Ogólne przepisy o opakowaniu;
2. Opakowanie poszczególnych materiałów lub przedmiotów tego samego rodzaju;
3. Pakowanie razem;
4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłek.

B. Sposób nadawania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne:

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania;
2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach.

E. Zakazy ładowania razem.

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

Pięć dodatków zawiera:

Dodatek I: warunki stałości pewnych materiałów i przedmiotów zagrażających wybuchem lub łatwo zapalnych klas Ia, Ib, Ic i IIIb oraz przepisy dotyczące prób celem ustalenia, czy warunki te są zachowane;

Dodatek II: wskazówki dotyczące jakości naczyń ze stopów aluminiowych dla niektórych gazów klasy Id;

Dodatek III: przepisy dotyczące prób materiałów płynnych łatwo zapalnych klasy IIIa;

Dodatek IV: przepisy dotyczące używania wagonów z urządzeniami elektrycz-

Nota. Les dispositions de l'art. 4, § 2, de la CIM sont ainsi conçues:

„§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certains objets exclus par la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des matières et objets qui en sont exclus par 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 session de la Commission d'experts les dispositions de l'accord ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et écartées par la Commission.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport par la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par celle-ci.

2 (1) Les conditions de transport applicables à chaque classe sont réparties dans les chapitres suivant:

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 et engins 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.

Cinq Appendices contiennent:

L'Appendice I, les conditions de stabilité de certaines matières et objets sujets à l'explosion ou inflammables des classes Ia, Ib, Ic et IIIb, ainsi que les règles relatives aux épreuves permettant de constater si ces conditions sont remplies;

L'Appendice II, les directives relatives à la nature des récipients en alliages d'aluminium pour certains gaz de la classe Id;

L'Appendice III, les épreuves relatives aux matières liquides inflammables de la classe IIIa;

L'Appendice IV, les conditions d'utilisation des wagons munis d'installations

ny mi dla materiałów i przedmiotów klas I a, I b, III c oraz dla niektórych materiałów klas I c, III a, III b i V;

Dodatek V: przepisy dotyczące nalepek ostrzegawczych oraz objaśnienia ich wzorów.

(2) Oprócz tego należy stosować się do przepisów władz celnych i innych władz administracyjnych (zobacz CIM art. 13 § 1).

W szczególności poza przepisany w niniejszym Załączniku wzmiankami i zaświadczeniami należy zamieścić w liście przewozowym również zaświadczenia wymagane przez władzę administracyjną oraz dołączyć do niego dokumenty wymagane przez te władze.

(3) Stosownie do § 2 RIEEx (Załącznik IX do CIM) dopuszcza się do przewozu materiały i przedmioty zamieszczone w RID jako przesyłki ekspresowe tylko wtedy, gdy sposób przewozu jest wyraźnie przewidziany w rozdziale B poszczególnych klas.

(4) Stosownie do art. 18 Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) materiały i przedmioty RID, dopuszczone do przewozu jako przesyłki ekspresowe, nie są wyłączone od przewozu jako bagaż. Przy nadaniu do przewozu bagażu, który zawiera towary niebezpieczne RID dopuszczone do tego rodzaju przewozu, podróżny musi na odwrocie kwitu bagażowego wymienić towar, zamieszczając nazwę towaru określoną przez RID, potwierdzić tamże, że warunki wymagane przez RID zostały zachowane oraz podać tamże swoje nazwisko i adres.

(1) Znak „‰” oznacza w odniesieniu do mieszanin materiałów stałych lub ciekłych, do roztworów lub do materiałów nasycanych cieczą procent wagowy w stosunku do 100 części mieszaniny, roztworu lub nasyconego materiału. Przy materiałach w stanie gazowym znak „‰” oznacza procent objętościowy w stosunku do 100 części objętościowych mieszaniny gazowej.

Jeżeli znak „‰” ma znaczenie odmienne od wyżej opisanego, to w odpowiedniej pozycji RID jest to wyraźnie podane.

(2) Jeżeli RID przewiduje ograniczenia wagi dla poszczególnych sztuk przesyłki, wówczas — jeżeli nie ma innych postanowień — chodzi o wagę brutto.

(3) Ciśnienie próbne pojemników jest zawsze wyrażone w kg/cm² ciśnienia manometrycznego (zwykle ponad ciśnienie atmosferyczne); prężność pary substancji jest zawsze wyrażona w jednostkach absolutnych kg/cm².

(4) Przez kruche sztuki przesyłki należy rozumieć sztuki przesyłki w naczyniach ze szkła, porcelany, kamionki itp., które nie są ułożone w opakowaniu o pełnych ścianach chroniących je skutecznie od uderzeń.

électriques pour les matières et objets des classes Ia, I b, IIIc et pour certaines matières des classes I c, IIIa, IIIb et V;

L'Appendice V, les prescriptions relatives aux étiquettes de danger et l'explication des figures.

(2) Il y a lieu, en outre, d'observer les prescriptions nécessaires à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes 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) Conformément au § 2 du RIEEx (Annexe IX à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes.

(4) Conformément à l'art. 18 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID admis au transport comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages. Lors de l'enregistrement de bagages contenant des matières dangereuses du RID admises à ce mode de transport, le voyageur doit désigner au verso de la feuille de route, la marchandise conformément à la dénomination prévue par le RID, y certifier qu'il s'est conformé aux prescriptions du RID et y inscrire son nom et son adresse.

3 (1) Le signe « ‰ » représente, pour les mélanges de matières solides ou liquides, les solutions ou les matières solides mouillées par un liquide, le pourcentage en poids, et la valeur en pourcent est rapportée à 100 parties en poids du mélange, de la solution ou de la matière mouillée, respectivement. Pour les matières gazeuses, il représente le pourcentage en volume et la valeur en pourcent est rapportée à 100 parties en volume du mélange gazeux.

Lorsque le signe « ‰ » a une signification différente de ce qui précède, le texte du RID l'indique explicitement.

(2) Lorsque le RID prévoit des limites dans le poids des colis, il s'agit, sauf indication contraire, des poids bruts.

(3) La pression d'épreuve des récipients est toujours indiquée en kg/cm² de pression manométrique (excès de pression par rapport à la pression atmosphérique); en revanche, la tension de vapeur des matières est toujours exprimée en kg/cm² absolu.

(4) Par colis fragiles, il faut entendre les colis comportant des récipients en verre, porcelaine, grès, ou matières similaires, qui ne sont pas placés dans un emballage à parois pleines les protégeant efficacement contre les chocs.

- 4 Nie wolno przewozić materiału RID:
- a) luzem, jeżeli chodzi o materiały stałe,
 - b) w wagonach pojemnikach, jeżeli chodzi o materiały ciekłe lub gazowe,
 - c) w małych pojemnikach (małych kontenerach), chyba że taki sposób przewozu dla tego towaru wyraźnie dopuszcza odpowiednia klasa.

5 (1) Wszystkie postanowienia RID, dotyczące przewozu w wagonach, mają również odpowiednie zastosowanie w odniesieniu do przewozu w wielkich pojemnikach.

(2) W odniesieniu do małych pojemników, przeznaczonych do przewozu towarów nie opakowanych (ciecze, gazy i materiały stałe luzem), mają zastosowanie przepisy dotyczące wielkich pojemników, z zastrzeżeniem przepisów dla małych pojemników w rozdziale D poszczególnych klas.

(3) Małych pojemników wolno używać do przewozu opakowanych towarów RID tylko wówczas, gdy w rozdziałach A lub D poszczególnych klas jest to dozwolone.

(4) Jako pojemniki w rozumieniu postanowień niniejszego załącznika należy rozumieć tylko takie pojemniki, które czynią zadość przepisom RICO (Załącznika VIII do CIM).

6 Dla przewozów mieszanych w rozumieniu art. 2 §§ 1 do 3 CIM należy przestrzegać, obok postanowień RID, również postanowienia regulaminów wewnętrznych lub międzynarodowych, dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych drogą kołową lub wodną, jeżeli one nie sprzeciwiają się postanowieniom RID.

7-19

CZĘŚĆ II

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA RÓŻNYCH KLAS

KLASA Ia. MATERIAŁY I PRZEDMIOTY WYBUCHOWE

Uwaga. Materiały, które przez działanie ognia nie mogą być doprowadzone do wybuchu i zarówno na uderzenie, jak i na tarcie nie są wrażliwsze od diwinitrobenzenu, nie podlegają przepisom klasy Ia.

1. Wyszczególnienie materiałów i przedmiotów.

20 (1) Spośród materiałów i przedmiotów określonych w tytule klasy Ia dopuszcza się do przewozu tylko wymienione pod c. m. 21 i to tylko na warunkach przewidzianych pod c. m. 20 (2) do 46 i tym samym uważa się je za materiały RID.

Uwaga. Późne opakowania po materiałach klasy Ia nie podlegają przepisom RID

(2) W dopuszczonych do przewozu materiałach wybuchowych nitrogliceryna może być całkowicie lub częściowo zastąpiona przez:

4 On ne peut transporter une matière du RID

- a) en vrac, quand il s'agit d'une matière solide,
- b) en wagons-réservoirs, quand il s'agit d'une matière liquide ou d'un gaz,
- c) en petit container,

que lorsque ces modes de transport sont explicitement mentionnés, pour cette matière, dans la classe correspondante.

5 (1) Toutes les prescriptions du RID afférentes aux transports en wagons s'appliquent par assimilation aux transports en grands containers.

(2) Pour les petits containers destinés au transport de marchandises sans emballage (liquides, gaz, matières solides en vrac) seront applicables les prescriptions relatives aux grands containers, sous réserve des conditions concernant les petits containers sous le chapitre D de chaque classe.

(3) Les petits containers destinés au transport de marchandises du RID emballées peuvent être employés lorsqu'ils sont mentionnés expressément sous les chapitres A ou D de chaque classe.

(4) Ne sont considérés comme containers au sens des dispositions de ce règlement que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICO (Annexe VIII à la CIM).

6 Pour les transports mixtes au sens de l'art. 2, §§ 1 à 3, de la CIM sont également applicables, à côté des prescriptions du RID, les règlements spéciaux, nationaux ou internationaux, pour le transport des marchandises dangereuses par route ou par voie navigable, en tant qu'ils ne sont pas en contradiction avec les prescriptions du RID.

7-19

II^e PARTIE

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX DIVERSES CLASSES

CLASSE Ia. MATIÈRES ET OBJETS EXPLOSIBLES

Nota. Les matières qui ne peuvent exploser au contact d'une flamme et qui ne sont pas plus sensibles, tant au choc qu'au frottement, que le dinitrobenzène, ne sont pas soumises aux prescriptions de la classe Ia.

1. Énumération des matières et objets.

20 (1) Parmi les matières et objets visés par le titre de la classe Ia ne sont admis au transport que ceux qui sont énumérés au marg. 21, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 20 (2) à 46. Ils sont dès lors des matières du RID.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des matières de la classe Ia ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

(2) Dans les explosifs qui sont admis au transport, la nitroglycérine peut être remplacée en tout ou en partie par:

- a) nitroglikol albo
- b) dwunitrodwuetylenoglikol albo
- c) nitrowany cukier (sacharoza nitrowana) albo
- d) mieszaninę wymienionych materiałów.

21 1. Nitroceluloza wysoko nitrowana (jak bawełna strzelnicza), tj. z zawartością azotu powyżej 12,6%, dobrze stabilizowana i zawierająca poza tym:

najmniej 25% wody lub alkoholu (metylowego, etylowego, n-propylowego lub izopropylowego, butylowego, anylowego lub ich mieszanin), również skażonego albo mieszaniny wody i alkoholu, jeśli jest prasowana, najmniej 15% wody lub najmniej 12% parafiny lub innych podobnie działających materiałów, jeśli jest prasowana.

Zobacz również Dodatek I, c. m. 1101.

Uwaga 1. Nitroceluloza z zawartością azotu najwyższą 12,6% jest materiałem klasy IIIb, jeżeli zawiera dodatki, których rodzaj i ilość podane są pod c. m. 331 pkt 8a), b) i c).

2. Nitroceluloza w postaci odpadków filmów nitrocelulozowych, odzietynowana w postaci taśm, listków lub ścińków jest materiałem klasy II [zobacz c. m. 201 pkt 9 b)].

2. Prochowa masa, nie żelatynowana, do wyrobu prochów bezdymnych, zawierająca powyżej 70% bezwodnych substancji i co najmniej 30% wody. Substancja bezwodna nie może zawierać więcej niż 50% nitrogliceryny lub podobnych płynnych materiałów wybuchowych.

3. Prochy nitrocelulozowe żelatynowane i prochy nitrocelulozowe nie żelatynowane zawierające nitroglicerynę (prochy nitroglicerynowe):

- a) nieporowate i niesproszkowane;
- b) porowate albo sproszkowane.

Zobacz również Dodatek I, c. m. 1102.

4. Nitroceluloza plastyfikowana zawierająca co najmniej 12%, lecz poniżej 18% plastyfikatora (jak ftalan butylu lub inny plastyfikator przynajmniej równorzędny ftalanowi butylu) oraz pod postacią płatków z zawartością azotu w nitrocelulozie najwyższą 12,6%.

Uwaga. Nitroceluloza plastyfikowana, zawierająca co najmniej 18% ftalanu butylu lub innego plastyfikatora przynajmniej równorzędnego ftalanowi butylu, jest materiałem klasy IIIb [zobacz c. m. 331, pkt 8b) i c)].

Zobacz również Dodatek I, c. m. 1102 pkt 1.

5. Prochy nitrocelulozowe niezżelatynowane (prochy mieszane). Zobacz również Dodatek I, c. m. 1102.

6. Trójnitrotoluen (trotyl), w tym także sprasowany lub lany, jak również zmieszany z aluminium; mieszaniny noszące nazwy *płynny trójnitrotoluen* i *trójnitroanizol*. Zobacz również Dodatek I, c. m. 1103.

- 7. a) *Heksyl* (sześciornitrodwufenyloamina) i kwas pikrynowy;
- b) *Pentolity* (mieszaniny czteronitropentaerytrytu i trójnitrotoluen) i *heksolity* (mieszaniny trójmetylenotrójnitroaminy i trójnitrotoluen) o takiej zawartości trójnitro-

- a) du nitroglycol ou
- b) du dinitrodiéthylèneglycol ou
- c) du sucre nitré (saccharose nitré) ou
- d) un mélange des corps précédents.

21 1° La-nitrocellulose fortement nitrée (telle que le fulmicoton), c'est-à-dire à taux d'azote dépassant 12,6%, bien stabilisée et contenant en outre:

25%, au moins d'eau d'alcool (méthyllique, éthylique, propylique normal ou isopropylique, butylique, amylique ou leurs mélanges), même dénaturé ou de mélanges d'eau et d'alcool, quand elle n'est pas comprimée, 15% au moins d'eau, ou 12% au moins de paraffine ou d'autres substances analogues, quand elle est comprimée.

Voir aussi Appendice I, marg. 1101.

Nota. 1. Les nitrocelluloses à taux d'azote ne dépassant pas 12,6% sont des matières de la classe IIIb lorsque, d'après leurs qualité et quantité, elles contiennent des substances additionnelles telles qu'elles sont indiquées sous marg. 331, 8° a), b) et c).

2. Les nitrocelluloses sous forme de déchets de films, à la nitrocellulose, débarrassés de gélatine, en bandes, en feuilles ou en languettes, sont des matières de la classe II [voir marg. 201, 9° b)].

2° La matière brute de poudre non gélatinisée (dite galette) servant à la fabrication des poudres sans fumée, avec au plus 70% de matière anhydre et au moins 30% d'eau; la matière anhydre ne doit pas contenir plus de 50% de nitroglycérine ou d'explosifs liquides analogues.

3° Les poudres à la nitrocellulose gélatinisées et les poudres à la nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine (poudres à la nitroglycérine) gélatinisées:

- a) non poreuses et non poussiéreuses,
- b) poreuses ou poussiéreuses.

Voir aussi Appendice I, marg. 1102.

4° Les nitrocelluloses plastifiées contenant au moins 12% mais moins de 18% de substances plastifiantes (comme le phtalate de butyle ou un plastifiant de qualité au moins équivalente au phtalate de butyle) et dont la nitrocellulose a un taux d'azote ne dépassant pas 12,6%, même sous forme d'écaillés (chips).

Nota. Les nitrocelluloses plastifiées contenant au moins 18% de phtalate de butyle ou d'un plastifiant de qualité au moins équivalente au phtalate de butyle, sont des matières de la classe IIIb [voir marg. 331, 8° b) et c)].

Voir aussi Appendice I, marg. 1102, 1°.

5° Les poudres à la nitrocellulose non gélatinisées. Voir aussi Appendice I, marg. 1102.

6° Le trinitrotoluène (tolite), même comprimé ou coulé, le trinitrotoluène mélangé avec de l'aluminium, les mélanges dits *trinitrotoluène liquide* et le *trinitranisol*. Voir aussi Appendice I, marg. 1103.

- 7° a) *L'hexyl* (hexanitrodiphénylamine) et l'*acide picrique*;
- b) les *pentolites* (mélanges de tétranitrate de pentaérythrite et de trinitrotoluène) et les *hexolites* (mélanges de triméthylène-trinitramine et de trinitrotoluène) contenant un

toluenu, że mieszaniny te nie są wrażliwsze na uderzenie niż tetryl;

- c) *pentryt* (czteronitropentaerytryt, nitropenta) i *heksogen* (trójmetylenotrójnitroamina) *zmiękczone* przez dodanie wosku, parafiny lub innych podobnych materiałów w takiej ilości, że mieszaniny te nie są wrażliwsze na uderzenie niż tetryl.

Co do a), b) i c) zobacz również Dodatek I, c. m. 1103.

Uwaga. Materiały w pkt 7b) mogą zawierać również aluminium.

8. Wybuchowe *nitrozwiązki* organiczne:
- a) *rozpuszczalne w wodzie*, jak *trójnitrore-zorcyna*;
- b) *nierozpuszczalne w wodzie*, jak *tetryl* (trójnitrofenylometylenonitroamina);
- c) *detonatory tetrylowe bez osłony metalowej*.

Co do a) i b) zobacz również Dodatek I, c. m. 1103.

Uwaga. Wybuchowe nitrozwiązki organiczne w stanie płynnym z wyjątkiem płynnego trójnitrotoluenu (pkt 6) są wyłączone od przewozu.

9. a) *Pentryt* (czteronitropentaerytryt, nitropenta) i *heksogen* (trójmetylenotrójnitroamina) równomiernie zwilżone, pierwszy co najmniej 20% wody, drugi co najmniej 15% wody;
- b) wilgotne mieszaniny czteronitropentaerytrytu i trójnitrotoluenu (*pentolit*) i wilgotne mieszaniny trójmetylenotrójnitroaminy i trójnitrotoluenu (*heksolit*), które w stanie suchym są wrażliwsze na uderzenie niż tetryl, równomiernie zwilżone co najmniej w 15% wodą;
- c) wilgotne mieszaniny czteronitropentaerytrytu lub trójmetylenotrójnitroaminy, z woskiem, parafiną albo z materiałami podobnymi do wosku lub parafiny, które w stanie suchym są wrażliwsze na uderzenie niż tetryl, równomiernie zwilżone co najmniej w 15% wodą;
- d) *detonatory z pentrytu bez osłony metalowej*.

Odnosnie do a), b) i c) zobacz również Dodatek I, c. m. 1103.

10. *Nadtlenek benzoilu* w stanie suchym lub z zawartością wody poniżej 10%.

Uwaga. *Nadtlenek benzoilu* o zawartości wody co najmniej 10%, lecz mniej niż 25% jest materiałem klasy IIIb (zobacz c. m. 331, pkt 7); przy zawartości wody 25% lub więcej jest podlega przepisom RID, jeżeli opakowanie jest wodoszczelne.

11. a) *Proch czarny* (z saletry potasowej) ziarnisty lub mielony;
- b) *prochy górnicze podobne do prochu czarnego* (mieszaniny saletry sodowej, siarki i węgla drzewnego, kamiennego lub brunatnego albo mieszaniny saletry potasowej z lub bez saletry sodowej, siarki i węgla kamiennego lub brunatnego);

taux de trinitrotoluène tel que la sensibilité au choc de ces produits ne dépasse pas celle du tetryl;

- c) la *penthrite* (tétranitrate de pentaérythrite) *flegmatisée* et l'*hexogène* (triméthylène-trinitramine) *flegmatisé*, par incorporation de cire, de paraffine, ou d'autres substances analogues, en quantité telle que la sensibilité au choc de ces produits ne dépasse pas celle du tetryl.

Pour a), b) et c), voir aussi Appendice I, marg. 1103.

Nota. Les matières du 7° b) peuvent aussi contenir de l'aluminium.

- 8° Les *corps nitrés* organiques explosifs:
- a) *solubles dans l'eau*, par ex. la *trinitroré-sorcine*;
- b) *insolubles dans l'eau*, par ex. le *tetryl* (trinitrophénylméthylnitramine);
- c) les *gaines* (relais) *de tetryl*, sans enveloppe métallique.

Pour a) et b), voir aussi Appendice I, marg. 1103.

Nota. Sauf le trinitrotoluène liquide (6°), les corps nitrés organiques explosifs à l'état liquide sont exclus du transport.

- 9° a) La *penthrite* (tétranitrate de pentaérythrite) humide et l'*hexogène* (triméthylène-trinitramine) humide, renfermant un pourcentage uniforme d'eau de 20% au moins pour la première, de 15% au moins pour la seconde;
- b) les *pentolites* (mélanges de penthrite et de trinitrotoluène) humides et les *hexolites* (mélanges d'hexogène et de trinitrotoluène) humides, dont la sensibilité au choc à l'état sec dépasse celle du tetryl, renfermant un pourcentage uniforme d'eau de 15% au moins;
- c) les *mélanges humides de penthrite ou d'hexogène avec de la cire, de la paraffine ou avec des substances analogues à la cire et à la paraffine*, dont la sensibilité au choc à l'état sec dépasse celle du tetryl, renfermant un pourcentage uniforme d'eau de 15% au moins;
- d) les *relais en penthrite comprimée*, sans enveloppe métallique.

Pour a), b) et c), voir aussi Appendice I, marg. 1103.

- 10° Le *peroxyde de benzoyle* à l'état sec ou avec moins de 10% d'eau.

Nota. Le peroxyde de benzoyle avec au moins 10% mais moins de 25% d'eau est une matière de la classe III b (voir marg. 331, 7°); avec 25% et plus d'eau, il n'est pas soumis aux prescriptions du RID, pourvu que son emballage soit imperméable.

- 11° a) La *poudre noire* (au nitrate de potassium), sous forme de poudre en grains ou de pulvérin;
- b) les *poudres de mines lentes analogues à la poudre noire* (composées de nitrate de sodium, de soufre et de charbon de bois, de houille ou de lignite, ou composées de nitrate de potassium, avec ou sans nitrate de sodium, de soufre, de houille ou de lignite);

c) sprasowane naboje prochu czarnego lub materiałów wybuchowych podobnych do prochu czarnego.

Uwaga. Gęstość sprasowanych związków nie może być niższa od 1,50.

Odnosnie do a) i b) zobacz również Dodatek I, c. m. 1104.

12. *Materiały wybuchowe bazowane na azotanie amonu* żelatynowane i niezżelatynowane. Zobacz również Dodatek I, c. m. 1105.

13. *Materiały wybuchowe chloranowe i nadchloranowe*, tj. mieszaniny chloranów lub nadchloranów metali alkalicznych albo metali ziem alkalicznych ze związkami bogatymi w węgiel. Zobacz również Dodatek I, c. m. 1106.

14. a) *Dynamity z obojętnym absorbentem i materiały wybuchowe podobne do dynamitów z obojętnym absorbentem*;

b) *żelatyna wybuchowa* składająca się z bawełny nitrowanej i najwyżej 93% nitrogliceryny, dynamity żelatynowane z najwyżej 85% nitrogliceryny.

Odnosnie do a) i b) zobacz również Dodatek I, c. m. 1107.

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

22 1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

(1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tak szczelne, aby nic z jego zawartości nie mogło się przedostać na zewnątrz. Zabezpieczenie zamknięć opakowań metalowymi taśmami lub metalowym drutem jest dozwolone tylko w wyraźnie wskazanych przypadkach.

(2) Materiały, z których zrobione są opakowania i ich zamknięcia, nie powinny ulegać działaniu zawartości, ani też tworzyć z nią szkodliwych lub niebezpiecznych związków.

(3) Opakowania wraz z zamknięciami powinny być we wszystkich częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały podczas przewozu i niezawodnie odpowiadały normalnym wymaganiom przewozu. Ciało stałe powinny być w opakowaniu starannie ułożone, to samo dotyczy opakowania wewnętrznego w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Materiały wypełniające, służące do okładania, powinny być dostosowane do zawartości; powinny one zwłaszcza posiadać właściwości chłonne, jeżeli zawartość jest płynna lub może wydzielać płynne wypocenia.

23 2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

(1) Materiały wymienione w punktach 1 i 2 powinny być zapakowane:

a) w naczynia drewniane lub wodoszczelne beczki tekturowe; poza tym naczynia te i beczki powinny być wyłożone odpowiednim do zawartości materiałem nieprzemakalnym; zamknięcie powinno być szczelne; albo

c) *les cartouches comprimées de poudre noire ou de poudre analogue à la poudre noire.*

Nota. La densité de la masse comprimée ne doit pas être inférieure à 1,50.

Pour a) et b), voir aussi Appendice I, marg. 1104.

12° *Les explosifs à base de nitrate d'ammonium gélatineux ou non gélatineux.* Voir aussi Appendice I, marg. 1105.

13° *Les explosifs chloratés et perchloratés, c'est-à-dire les mélanges de chlorates ou de perchlorates, alcalins ou alcalino-terreux, avec des combinaisons riches en carbone.* Voir aussi Appendice I, marg. 1106.

14° a) *Les dynamites à absorbant inerte et les explosifs analogues aux dynamites à absorbant inerte;*

b) *les dynamites-gommes* composées de nitrocoton et de nitroglycérine dont la teneur en ce dernier produit ne dépasse pas 93% et les *dynamites gélatinisées* dont la teneur en nitroglycérine ne dépasse pas 85%.

Pour a) et b), voir aussi Appendice I, marg. 1107.

2. Conditions de transport.

A. Colis.

22 1. Conditions générales d'emballage.

(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 nocives ou dangereuses.

(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 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.

23 2. Emballage de matières isolées.

(1) Les matières des 1° et 2° seront emballées:

a) dans des récipients en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable; ces récipients et tonneaux seront en outre munis intérieurement d'un revêtement imperméable aux liquides y contenus; leur fermeture devra être étanche; ou

- b) w hermetyczne worki (np. z gumy lub odpowiedniego trudnopalnego tworzywa), ułożone w skrzyni drewnianej; albo
- c) w beczki żelazne wewnątrz ocynkowane lub wyołowione; albo
- d) w naczynia z blachy białej, cynkowej lub aluminiowej, układane pojedynczo lub po kilka w skrzyniach drewnianych.

(2) Naczynia metalowe muszą być zaopatrzone w zamknięcia lub urządzenia zabezpieczające, ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym najwyższej 3 kg/cm², jednakże bez zmniejszenia wytrzymałości naczyń lub jego zamknięcia.

(3) Nitroceluloza (pkt 1), która z wyłączeniem wszelkich innych płynów zwilżona jest tylko wodą, może być pakowana do beczek tekturowych; tektura musi być poddana specjalnym działaniom dla uzyskania całkowitej wodoszczelności. Zamknięcie beczek nie powinno przepuszczać pary wodnej.

(4) Sztuka zawierająca materiały wymienione w pkt 1 nie powinna ważyć więcej niż 120 kg, a jeśli chodzi o sztuki, które mogą być przetaczane, 300 kg; w razie użycia beczki tekturowej sztuka nie może ważyć więcej niż 75 kg. Sztuka zawierająca materiały wymienione w pkt 2 nie powinna ważyć więcej niż 75 kg.

24 (1) Materiały wymienione w punkcie 3 a) i 4 powinny być zapakowane:

a) w przesyłkach wagonowych:

1. w wodoszczelne beczki tekturowe, albo
2. w naczynia drewniane lub metalowe z wyjątkiem blachy czarnej;

b) w przesyłkach drobnych:

1. w puszki z tektury, blachy białej, cynkowej lub aluminiowej albo trudnopalnego tworzywa, albo w torby z gęstej tkaniny lub mocnego papieru co najmniej dwuwarstwowego lub mocnego papieru z wkładką aluminiową lub odpowiedniego tworzywa. Opakowania te należy umieszczać pojedynczo lub po kilka w skrzyniach drewnianych, albo

2. bez uprzedniego pakowania w puszki lub torby:

- a) w wodoszczelne beczki drewniane lub tekturowe, albo
- b) w naczynia drewniane wyłożone blachą cynkową lub aluminiową; albo
- c) w naczynia metalowe z wyjątkiem blachy czarnej.

(2) Proch w kształcie rurek, lasek, nici, pasów lub płytek może być pakowany w skrzynie drewniane również bez uprzedniego pakowania w puszki lub torby.

(3) Naczynia metalowe muszą być zaopatrzone w zamknięcia lub urządzenia zabezpieczające, ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym

b) dans des sacs imperméables (par ex. en caoutchouc ou en matière plastique approprié difficilement inflammable) placés dans une caisse en bois; ou

c) dans des tonneaux en fer intérieurement zingués ou plombés; ou

d) 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) Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(3) La nitrocellulose du 1^o mouillée d'eau, à l'exclusion de tout autre liquide, peut être emballée dans des tonneaux en carton; le carton devra avoir subi un traitement spécial pour être rigoureusement imperméable; la fermeture des tonneaux devra être étanche à la vapeur d'eau.

(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; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Un colis renfermant des matières du 2^o ne doit pas peser plus de 75 kg.

24 (1) Les matières des 3^o a) et 4^o seront emballées:

a) pour les expéditions par wagon complet:

- 1^o dans des tonneaux en carton imperméable; ou
- 2^o dans des emballages en bois ou en métal, excepté la tôle noire;

b) pour les envois de détail:

1^o dans des boîtes en carton, en fer-blanc, en tôle de zinc ou d'aluminium ou en matière plastique appropriée difficilement inflammable ou dans des sachets en textile serré ou papier fort à deux feuilles au moins ou papier fort doublé d'une feuille d'aluminium ou de matière plastique appropriée. Ces emballages seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans des caisses en bois. Ou

2^o sans emballage préalable en boîtes ou en sachets:

- a. dans des tonneaux en carton imperméable ou en bois; ou
- b. dans des emballages en bois revêtus intérieurement de tôle de zinc ou d'aluminium; ou
- c. dans des récipients en métal, excepté la tôle noire.

(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.

(3) Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant quand la pression intérieure atteint une vale-

najwyżej 3 kg/cm², jednakże bez zmniejszenia wytrzymałości naczynia lub jego zamknięcia.

(4) Zamknięcie skrzyń drewnianych może być zabezpieczone obciągniętymi i napiętymi taśmami lub drutem z odpowiedniego metalu. Jeśli są one z żelaza, muszą być ocynkowane lub galwanizowane.

(5) Sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 120 kg, a przy użyciu beczek tekturowych — 75 kg.

25 (1) Materiały wymienione w punktach 3 b) i 5 należy pakować:

a) w przesyłkach wagonowych:

1. w wodoszczelne beczki tekturowe; albo
2. w naczynia drewniane lub metalowe z wyjątkiem blachy czarnej;

b) w przesyłkach drobnych:

1. w puszki z tektury, blachy białej lub aluminiowej. Jedna puszka nie może zawierać więcej niż 1 kg prochu i powinna być owinięta w papier. Opakowania te należy umieszczać pojedynczo lub po kilka w naczyniach drewnianych; albo
2. w worki z gęstej tkaniny lub mocnego papieru co najmniej dwuwarstwowego lub mocnego papieru z wkładką aluminiową lub odpowiedniego tworzywa sztucznego, które należy umieszczać pojedynczo lub po kilka w beczkach tekturowych lub drewnianych lub innych drewnianych opakowaniach wyłożonych blachą cynkową lub aluminiową, lub w naczyniach z blachy cynkowej lub aluminiowej. Wnętrze naczyń z blachy cynkowej lub aluminiowej powinno być w całości wyłożone drzewem lub tekturą.

(2) Naczynia metalowe powinny być zaopatrzone w zamknięcia lub urządzenia zabezpieczające ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym najwyżej 3 kg/cm², jednakże bez zmniejszenia wytrzymałości naczynia lub jego zamknięcia.

(3) Zamknięcie skrzyń drewnianych może być zabezpieczone obciągniętymi i napiętymi taśmami lub drutem z odpowiedniego metalu. Jeśli są one z żelaza, muszą być ocynkowane lub galwanizowane.

(4) Sztuka przesyłki wymieniona w punkcie (1) a) nie powinna ważyć więcej niż 100 kg, a przy beczkach tekturowych nie więcej niż 75 kg. Sztuka przesyłki wymieniona w punkcie (1) b) nie powinna ważyć więcej niż 75 kg. Nie może zawierać ona więcej niż 30 kg prochu nitrocelulozowego.

26 (1) Materiały wymienione w punkcie 6 muszą być pakowane w naczynia drewniane. Dla trójnitrotoluenu w stanie stałym i trójnitroanizolu dopuszcza się również wodoszczelne beczki tekturowe, a dla trójnitrotoluenu w stanie płynnym także naczynia żelazne.

(2) Naczynia metalowe powinny być zaopatrzone w zamknięcia lub urządzenia zabezpieczające

ur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(4) La fermeture des caisses en bois peut être garantie au moyen de bandes ou de fils en métal approprié, enroulés et tendus autour d'elles. S'ils sont en fer, ils seront étamés ou galvanisés.

(5) Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

25 (1) Les matières des 3° b) et 5° seront emballées:

a) pour les expéditions par wagon complet:

- 1° dans des tonneaux en carton imperméable; ou
- 2° dans des emballages en bois ou en métal, excepté la tôle noire;

b) pour les envois de détail:

- 1° dans des boîtes en carton, en fer-blanc ou en tôle d'aluminium. 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
- 2° dans des sacs en textile serré ou papier fort à deux feuilles au moins ou papier fort doublé d'une feuille d'aluminium ou de matière plastique appropriée. Ces sacs seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans des tonneaux en carton ou en bois ou dans d'autres emballages en bois revêtus intérieurement de tôle de zinc ou d'aluminium ou dans des récipients en tôle de zinc ou d'aluminium. L'intérieur des récipients en tôle de zinc ou d'aluminium sera complètement garni de bois ou de carton.

(2) Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(3) La fermeture des caisses en bois peut être garantie au moyen de bandes ou de fils en métal approprié, enroulés et tendus autour d'elles. S'ils sont en fer, ils seront étamés ou galvanisés.

(4) Un colis selon alinéa (1) a) ne doit pas peser plus de 100 kg; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne devra pas peser plus de 75 kg. Un colis selon alinéa (1) b) ne doit pas peser plus de 75 kg. Il ne doit pas contenir plus de 30 kg de poudre à la nitrocellulose.

26 (1) Les matières du 6° seront emballées dans des récipients en bois. Sont également admis, pour le trinitrotoluène solide et pour le trinitroanisole, des tonneaux en carton imperméable et, pour les mélanges dits trinitrotoluène liquide, des récipients en fer.

(2) Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant

jące, ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym najwyżej 3 kg/cm², jednakże bez zmniejszenia wytrzymałości naczynia lub jego zamknięcia.

(3) Sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 120 kg, a jeśli chodzi o sztuki, które mogą być przetwarzane, 300 kg; w razie użycia beczek tekturowych waga nie może przekroczyć 75 kg.

27 (1) Materiały wymienione w punkcie 7 należy pakować:

- a) punkt 7 a): do naczyń drewnianych lub wodoszczelnych beczek tekturowych. Do opakowania kwasu pikrynowego nie wolno używać ołowiu ani materiałów zawierających ołów (stopów, mieszanin lub związków);
- b) punkty 7 b) i c): w ilościach najwyżej 30 kg do worków płóciennych lub mocnych worków papierowych; worki te należy umieścić w szczelnych drewnianych skrzyniach albo beczkach. Pokrywa skrzyni powinna być przyśrubowana.

(2) Sztuka przesyłki zawierająca materiały wymienione w punkcie 7a) nie powinna ważyć więcej niż 120 kg przy użyciu naczynia drewnianego, a 75 kg przy użyciu beczki kartonowej. Sztuka przesyłki zawierająca materiały wymienione w punkcie 7 b) i c) nie powinna ważyć więcej niż 60 kg, a jeżeli waży więcej niż 35 kg powinna być zaopatrzona w uchwyty.

28 (1) Materiały i przedmioty wymienione w punkcie 8 należy pakować:

a) w przesyłkach wagonowych:

1. punkt 8 a): do naczyń ze stali nierdzewnej lub z innego odpowiedniego materiału. Nitrozwiazki powinny być równomiernie zwilżone taką ilością wody, aby przez cały czas przewozu zawartość wody nie spadła poniżej 25%. Naczynia metalowe powinny być zaopatrzone w zamknięcia i urządzenia zabezpieczające, ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym najwyżej 3 kg/cm², jednak nie ograniczające wytrzymałości naczynia lub zamknięcia. Naczynia te, z wyjątkiem naczyń ze stali nierdzewnej, należy układać w naczynia drewniane;

2. punkt 8 b): w ilościach najwyżej 15 kg — do worków z tkaniny, układanych w naczyniach drewnianych;

3. punkt 8 c): pojedyncze w mocny papier i następnie układać najwyżej po 100 sztuk w pudełkach blaszanych;

b) w przesyłkach drobnych (jedna przesyłka materiałów wymienionych w punkcie 8 a) i b) nie może ważyć więcej niż 300 kg)

1. punkt 8 a) i b): w ilościach najwyżej 500 g do naczyń ze szkła, porcelany, kamionki itp. umieszczonych w skrzyniach drewnianych z odpowiednim zabezpieczeniem (np. tekturą falistą).

quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg et, lorsqu'il est susceptible d'être roulé, pas plus de 300 kg; toutefois s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

27 (1) Les matières du 7° seront emballées:

- a) du 7° a): dans des récipients en bois ou dans des tonneaux en carton imperméable. Pour l'emballage de l'acide picrique ne doivent être employés ni le plomb ni des matières contenant du plomb (alliages, mélanges ou combinaisons);
- b) des 7° b) et c): jusqu'à 30 kg au plus, dans des sachets en toile ne laissant pas tamiser la matière ou dans des sacs en papier solide qui seront placés dans des caisses ou récipients en bois étanches. Le couvercle des caisses sera fixé au moyen de vis.

(2) Un colis contenant des matières du 7° a) ne doit pas peser plus de 120 kg s'il s'agit d'un récipient en bois; s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Un colis contenant des matières des 7° b) et c) ne doit pas peser plus de 60 kg; s'il pèse plus de 35 kg, il sera muni de poignées.

28 (1) Les matières et objets du 8° seront emballés:

a) pour les expéditions par wagon complet

1° du 8° a): dans des récipients en acier non sujet à la rouille ou en une autre matière appropriée. Les corps nitrés seront humectés de manière uniforme avec assez d'eau pour que, pendant toute la durée du transport, la teneur en eau ne s'abaisse pas au-dessous de 25%. Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture. Les récipients, excepté ceux en acier non sujet à la rouille, seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois;

2° du 8° b): par quantités de 15 kg au plus, dans des sachets en toile, placés dans des emballages en bois;

3° du 8° c): isolément dans du papier fort et placés par 100 au plus dans des boîtes en tôle. 100 au plus de ces boîtes seront emballées dans une caisse d'expédition en bois;

b) pour les envois de détail [le poids de l'expédition contenant des matières des 8° a) et b) ne doit pas dépasser 300 kg]

1° des 8° a) et b): par quantités de 500 g au plus, dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, assujettis, avec interposition de matières formant tampon (par ex. du carton ondulé), dans une caisse en bois.

Sztuka przesyłki może zawierać najwyżej 5 kg nitrozwiązku.

Naczynia powinny być zamknięte czopem korkowym lub kauczukowym, który należy zaopatrzyć w dodatkowe zabezpieczenie (jak nałożenie kaptura, kapsla, zalakowanie, owiązanie itp.), przeciwdziałające wszelkiemu rozluźnieniu w drodze. Naczynia szklane muszą być wolne od wad, które mogłyby zmniejszyć wytrzymałość naczynia. W szczególności musi być obniżone ciśnienie wewnętrzne. Grubość ścian nie może być w żadnym przypadku mniejsza niż 2 mm;

2. trójnitrofenylometylenonitroamina — tetryl (punkt 8 b) w ilościach najwyżej 15 kg do woreczków z tkaniny, umieszczonych następnie w naczyniach drewnianych. Sztuka przesyłki nie może zawierać więcej niż 30 kg trójnitrofenylometylenonitroaminy (tetrylu);

3. punkt 8 c): jak wyżej pod a) 3.

(2) Sztuka przesyłki wymienionej w ustępie (1) a) nie może ważyć więcej niż 75 kg i zawierać więcej niż 25 kg materiałów wymienionych w punkcie 8 a), a 50 kg materiałów wymienionych w punkcie 8 b). Sztuka przesyłki wymienionej w ustępie (1) b) 1 nie powinna ważyć więcej niż 15 kg, a wymienionej w ustępie (1) b) 2 i 3 więcej niż 40 kg.

29 (1) Materiały i przedmioty wymienione w punkcie 9 należy pakować:

a) w przesyłkach wagonowych:

1. punkty 9 a) do c):

a. najwyżej do 10 kg do woreczków z tkaniny, ułożonych w pudełka z wodoszczelnej tektury albo w puszki z blachy białej, aluminiowej lub cynkowej; albo

b. najwyżej 10 kg do naczyń z dostatecznie mocnej tektury, nasyczonej parafiną lub uodpornionej na wodę w inny sposób.

Puszki z blachy białej, aluminiowej lub cynkowej oraz pudełka lub innego rodzaju naczynia należy pakować do skrzyń drewnianych wyłożonych tekturą falistą; puszki metalowe powinny być przedzielone tekturą falistą. Jedna skrzynia nie może zawierać więcej niż 4 puszki, pudełka lub innego rodzaju naczynia. Pokrywa skrzyni powinna być przyśrubowana;

2. czteronitropentaerytryt (pkt 9 a): w ilości najwyżej 5 kg również do naczyń ze szkła, porcelany, kamionki itp., zamykanych czopem korkowym lub kauczukowym; każde naczynie musi być umieszczone w hermetycznie spawanych lub zalutowanych naczyniach metalowych, z całkowitym wypełnieniem wszystkich luk materiałem elastycznym. Najwyżej 4 naczynia metalowe należy włożyć do skrzyni drewnianej wyłożonej

Un colis ne doit pas contenir plus de 5 kg de corps nitrés.

Les récipients doivent être fermés au moyen d'un bouchon en liège ou en caoutchouc qui sera maintenu par un dispositif complémentaire (tel que coiffe, cape, scellement, ligature) propre à éviter tout relâchement en cours de transport. Les récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne doit en aucun cas être inférieure à 2 mm;

2° le tetryl [8° b)]; par quantités de 15 kg au plus, dans des sachets en toile, placés dans un emballage en bois. Un colis ne doit pas contenir plus de 30 kg de tetryli;

3° du 8° c): comme sous a) 3° ci-dessus.

(2) Un colis selon alinéa (1) a) ne doit pas peser plus de 75 kg; il ne doit pas contenir plus de 25 kg de matières du 8° a), ou plus de 50 kg de matières du 8° b). Un colis selon alinéa (1) b) 1° ne doit pas peser plus de 15 kg, selon alinéa (1) b) 2° et 3° pas plus de 40 kg.

29 (1) Les matières et objets du 9° seront emballés:

a) pour les expéditions par wagon complet:

1° des 9° a) à c):

a. par quantités de 10 kg au plus, dans des sachets en toile, placés dans une boîte en carton imperméable ou dans une boîte en fer-blanc ou en tôle d'aluminium ou de zinc; ou

b. par quantités de 10 kg au plus, dans des récipients en carton suffisamment fort, imprégnés avec de la paraffine ou rendus imperméables d'une autre manière.

Les boîtes en fer-blanc ou en tôle d'aluminium ou de zinc et les boîtes ou récipients d'un autre genre seront placés 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. Chaque caisse ne pourra contenir plus de quatre boîtes ou récipients d'un autre genre. Le couvercle des caisses sera fixé au moyen de vis;

2° la penthrite [9° a)]; par quantités de 5 kg au plus, également dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires fermés par un bouchon en liège ou en caoutchouc; chaque récipient doit être placé dans un récipient métallique hermétiquement fermé par soudage ou brasage et avec interposition de matières élastiques pour caler parfaitement le récipient intérieur sans laisser aucun espace vide. 4 récipients

tekturą falistą, przedzielając je kilkoma warstwami tektury falistej itp.;

3. punkt 9 d): poszczególne sztuki owinięte w mocny papier umieszcza się w pudełkach tekturowych zawierających najwyżej 3 kg. Najwyżej 3 pudełka należy ułożyć w skrzyni drewnianej zamykanej na śruby z pozostawieniem pomiędzy pudełkami a skrzynią odstępów najmniej 3 cm, które muszą być wypchane materiałem wypełniającym;

b) w przesyłkach drobnych [jedna przesyłka z materiałami wymienionymi w punktach 9 a) do c) nie może ważyć więcej niż 300 kg]

1. punkty 9 a) do c):

a. najwyżej po 10 kg do woreczków z materiału, jak wyżej pod a) 1.a; albo

b. najwyżej po 10 kg do naczyń, jak wyżej pod a) 1.b;

c. czteronitropentaerytryt (pkt 9 a), jak wyżej pod a) 2.;

d. czteronitropentaerytryt i trójmetylenotrójnitroamina (punkt 9 a): w ilościach najwyżej 500 g wagi w stanie suchym również do naczyń ze szkła, porcelany, kamionki itp., zamykanych czopem korkowym lub kauczukowym. Naczynia te należy umieścić w skrzyni drewnianej, oddzielając je pomiędzy sobą tekturą falistą, a od ścian bocznych skrzyni wolną przestrzenią najmniej 3 cm, która powinna być wypchana materiałem wypełniającym;

2. punkt 9 d): jak wyżej pod a) 3. Sztuka przesyłki nie może zawierać więcej niż 25 kg materiału wybuchowego.

(2) Sztuka przesyłki wymieniona w ustępie (1) a) nie może ważyć więcej niż 75 kg, w ustępie (1) b) 1 lit. a i b więcej niż 60 kg, pod lit. d więcej niż 10 kg, pod lit. c i w ustępie (1) b) 2 więcej niż 35 kg. Sztuki przesyłki wymienione w ustępie (1) b) muszą być zaopatrzone w uchwyty, jeżeli ważą więcej niż 35 kg.

30 (1) Nadtlenek benzoilu (punkt 10) należy pakować w ilości najwyżej 500-g do dobrze osznurowanych woreczków z polietylenu lub innego odpowiedniego miękkiego materiału. Każdy woreczek wkładać należy w puszkę metalową, tekturową lub fibrową; najwyżej 30 takich puszek umieszcza się w pełnościennej skrzyni drewnianej o grubości ścian najmniej 12 mm.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 25 kg.

31 (1) Materiały i przedmioty wymienione w punkcie 11 należy pakować:
a) punkt 11 a) i b):

metaliczne au plus seront emballés dans une caisse en bois garnie intérieurement de carton ondulé et seront isolées les unes des autres au moyen de plusieurs épaisseurs de carton ondulé ou d'une autre matière susceptible de jouer le même rôle;

3° du 9° d): d'abord isolément dans du papier fort et placés par quantités de 3 kg au plus dans des caisses en carton où ils seront immobilisés par des matières formant tampon; ces caisses seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, par 3 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;

b) pour Les envois de détail [le poids de l'expédition contenant des matières des 9° a) à c) ne doit pas dépasser 300 kg]

1° des 9° a) à c):

a. par quantités de 10 kg au plus, dans des sachets, comme sous a) 1° a ci-dessus; ou

b. par quantités de 10 kg au plus, dans des récipients, comme sous a) 1° b ci-dessus;

c. la penthrite (tétranitrate de pentaérythrite) [9° a)], comme sous a) 2° ci-dessus;

d. la penthrite (tétranitrate de pentaérythrite) et l'hexogène (triméthylène-trinitramine) [9° a)]: par quantités de 500 g au plus de produit calculé sec, également dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, fermés par un bouchon en liège ou en caoutchouc. Ces récipients seront placés dans une caisse en bois. Ils seront isolés entre eux au moyen d'une enveloppe en carton ondulé et des parois de la caisse par un espace de 3 cm au moins bourré de matières de remplissage;

2° du 9° d): comme sous a) 3° ci-dessus. Un colis ne doit pas contenir plus de 25 kg d'explosif.

(2) Un colis selon alinéa (1) a) ne doit pas peser plus de 75 kg, selon alinéa (1) b) 1° litt. a et b, pas plus de 60 kg, selon litt. d pas plus de 10 kg et selon litt. c et alinéa (1) b) 2° pas plus de 35 kg. S'il pèse plus de 35 kg, le colis selon alinéa (1) b) sera muni de poignées.

30 (1) Le peroxyde de benzoyle (10°) sera emballé par quantités de 500 g au plus dans des sachets bien ligaturés, en polyéthylène ou en une matière souple appropriée; chaque sachet sera placé dans une boîte en métal, en carton ou en fibre; ces boîtes, au nombre de 30 au plus, seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition en bois, à panneaux pleins, de 12 mm d'épaisseur au moins.

(2) Le poids d'un colis ne doit pas dépasser 25 kg.

31 (1) Les matières et les objets du 11° seront emballés:
a) des 11° a) et b):

1. najwyżej 2,5 kg do woreczków, które układa się w puszki z tektury, blachy białej lub aluminiowej. Puszki umieszcza się w naczyniach drewnianych; albo
2. do worków z gęstej tkaniny, układanych w drewnianych beczkach lub skrzyniach;
- b) punkt 11 c): owinięte w trwałe papier; każda rolka nie może ważyć więcej niż 300 kg. Rolki należy wkładać do skrzyń drewnianych wyłożonych wewnątrz trwałym papierem.

(2) Pokrywa skrzyni powinna być umocowana przy pomocy śrub. Śruby żelazne muszą być galwanizowane.

(3) Sztuka przesyłki wagonowej nie może ważyć więcej niż 75 kg, a przy przesyłkach drobnych 35 kg.

(4) Sztuki przesyłki zawierające próbki nie powinny ważyć więcej niż 10 kg, a waga całej przesyłki nie może przekroczyć 100 kg.

32

(1) Materiały wymienione w punkcie 12 powinny być w postaci naboju z odpowiedniego sztucznego tworzywa lub papieru. Hermetyczne zamknięcie tych naboju można uzyskać przez zatopienie ich w parafinie, cerezynie lub żywicy. Materiały wybuchowe zawierające więcej niż 6% płynnych estrów kwasu azotowego powinny być w postaci naboju z parafinowego lub cerezynowego papieru albo z nieprzemakalnego tworzywa sztucznego jak polietylen. Naboje te pojedynczo lub po kilka umieszczać należy w naczyniach drewnianych.

(2) Naboje nie parafinowane lub nie cerezynowane albo z łuskami niewodoszczelnymi powinny być łączone w paczki najwyżej 2,5 kg. Paczki te owinięte przynajmniej w mocny papier należy zatopić w parafinie, cerezynie lub żywicy, celem uzyskania hermetycznego ich zamknięcia. Paczki powinny być pojedynczo lub po kilka układane w naczyniach drewnianych.

(3) Zamknięcie naczyń drewnianych może być zabezpieczone przez owiązanie napiętymi taśmami lub drutem metalowym.

(4) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg. Nie może ona zawierać więcej niż 50 kg materiału wybuchowego.

33

(1) Materiały wymienione w punkcie 13 powinny być w postaci naboju papierowych. Naboje nie parafinowane lub nie cerezynowane muszą być owinięte w papier wodoszczelny i następnie łączone w paczki papierowe, których waga nie może przekraczać 2,5 kg; paczki należy ułożyć w naczyniach drewnianych, których zamknięcie może być zabezpieczone przez owiązanie napiętymi taśmami lub drutem metalowym.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 35 kg, a przy próbkach 10 kg.

(3) Materiały wymienione w punkcie 13 mogą być przewożone tylko w przesyłkach wagonowych. Przesyłki próbek nie przekraczające wagi

1° par 2,5 kg au plus, dans des sachets placés dans des boîtes en carton, en fer-blanc ou en aluminium. Celles-ci seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages en bois; ou

2° dans des sacs en tissu serré, placés dans des tonneaux ou caisses en bois;

b) du 11° c): enroulées dans du papier résistant; chaque rouleau ne doit pas peser plus de 300 g. Les rouleaux seront disposés dans une caisse en bois, garnie intérieurement de papier résistant.

(2) Le couvercle des caisses en bois sera fixé au moyen de vis; si celles-ci sont en fer, elles seront galvanisées.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg dans le cas de chargement par wagon complet ni plus de 35 kg dans le cas d'envoi de détail.

(4) Pour les envois d'échantillons, le poids du colis ne peut excéder 10 kg et le poids de l'expédition ne peut excéder 100 kg.

32

(1) Les matières du 12° seront encartouchées dans des douilles en matière plastique appropriée ou en papier. Les cartouches peuvent être trempées dans un bain de paraffine, de cérésine ou de résine, afin d'être fermées de façon étanche. Les explosifs contenant plus de 6% d'esters nitriques liquides doivent être encartouchés dans du papier paraffiné ou cérésiné ou dans une matière plastique imperméable telle que le polyéthylène. Les cartouches, soit seules, soit en groupes, seront placées dans des emballages en bois.

(2) Les cartouches non paraffinées ou non cérésinées ou les cartouches dans des douilles perméables, jusqu'à concurrence d'un poids total de 2,5 kg au plus, doivent être réunies en paquets. Les paquets ainsi conditionnés, dont l'enveloppe doit être constituée au moins de papier fort, seront trempés dans un bain de paraffine, de cérésine ou de résine, afin d'être fermés de façon étanche. Les paquets, soit seuls, soit en groupes, seront placés dans des emballages en bois.

(3) La fermeture des emballages en bois peut être garantie au moyen de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour d'eux.

(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 du 13° seront encartouchées dans des douilles en papier. Les cartouches non paraffinées ou non cérésinées seront d'abord enroulées dans du papier imperméabilisé. 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 garantie au moyen de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour d'eux.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg ou plus de 10 kg lorsqu'il s'agit d'un échantillon.

(3) Les envois de matières du 13° ne sont transportés qu'en wagon complet. Les échantillons, dont une expédition ne doit pas peser plus de

100 kg mogą być przewożone jako drobne lub wagonowe.

34 (1) Materiały wymienione w punkcie 14 należy pakować:

a) punkt 14 a): w postaci nabojów z nieprzemakalnego papieru. Naboje należy łączyć w paczki papierowe, albo bez owijania w papier układać w pudełka tekturowe. Paczki lub pudełka pojedyncze lub po kilka umieszczać należy w naczyniach drewnianych z zastosowaniem obojętnego materiału wypełniającego; zamknięcie może być zabezpieczone przez owiązanie napiętymi taśmami lub drutem metalowym;

b) punkt 14 b): w postaci nabojów z nieprzemakalnego papieru. Naboje należy umieścić w pudełkach kartonowych. Pudełka kartonowe owinięte w papier nieprzemakalny należy układać w naczyniach drewnianych bez pozostawiania wolnych przestrzeni. Zamknięcie może być zabezpieczone przez owiązanie napiętymi taśmami lub drutem metalowym.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 35 kg, a przy próbkach 10 kg.

(3) Materiały wymienione w punkcie 14 mogą być przewożone tylko w przesyłkach wagonowych. Przesyłki próbek nie przekraczające wagi 100 kg mogą być przewożone jako drobne lub wagonowe.

35 3. Pakowanie razem.

Materiały wymienione w jednym punkcie c. m. 21 nie mogą być łączone w jedną sztukę przesyłki ani z materiałami wymienionymi w tym samym punkcie, ani z materiałami wymienionymi w innych punktach tej c. m., ani z materiałami i przedmiotami pozostałych klas, ani z innymi towarami.

Uwaga. Sztuka przesyłki wymieniona w c.m. 28 (1) b) 1 może zawierać nitrozwiazki organiczne różnego rodzaju i różnej nazwy.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (patrz Dodatek V).

36 Na sztukach przesyłki zawierającej kwas pikrynowy (punkt 7 a) należy umieścić wyraźny i nie dający się wytrzeć napis czerwonego koloru, oznaczający nazwę materiału. Napis ten powinien być sporządzony w języku urzędowym kraju nadania, a oprócz tego w języku francuskim, niemieckim lub włoskim, jeżeli taryfy międzynarodowe lub umowy, zawarte pomiędzy rządami kolejowymi, nie stanowią inaczej.

37 Sztuki przesyłki z materiałami wybuchowymi wymienionymi w punktach 1 do 14 należy zaopatrywać w nalepki według wzoru 1.

38 E. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

Materiały wymienione w punktach 8 a) i b) [ponad 300 kg], 9 a), b) i c) [ponad 300 kg], 13 i 14 (z wyjątkiem próbek materiałów wymienionych

100 kg, peuvent être transportés comme envoi de détail ou comme wagon complet.

34 (1) Les matières du 14° seront emballées:

a) du 14° a): encartouchées dans des douilles en papier imperméabilisé. 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, soit seul, soit en groupes, seront assujettis, avec interposition de matières inertes formant tampon, dans des emballages en bois, dont la fermeture peut être garantie au moyen de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour d'eux;

b) du 14° b): encartouchées dans des douilles en papier imperméabilisé. Les cartouches seront placées dans une boîte en carton. Les boîtes en carton, enveloppées de papier imperméabilisé, seront assujetties, sans vides, dans des emballages en bois, dont la fermeture peut être garantie au moyen de bandes ou de fils métalliques enroulés et tendus autour d'eux.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 35 kg ou plus de 10 kg lorsqu'il s'agit d'un échantillon.

(3) Les envois, de matières du 14° ne sont transportés qu'en wagon complet. Les échantillons, dont une expédition ne doit pas peser plus de 100 kg, peuvent, être transportés comme envoi de détail ou comme wagon complet.

35 3. Emballage en commun.

Les matières dénommées sous un chiffre du marg. 21 ne peuvent être réunies dans un même colis ni avec des matières groupées sous le même chiffre ou sous un autre chiffre de ce marginal, ni avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, ni avec d'autres marchandises.

Nota. Les colis désignés au marg. 28 (1) b) 1° peuvent contenir des corps nitrés organiques de composition et dénomination différentes.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis. (voir Appendice V).

36 Les colis renfermant de l'acide picrique [7° a)] porteront l'inscription du nom de la matière en caractères rouges, clairs et indélébiles. Cette 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 conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

37 Les colis contenant des explosifs des 1° à 14° seront munis d'étiquettes conformes au modèle N° 1.

38 B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

Les matières des 8° a) et b) [au-dessus de 300 kg], 9° a), b) et c) [au dessus de 300 kg], 13° et 14° (excepté les envois d'échantillons de matiè-

w punktach 13 i 14) mogą być przewożone tylko jako przesyłki wagonowe.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

39 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 21. Jeżeli w punktach 8 a) i b) nie jest wymieniona nazwa materiału, należy podać nazwę używaną w handlu. Nazwę towaru należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono z dodaniem skrótu „RID” [np. I a punkt 3 a), RID].

(2) Przy materiałach klasy I a nadawca powinien zaświadczyć w liście przewozowym „Właściwości towaru i opakowanie odpowiadają przepisom RID”.

(3) Przy materiałach dopuszczonych do przewozu tylko w przesyłkach wagonowych należy wskazać w liście przewozowym oprócz cech i numerów, ilości i rodzaju naczyń, również wagę każdej poszczególnej sztuki przesyłki.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki.

40 (1) Materiały klasy I a należy ładować do wagonów krytych.

(2) Do przewozu materiałów dopuszczonych tylko w przesyłkach wagonowych mogą być używane tylko wagony ze sprężynowymi zderzakami i sprzęgłami, mocnym i trwałym dachem, bez szpar, z dobrze zamykającymi się drzwiami i oknami (przewietrznikami) oraz możliwie bez urządzeń hamulcowych. W razie użycia wagonu z urządzeniami hamulcowymi należy dołożyć starań, ażeby nie mogły być uruchomione. Wewnątrz wagonu nie powinno być wystających przedmiotów z żelaza, nie stanowiących elementów konstrukcyjnych wagonu. Drzwi i okna (przewietrzniki) powinny być zamknięte.

(3) Do przewozu kwasu pikrynowego (punkt 7 a) nie wolno używać wagonów wyłożonych ołowiem zaopatrzonych w armaturę lub okucie z ołowiu albo krytych ołowiem.

W wagonie należy kwas pikrynowy trzymać z dala od ołowiu i naczyń z ołowiu.

(4) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi zobacz Dodatek IV.

41 (1) Przesyłki drobne materiałów wymienionych w punktach 8 a) i b) oraz 9 a), b) i c) mogą być ładowane do jednego wagonu, jeżeli ich waga ogólna nie przekracza 300 kg, a przesyłki próbek materiałów wymienionych w punktach 11, 13 i 14, jeżeli ich waga ogólna nie przekracza 100 kg. Kolej może odpowiednio ograniczyć przyjęcie do przewozu.

(2) Sztuki przesyłki należy ładować do wagonu w taki sposób, by były zabezpieczone od tarcia, wstrząsów, uderzeń, przewrócenia i spadnię-

res des 13° et 14°) ne sont transportées qu'en wagon complet.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

39 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 21. Dans le cas où les 8° a) et b) ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par. ex. I a, 3° a), RID].

(2) Pour les matières de la classe I a, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «La nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions du RID».

(3) Pour les matières qui ne sont admises à l'expédition qu'en wagon complet, 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 et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

40 (1) Les matières de la classe I a seront chargées dans des wagons couverts.

(2) Ne doivent être employés pour les matières admises à l'expédition uniquement par wagon complet des wagons 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. En cas d'utilisation de wagons pourvus d'appareils de freinage, ceux-ci seront mis en état de ne pas pouvoir être actionnés. 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 être tenus fermés.

(3) Les wagons dont les parois sont revêtues de plomb, qui sont munis d'armatures et de ferrures en plomb ou dont la toiture est recouverte de plomb, ne doivent pas être employés pour le transport de l'acide picrique [7° a)].

Dans les wagons ou le chargement de l'acide picrique n'est pas interdit, celui-ci devra être tenu isolé du plomb et des récipients en plomb.

(4) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir Appendice IV.

41 (1) Peuvent être chargés dans un wagon comme envoi de détail les envois de matières des 8° a) et b) et 9° a), b) et c) qui, au total, ne pèsent pas plus de 300 kg, et ceux d'échantillons de matières des 11°, 13° et 14° qui ne pèsent pas plus de 100 kg. Le chemin de fer peut limiter l'acceptation du transport en conséquence.

(2) Les colis seront arrimés dans les wagons de manière qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute. Les

cia. Beczki, beczułki i podobne naczynia należy ustawiać ich podłużnymi osiami równoległe do bocznych ścian wagonu i zabezpieczać przed przecażaniem podkładami z drewna. Specjalne przyrządy do ładowania powinny być dostarczone przez nadawcę i wydane odbiorcy wraz z towarem.

b. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

42 (1) Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w tej klasie mogą być przewożone w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Zakazy ładowania razem przewidziane pod c. m. 44 obowiązują w stosunku do zawartości małych pojemników (małych kontenerów), jak również do wagonów, w których małe pojemniki są przewożone.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

43 Po obu stronach wagonu, do którego załadowano sztuki przesyłki zaopatrzone w nalepki według wzoru nr 1, należy umieścić nalepki tego samego wzoru.

E. Zakazy ładowania razem.

44 (1) Materiałów klasy Ia nie wolno ładować do tego samego wagonu razem z:

- a) lontami detonującymi momentalnymi z punktu 1 d), petardami kolejowymi z punktu 3, zapalnikami o znacznej sile wybuchowej z punktu 5, przedmiotami punktów 10 i 11 klasy Ib (c. m. 61);
- b) zapalnikami z punktu 1 b) i korkami strzelającymi z punktu 16 klasy Ic (c. m. 101);
- c) materiałami samozapalnymi z punktów 3 i 9 b) c. m. 201, jak również wszystkimi innymi materiałami klasy II (c. m. 201), których opakowanie zewnętrzne nie jest metalowe;
- d) materiałami płynnymi łatwopalnymi z punktów 1 i 2, jak również nitrometanem (punkt 3), aldehydem octowym, acetonem i mieszaninami acetonu (punkt 5) klasy III a (c. m. 301);
- e) materiałami podtrzymującymi palenie klasy III c (c. m. 371);
- f) materiałami radioaktywnymi klasy IV b (c. m. 451);
- g) kwasem azotowym i mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym z punktu 1 e) 2 i 1 f) 2 klasy V (c. m. 501).

(2) Kwasu pikrynowego [punkt 7 a)] nie wolno ładować razem do tego samego wagonu z materiałami trującymi z punktu 4 i związkami ołowiu z punktu 14 a) i b) klasy IV a) (c. m. 401), jak również akumulatorami elektrycznymi i szlamem ołowianym z punktu 1 b) klasy V (c. m. 501).

(3) Materiały wybuchowe chloranowe i nadchloranowe z punktu 13 nie mogą być ładowane do tego samego wagonu razem z siarką z punktu 2 i fosforem czerwonym z punktu 9 klasy III b) (c. m. 331), kwasem siarkowym i mieszaninami zawierającymi kwas siarkowy [punkt 1 a) do d)

tonneaux, les fûts et les récipients de forme similaire seront couchés, leur axe longitudinal dans le sens de la longueur du wagon, et garantis contre tout mouvement latéral par des cales en bois. Les agrès spéciaux seront fournis par l'expéditeur et seront livrés au destinataire avec la marchandise.

b. Pour les petits containers.

42 (1) Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 44 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container ainsi que dans le wagon transportant un ou plusieurs petits containers.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

43 Les wagons dans lesquels sont chargés des colis munis d'étiquettes conformes au modèle N° 1 porteront cette même étiquette sur leurs deux côtés.

E. Interdictions de chargement en commun.

44 (1) Les matières de la classe Ia ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon:

- a) avec les mèches détonantes instantanées du 1° d), les pétards de chemins de fer du 3°, les amorces détonantes du 5°, les objets des 10° et 11° de la classe Ib (marg. 61);
- b) avec les allumettes du 1° b) et les bouchons fulminants du 16° de la classe Ic (marg. 101);
- c) avec les matières sujettes à l'inflammation spontanée des 3° et 9° b) du marg. 201 ainsi qu'avec toutes les autres matières de la classe II (marg. 201), lorsque leur emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal;
- d) avec les matières liquides inflammables des 1° et 2°, ainsi qu'avec le nitrométhane du 3°, l'aldéhyde acétique, l'acétone, les mélanges d'acétone du 5° de la classe III a (marg. 301);
- e) avec des matières comburantes de la classe III c (marg. 371);
- f) avec des matières radioactives de la classe IV b (marg. 451);
- g) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V (marg. 501).

(2) L'acide picrique [7° a)] ne doit pas être chargé en commun dans le même wagon avec les matières vénéneuses du 4° et les composés du plomb des 14° a) et b) de la classe IV a (marg. 401), ni avec les accumulateurs électriques et les boues de plomb du 1° b) de la classe V (marg. 501).

(3) Les explosifs chloratés et perchloratés du 13° ne doivent non plus être chargés en commun dans le même wagon avec le soufre du 2° et le phosphore rouge du 9° de la classe III b (marg. 331), les acides sulfuriques et les mélanges renfermant de l'acide sulfurique [1° a) à d), f) et g)],

f) i g)], bezwodnikiem kwasu siarkowego (punkt 7) i kwasem chlorosulfonowym (punkt 8) klasy V (c. m. 501).

45 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do tego samego wagonu, powinny być sporządzone oddzielne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9 d)].

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

46 Kwas pikrynowy [punkt 7 a)] należy przechowywać w magazynach z dala od ołowiu i naczyń ołowianych.

74-59

KLASA I b. PRZEDMIOTY WYPEŁNIONE MATERIAŁAMI WYBUCHOWYMI

1. Wyszczególnienie przedmiotów.

60 (1) Spośród przedmiotów wyszczególnionych w tytule klasy I b dopuszcza się do przewozu tylko przedmioty wymienione pod c. m. 61 i tylko na warunkach przewidzianych pod c. m. 60 (2) do 83 i tym samym uważa się je za przedmioty RID.

Uwaga. Próżne opakowania po przedmiotach klasy Ib nie podlegają przepisom RID.

(2) Jeżeli przedmioty wymienione w punktach 7, 10 lub 11 składają się z materiałów wybuchowych wymienionych pod c. m. 21, albo są nimi ładowane, wówczas te materiały wybuchowe muszą odpowiadać warunkom stałości i bezpieczeństwa ustalonym w Dodatku 1.

61 1. Lonty bez spłonek:

- lonty szybkoopalne (lonty w grubej pochewce i o rdzeniu z prochu czarnego lub nici bawełnianych impregnowanych prochem czarnym albo nitrowanych nici bawełnianych);
- lonty detonujące w postaci cienkościennych rurek metalowych małego przekroju i o rdzeniu z materiału wybuchowego; zobacz również Dodatek I, c. m. 1108;
- lonty detonujące giętkie, owinięte materiałami tekstylnymi lub plastycznymi o małym przekroju i o rdzeniu z materiału wybuchowego; zobacz również Dodatek I, c. m. 1109;
- lonty detonujące momentalne (sznury tkane małego przekroju o rdzeniu z materiału wybuchowego bardziej niebezpiecznego od czterozotanu penterytrytu).

Odnosnie do pozostałych lontów zobacz klasa I c, punkt 3 (c. m. 101).

2. Zapaly o nieznaczej sile wybuchowej (zapaly, które nie działają krusząco ani za pomocą spłonek detonujących, ani innych urządzeń):

- spłonki zapalające;
- próżne łuski ze spłonekami zapalającymi, jak również próżne łuski bocznego ognia z zapalnikami;
- zapłonniki rurkowe, zapłonniki śrubowe i inne podobne zapaly o nieznacznym ładunku (prochu czarnego lub innego środka zapala-

l'anhydride sulfurique (7°), l'acide chloro-sulfonique (8°) de la classe V (marg. 501).

45 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

46 L'acide picrique [7° a)] sera tenu isolé du plomb et des récipients en plomb dans les halles aux marchandises.

47-59

CLASSE I b. OBJETS CHARGÉS EN MATIÈRES EXPLOSIBLES

1. Énumération des objets.

60 (1) Parmi les objets visés par le titre de la classe I b ne sont admis au transport que ceux qui sont énumérés au marg. 61, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 60 (2) à 83. Ils sont dès lors des objets du RID.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des objets de la classe Ib ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

(2) Si les objets énumérés sous 7°, 10° ou 11° sont constitués ou chargés de matières explosives énumérées au marg. 21, ces matières doivent satisfaire aux conditions de stabilité et de sécurité établies pour elles-mêmes dans l'Appendice I.

61 1° Les mèches non amorcées:

- les mèches à combustion rapide (mèches consistant en un boyau épais à âme de poudre noire, ou à âme de fil imprégné de poudre noire, ou à âme de fils de coton nitré);
- 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. 1108;
- les cordeaux détonants souples, à enveloppe en textile ou en matière plastique de faible section à âme remplie d'une matière explosive; voir aussi Appendice I, marg. 1109;
- les mèches détonantes instantanées (cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosive offrant plus de danger que la penthrite).

Quant aux autres mèches, voir à la classe I c, 3° (marg. 101).

2° Les amorces non détonantes (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de détonateurs, ni par d'autres moyens):

- les capsules;
- les douilles vides avec capsules, y compris les douilles vides de cartouches dites à feu de bord avec capsules;
- les étoupilles, vis-amorces et autres amorces similaires renfermant une faible charge (poudre noire ou autres explosifs), mises en

- jącego), działającego wskutek tarcia, uderzenia lub pod wpływem elektryczności;
- d) *zapalniki bez urządzeń detonujących* (jak spłonki detonujące) i bez ładunków wzmacniających.
3. *Petardy kolejowe.*
4. *Naboje do ręcznej broni palnej [z wyjątkiem zawierających ładunek wybuchowy (zobacz punkt 11)]:*
- naboje myśliwskie,*
 - naboje do flowerów,*
 - naboje smugowo-światłne,*
 - naboje z ładunkiem zapalającym,*
 - inne naboje centralnego ognia.*
- Uwaga.** Z wyjątkiem naboń myśliwskich ze śrutem ołowianym uważa się za przedmioty punktu 4 tylko naboje, których kaliber nie przekracza 13,2 mm.
5. *Zapały o znacznej sile wybuchowej:*
- spłonki detonujące z opóźniaczami lub bez; łączniki z opóźniaczami dla lontów detonujących;*
 - elektryczne spłonki detonujące z zapalnikami z opóźniaczami lub bez;*
 - spłonki detonujące bezpośrednio złączone z lontami zawierającymi proch czarny;*
 - detonatory, tj. spłonki detonujące w połączeniu z ładunkami wzmacniającymi ze sprasowanego materiału wybuchowego; zobacz również Dodatek I, c. m. 1110;*
 - zapalniki ze spłónkami detonującymi i ze wzmacniaczami lub bez;*
 - spłonki detonujące z zapalnikami, z opóźniaczami lub bez, z mechanicznymi zapłonnikami lub bez i bez wzmacniaczy.*
6. *Spłonki do sondowania, zwane również bombami do sondowania, tj. spłonki detonujące z zapalnikami lub bez, umieszczone w pudełkach.*
7. *Przedmioty z ładunkami miotającymi, nie wymienionymi w punkcie 8, przedmioty z ładunkiem detonującym przedmioty z ładunkiem miotającym i detonującym, jeżeli zawierają tylko materiały wybuchowe klasy I a, wszelkie urządzenia, które nie są kruszaco (jak spłonki detonujące); ładunek może zawierać środki świetlne (zobacz również punkty 8 i 11).*
- Uwaga.** Przedmioty te mogą zawierać zapały o nieznacznej sile wybuchowej (pkt 2).
8. *Przedmioty zawierające środki świetlne i sygnałowe, z ładunkiem miotającym lub bez, z ładunkiem wyrzucanym lub bez oraz bez ładunku detonującego, przy czym ładunki miotające i świetlne powinny posiadać takie zagęszczenie, aby mogły spalać się bez wybuchu.*
9. *Przedmioty dymotwórcze, zawierające chlorały albo zdolny do wybuchu ładunek lub zapłonnik.*
- Odnośnie do materiałów dymotwórczych używanych w rolnictwie i leśnictwie zobacz klasa I c, c. m. 101, punkt 27.

action par friction, par percussion ou par l'électricité,

- d) *les fusées sans dispositif produisant un effet brisant (par ex. détonateur) et sans charge de transmission.*
- 3° *Les pétards de chemin de fer.*
- 4° *Les cartouches pour armes à feu portatives [à l'exclusion de celles qui comportent une charge d'éclatement; (voir sous 11°)]:*
- les cartouches de chasse;*
 - les cartouches Flobert;*
 - les cartouches à charge traçante;*
 - les cartouches à charge incendiaire;*
 - les autres cartouches à percussion centrale.*
- Nota.** En dehors des cartouches de chasse à grains de plomb, ne sont considérés comme objets du 4° que les cartouches dont le calibre ne dépasse pas 13,2 mm.
- 5° *Les amorces détonantes:*
- les détonateurs avec ou sans dispositif de retardement; les raccords à retard pour cordons détonants;*
 - les détonateurs munis d'amorces électriques avec ou sans dispositif de retardement;*
 - les détonateurs reliés solidement à une mèche de poudre noire;*
 - les détonateurs avec relais (détonateurs combinés avec une charge de transmission composée d'un explosif comprimé); voir aussi Appendice I, marg. 1110;*
 - les fusées avec détonateur (fusées-détonateurs) avec ou sans charge de transmission;*
 - les bouchons allumeurs avec ou sans dispositif de retardement, avec ou sans dispositif mécanique de mise à feu et 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 objets avec charge propulsive, autres que ceux qui sont dénommés sous 8°; les objets avec charge d'éclatement; les objets, avec charges propulsive et d'éclatement, à condition qu'ils ne contiennent que des matières explosibles de la classe I a, tous sans dispositif produisant un effet brisant (par ex. détonateur). La charge de ces objets peut comporter une matière éclairante (voir aussi sous 8° et 11°).*
- Nota.** Les amorces non détonantes (2°) sont admises dans ces objets.
- 8° *Les objets chargés en matières éclairantes ou destinées à la signalisation, avec ou sans charge propulsive, avec ou sans charge d'expulsion et sans charge d'éclatement, dont la matière propulsive ou éclairante est comprimée de manière que les objets ne puissent faire explosion lorsqu'on y met le feu.*
- 9° *Les engins fumigènes renfermant des chlorates ou munis d'une charge explosive ou d'une charge d'inflammation explosive.*

Quant aux matières produisant des fumées pour des buts agricoles et forestiers, voir à la classe I c, marg. 101, 27°.

10. *Torpedy wiertnicze* z ładunkiem dynamitu lub materiałem wybuchowym podobnym do dynamitu, bez zapalników i bez urządzeń detonujących (jak spłonki detonujące); sprzęt z ładunkiem kruszącym dla celów gospodarczych, zawierającym najwyżej 1 kg materiału wybuchowego umieszczonego w osłonie bez spłonek detonujących.
11. *Przedmioty z ładunkiem detonującym*, przedmioty z ładunkiem miotającym i detonującym wszystkie z urządzeniami detonującymi (spłonki detonujące), dobrze zabezpieczone. Waga poszczególnych przedmiotów nie może przekraczać 25 kg.

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

62 (1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tak szczelne, aby nic z jego zawartości nie mogło się przedostać na zewnątrz. Zabezpieczenie zamknięć opakowań przez owiązanie taśmami lub drutem metalowym jest dozwolone; jest ono konieczne, jeśli pokrywy skrzyń posiadające zawiasy pozbawione są dostatecznego urządzenia zabezpieczającego przed rozluźnieniem zamknięcia.

(2) Materiał, z którego zrobione jest opakowanie i jego zamknięcie, nie powinien ulegać działaniu zawartości, ani też tworzyć z nią szkodliwych związków.

(3) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniły podczas przewozu i odpowiadały niezawodnie normalnym warunkom przewozu. Przedmioty powinny być w opakowaniu starannie ułożone. To samo dotyczy opakowania wewnętrznego w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Materiały wypełniające, służące do układowania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwości zawartości.

2. Opakowanie poszczególnych rodzajów przedmiotów.

63 Przedmioty wymienione w punkcie 1 należy pakować:

- a) wymienione w punkcie 1 a) i b): w naczynia drewniane lub wodoszczelne beczki tekturowe. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 120 kg, a przy użyciu beczek tekturowych 75 kg;
- b) wymienione w punkcie 1 c): nawijane w odciinkach do 250 m na szpule drewniane lub tekturowe. Szpule powinny być zapakowane do skrzyń drewnianych w ten sposób, aby nie mogły się stykać ani ze sobą, ani ze ściankami skrzyń. Jedna skrzynia nie powinna zawierać więcej niż 1000 m lontu;
- c) wymienione w punkcie 1 d): nawijane w odciinkach do 125 m na szpule drewniane lub tekturowe, które powinny być zapakowane do skrzyń drewnianych o grubości ścian najmniej 18 mm, zamykanych na śruby, przy czym

10° *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 (par ex. détonateur), les engins à charge creuse destinés aux buts économiques, renfermant au plus 1 kg d'explosif immobilisé dans l'enveloppe et dépourvus de détonateur.

11° *Les objets avec charge d'éclatement*, les objets avec charges propulsive et d'éclatement, tous munis d'un dispositif produisant un effet brisant (par ex. détonateur), le tout bien garanti. Le poids de chaque objet ne doit pas dépasser 25 kg.

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 colis à l'aide de bandes ou de fils métalliques tendus autour des colis est admise; elle est obligatoire dans le cas des caisses comportant des couvercles à charnières, quand ceux-ci ne sont pas pourvus d'un dispositif efficace s'opposant à tout relâchement de la fermeture.

(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 nocives ou dangereuses.

(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 objets seront solidement assujettis dans leurs emballages, de même que les emballages intérieurs dans les emballages extérieurs.

(4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

2. Emballage d'objets de même espèce.

63 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; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg;
- b) du 1° c): enroulés en longueurs pouvant atteindre 250 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 1000 m de cordeaux;
- c) du 1° d): enroulés en longueur pouvant atteindre 125 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

szpule nie mogą się stykać ani ze sobą, ani ze ściankami skrzyni. Jedna skrzynia nie powinna zawierać więcej niż 1000 m lontu momentalnego.

64 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 2 należy pakować:

a) wymienione w punkcie 2 a): sople zapalające z odkrytą powierzchnią masy zapalającej najwyżej po 500 sztuk, a sople zapalające z przykrytą powierzchnią masy zapalającej najwyżej po 5000 sztuk: w pudełka blaszane, pudełka tekturowe lub skrzyneczki drewniane. Opakowania te umieszcza się następnie w drewnianych lub blaszanych skrzyniach zewnętrznych;

b) wymienione w punkcie 2 b): próżne łuski z zapalnikami wszelkich kalibrów: w opakowania drewniane lub tekturowe albo w worki tekstylne. Próżne łuski bocznego ognia dla flowerów i tym podobnej broni małokalibrowej w ilościach najwyżej 25 000 sztuk można pakować również do worka umieszczonego w skrzyni wyłożonej tekturą falistą;

c) wymienione w punktach 2 c) i d): w pudełka tekturowe, drewniane lub blaszane, które umieszcza się następnie w opakowaniu drewnianym albo metalowym.

(2) Sztuka przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punktach 2 a), c) i d) nie może ważyć więcej niż 100 kg.

65 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 3 należy pakować do skrzyń z desek grubości co najmniej 18 mm fugowanych, spojenych wkrętami drewnianymi. Petardy należy układać w skrzyniach, przekładając je materiałem wypełniającym w ten sposób, aby nie mogły się stykać ani ze sobą, ani ze ściankami skrzyń.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 50 kg.

66 (1) Przedmioty wymienione w punktach 4 a), b) i e) należy pakować do dokładnie zamykanych pudełek blaszanych, drewnianych lub tekturowych bez pozostawiania wolnych przestrzeni.

(2) Przedmioty wymienione w punktach 4 c) i d) należy pakować najwyżej po 400 sztuk do dokładnie zamykanych pudełek blaszanych, drewnianych lub tekturowych; pudełka te należy umieszczać w zewnętrznych skrzyniach drewnianych lub metalowych.

(3) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg.

67 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 5 należy pakować:

a) wymienione w punkcie 5 a): najwyżej 100 sople detonujących lub 50 łączników zabezpieczonych od zapłonu, ułożonych w naczynia z blachy lub wodoszczelnej tektury, przekładając materiałem wypełniającym. Naczynia blaszane powinny być wyłożone materiałem elastycznym. Pokrywy powinny być przytwierdzone przez sklejenie naokoło taśmą.

que les rouleaux ne puissent entrer en contact ni entre eux ni avec les parois de la caisse. Une caisse ne doit pas renfermer plus de 1000 m de mèches détonantes instantanées.

64 (1) Les objets du 2° seront renfermés:

a) du 2° a): les capsules avec charge explosive découverte, au nombre de 500 au plus, et les capsules avec charge explosive couverte, au nombre de 5000 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° 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 en textile. 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) des 2° c) et d): dans des boîtes en carton, en bois ou en tôle qui seront placées dans des emballages en bois ou en métal.

(2) Un colis renfermant des objets des 2° a), c) et d) ne doit pas peser plus de 100 kg.

65 (1) Les objets du 3° seront emballés 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 50 kg.

66 (1) Les objets des 4° a), b) et e) seront placés, sans jeu, dans des boîtes en tôle, en bois ou en carton fermant bien; ces boîtes seront logées, sans vides, dans des caisses d'expédition en métal ou en bois.

(2) Les objets des 4° c) et d) seront placés, par 400 au plus, dans des boîtes en tôle, en bois ou en carton; ces boîtes seront solidement emballées dans des caisses d'expédition en métal ou en bois.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

67 (1) Les objets du 5° seront renfermés:

a) du 5° a): bien protégés contre toute inflammation, par 100 au plus s'il s'agit de détonateurs et par 50 au plus s'il s'agit de raccords, 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

Najwyżej 5 takich naczyń ze splonkami detonującymi lub 10 z łącznikami należy łączyć w paczki lub umieścić w pudełku tekturowym. Paczki lub pudełka należy pakować bądź do zamykanej na śruby skrzyni drewnianej o ścianach grubości co najmniej 18 mm, bądź do naczyń blaszanych, a następnie ułożyć do skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm, przekładając materiałem wypełniającym w ten sposób, aby pomiędzy skrzynią drewnianą lub naczyniem blaszanym a skrzynią zewnętrzną pozostawało zawsze co najmniej 3 cm wolnej przestrzeni, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym;

- b) wymienione w punkcie 5 b): najwyżej 10 sztuk łączone w paczki, przy czym zapłonnik powinien być umieszczony na przemian w jednym i drugim końcu paczki. Najwyżej 10 paczek łączy się w paczkę zbiorową. Najwyżej 5 paczek zbiorowych należy ułożyć w zewnętrzne skrzynie drewniane o ścianach grubości najmniej 18 mm lub w naczynia blaszane, przekładając materiałem wypełniającym, w ten sposób, aby pomiędzy paczkami zbiorowymi a skrzynią zewnętrzną lub naczyniem blaszanym pozostawało zawsze co najmniej 3 cm wolnej przestrzeni, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym;
- c) wymienione w punkcie 5 c): lonty zaopatrzone w splonki detonujące należy zwinąć w krążek; najwyżej 10 krążków należy połączyć w jeden rulon, który pakuje się w papier. Najwyżej 10 rulonów układa się w zamykanej za pomocą śrub skrzyni drewnianej o ściankach grubości najmniej 12 mm i najwyżej 10 skrzynek należy ułożyć w skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm, przekładając materiałem wypełniającym w ten sposób, aby pomiędzy skrynkami a skrzynią zewnętrzną pozostawało zawsze co najmniej 3 cm wolnej przestrzeni, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym;
- d) wymienione w punkcie 5 d): najwyżej 100 detonatorów do skrzyni drewnianej o ściankach grubości co najmniej 18 mm tak, aby były oddzielone od siebie i od ścianek skrzyni przestrzenią nie mniejszą niż 1 cm. Ścianki skrzyni powinny być złączone na wpust, a dno i pokrywa zamykane na śruby. Jeśli skrzynia jest wyłożona blachą cynkową lub aluminiową, to wystarczy grubość ścianek 16 mm. Skrzynie takie należy ułożyć w skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm przekładając materiałem wypełniającym w ten sposób, aby pomiędzy skrzynią wewnętrzną i zewnętrzną pozostawała zawsze wolna przestrzeń co najmniej 3 cm, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym.

Dozwolone jest również pakowanie najwyżej po 5 detonatorów do puszek blaszanych z ułożeniem ich wewnątrz w przegrodach drewnianych. Pokrywa powinna być przyklejona taśmą. Najwyżej 20 puszek blaszanych wkłada się do skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm;

autour au moyen de bandes collées. Les réceptifs seront, par 5 au plus s'il s'agit de détonateurs et par 10 au plus s'il s'agit de raccords, 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 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;

- b) du 5° 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. 5 au plus de ces paquets collecteurs seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition en bois 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;
- c) du 5° c): les mèches munies de détonateurs, 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 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 ou d'aluminium, une épaisseur de paroi de 16 mm est suffisante. Cette caisse sera assujettie, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition 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 dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur;

- e) wymienione w punkcie 5 e): najwyżej 25 sztuk w skrzynki drewniane o ściankach grubości co najmniej 18 mm. Przedmioty powinny być unieruchomione za pomocą wkładek drewnianych tak, aby były oddalone od siebie i od ścianek skrzynki co najmniej o 2 cm; ścianki skrzynek powinny być złączone na wpust, a dno i pokrywa umocowane śrubami. Najwyżej 5 skrzynek należy ułożyć w skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm przekładając materiałem wypełniającym w ten sposób, aby pomiędzy skrzynkami a skrzynią zewnętrzną pozostawała zawsze wolna przestrzeń co najmniej 3 cm, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym;
- f) wymienione w punkcie 5 f): najwyżej 50 sztuk w skrzyniach drewnianych lub metalowych; w tych skrzyniach każdy zapalnik powinien być unieruchomiony za pomocą wkładek drewnianych tak, aby detonatory były oddalone od siebie i od ścianek skrzyni co najmniej o 2 cm. Zamknięcie pokrywy skrzyni powinno zapewniać unieruchomienie zawartości. Najwyżej 3 takie skrzynie należy umieścić, bez pozostawienia wolnej przestrzeni, w skrzyni drewnianej zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm; albo

w pudełkach drewnianych lub metalowych; w pudełkach tych należy unieruchomić zapalniki przy pomocy krat tak, aby pomiędzy poszczególnymi zapalnikami, jak również między zapalnikami a drewnianymi lub metalowymi ściankami pudełka był odstęp co najmniej 2 cm i zawartość pudełka nie mogła się porużyć. Pudełka należy włożyć do skrzyni zewnętrznej o ścianach grubości co najmniej 18 mm w ten sposób, aby pomiędzy pudełkami, jak również między pudełkami a skrzynią pozostawała wolna przestrzeń co najmniej 3 cm, którą należy wypełnić materiałem pakunkowym. Sztuka przesyłki nie może zawierać więcej niż 150 zapalników.

(2) Pokrywa skrzyni powinna być zamykana na śruby lub na zawiasy i skobel.

(3) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg; jeśli waży ona więcej niż 25 kg, musi być zaopatrzona w uchwyty lub listwy.

(4) Każdą sztukę przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punkcie 5 należy zaopatrzyć w zamknięcia bądź za pomocą plomb lub pieczęci (odcisk lub znak), umieszczonych na dwóch główkach śrub na końcach głównej osi pokrywy lub przy skoblu, bądź za pomocą taśmy ze znakiem fabrycznym, naklejonej na pokrywę i dwie przeciwległe ściany skrzyni.

68

(1) Przedmioty wymienione w punkcie 6 powinny być owinięte każdy z osobna papierem i umieszczone w opakowaniu z tektury falistej. Pakuje się je najwyżej po 25 sztuk do pudełek tekturowych lub blaszanych. Pokrywy pudełek powinny być zabezpieczone naklejoną dookoła taśmą. Najwyżej 20 pudełek należy umieścić w drewnianej skrzyni zewnętrznej. Skrzynie o wadze większej niż 25 kg powinny posiadać uchwyty lub listwy.

e) du 5° e): 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. 5 caisses au plus seront assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse d'expédition 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 50 au plus dans des caisses en bois ou dans des caisses métalliques; dans ces caisses chaque partie détonante du bouchon allumeur sera disposée dans un logement d'un tasseau en bois, la distance entre deux détonateurs voisins, ainsi que la distance entre les détonateurs des bouchons extrêmes et la paroi de la caisse étant de 2 cm au moins: la fermeture du couvercle de la caisse assurera une immobilisation complète de l'ensemble; 3 caisses au plus seront placées sans vide, dans une caisse d'expédition en bois dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur; ou

dans des boîtes en bois ou en métal; dans ces boîtes, chaque bouchon allumeur sera maintenu par un cadre, la distance entre deux bouchons allumeurs, ainsi que la distance entre un bouchon allumeur et la paroi de la boîte en bois ou en métal étant de 2 cm au moins, et de façon que l'immobilisation de l'ensemble soit garantie; ces boîtes seront placées dans une caisse d'expédition dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur, de façon qu'il existe partout, entre les boîtes ainsi qu'entre les boîtes et la caisse d'expédition, un espace de 3 cm au moins bourré de matières de remplissage; un colis ne doit pas renfermer plus de 150 bouchons allumeurs.

(2) Le couvercle de la caisse d'expédition sera fermé au moyen de vis ou de charnières et de fer rabattus.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg; les colis qui pèsent plus de 25 kg seront pourvus de poignées ou de tasseaux.

(4) Chaque colis renfermant des objets du 5° sera pourvu d'une fermeture assurée soit a moyen de plombes ou de cachets (empreinte de marque) appliqués à deux têtes de vis aux extrémités du grand axe du couvercle ou des fers rabattus, soit au moyen d'une bande portant la marque de fabrique et collée sur le couvercle et sur deux parois opposées de la caisse.

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) Sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 50 kg.

69 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 7 należy pakować do zamykanych na śruby lub na zawiasy i skobel skrzyń drewnianych o ścianach grubości co najmniej 16 mm albo do niemniej wytrzymałych naczyń z metalu lub odpowiedniego tworzywa sztucznego. Przedmioty o wadze większej niż 20 kg można przewozić także w obitkach drewnianych lub bez opakowania.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg, jeśli zawiera przedmioty, których poszczególna waga nie przekracza 1 kg. Skrzynie o wadze ponad 25 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy.

70 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 8 należy pakować do skrzyń drewnianych lub doszczelnionych beczek tekturowych lub do odpowiednich naczyń ze stali, metalu lub innego niemniej wytrzymałego tworzywa sztucznego. Główna zapłonu powinna być tak zabezpieczona, aby ładunek nie mógł się wysypywać.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg, a przy użyciu beczki tekturowej 75 kg. Skrzynie o wadze ponad 25 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy.

71 Przedmioty wymienione w punkcie 9 należy pakować do naczyń drewnianych, które powinny być zaopatrzone w uchwyty lub listwy, jeśli ważą więcej niż 25 kg. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

72 Przedmioty wymienione w punkcie 10 należy pakować do skrzyń drewnianych, które powinny być zaopatrzone w uchwyty lub listwy, jeśli ważą więcej niż 25 kg.

73 Przedmioty wymienione w punkcie 11 należy pakować:

a) przedmioty o średnicy mniej niż 13,2 mm: po 25 sztuk, bez luzu, w dobrze zamknięte pudełka tekturowe lub naczynia z odpowiedniego tworzywa sztucznego o równorzędnej wytrzymałości; pudełka te lub naczynia należy układać, bez pozostawiania wolnej przestrzeni, w skrzynki drewniane o ścianach grubości co najmniej 18 mm, wewnątrz wyłożonych blachą cynkową, białą lub aluminiową, albo odpowiednim sztucznym tworzywem o równorzędnej wytrzymałości.

Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 60 kg. Sztuki, które ważą ponad 25 kg, muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy;

b) przedmioty o przekroju od 13,2 do 57 mm:

1. pojedynczo w mocną dobrze dopasowaną i na obu końcach dobrze zamkniętą powłokę z tektury lub odpowiedniego tworzywa sztucznego; albo pojedynczo w mocną dobrze dopasowaną i na jednym końcu zamkniętą, a na drugim otwartą powłokę z tektury lub odpowiedniego tworzywa sztucznego; albo pojedynczo w mocną dobrze dopasowaną, na obu końcach otwartą powłokę z tektury lub

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 50 kg.

69 (1) Les objets du 7° seront emballés dans des caisses en bois, fermées au moyen de vis ou de charnières et de fers rabattus et dont les parois auront au moins 16 mm d'épaisseur, ou dans des récipients en métal ou en matière plastique appropriée d'une résistance équivalente. Les objets pesant plus de 20 kg pourront être également expédiés dans des harasses ou sans emballage.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg lorsqu'il contient des objets dont le poids de chacun ne dépasse pas 1 kg. Les caisses qui pèsent plus de 25 kg seront pourvues de poignées ou de tasseaux.

70 (1) Les objets du 8° seront emballés dans des caisses en bois ou dans des tonneaux en carton imperméabilisé, ou dans des récipients appropriés en acier ou autre métal ou en matière plastique d'une résistance équivalente. La tête d'allumage sera protégée de manière à empêcher tout épanchement de la charge hors de l'objet.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne devra pas peser plus de 75 kg. Les caisses qui pèsent plus de 25 kg seront pourvues de poignées ou de tasseaux.

71 Les objets du 9° seront renfermés dans des emballages en bois, qui, s'ils pèsent plus de 25 kg, seront munis de poignées ou de tasseaux. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

72 Les objets du 10° seront emballés dans des caisses en bois qui seront pourvues de poignées ou de tasseaux si la caisse pèse plus de 25 kg.

73 Les objets du 11° seront emballés:

a) les objets d'un diamètre inférieur à 13,2 mm, par 25 au plus, sans jeu, dans des boîtes en carton fermant bien ou dans des récipients en matière plastique appropriée d'une résistance équivalente; ces boîtes ou récipients seront placés, sans vides, dans une caisse en bois dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur et qui pourra être garnie intérieurement d'un revêtement en zinc, en fer-blanc, en aluminium ou en matière plastique appropriée ou matière similaire, d'une résistance équivalente.

Un colis ne doit pas peser plus de 60 kg. Les colis pesant plus de 25 kg seront pourvus de poignées ou de tasseaux.

b) les objets d'un diamètre de 13,2 mm jusqu'à 57 mm:

1° isolément dans un tube en carton ou en matière plastique appropriée, fort, bien adapté et fermant bien aux deux extrémités; ou isolément dans un tube en carton ou en matière plastique appropriée, fort, bien adapté, fermé à une extrémité et ouvert à l'autre; ou isolément dans un tube en carton ou en matière plastique appropriée, ouvert aux deux extrémités, mais portant

odpowiedniego tworzywa sztucznego, która posiada wewnątrz występ do unieruchomienia przedmiotu.

W powyższy sposób opakowane przedmioty należy układać warstwami najwyżej po 300 sztuk przy przekroju od 13,2 do 21 mm, 60 sztuk przy przekroju ponad 21 do 37 mm i 25 sztuk przy przekroju ponad 37 do 57 mm do drewnianej skrzyni o ścianach grubości co najmniej 18 mm, wyłożonej białą cynkową, białą lub aluminiową.

Jeżeli przedmioty są zapakowane w powłoki papierowe otwarte na obu końcach lub na jednym końcu, wówczas ściany skrzyni zewnętrznej od strony otwarcia powłoki powinny być wyłożone warstwą filcu o grubości co najmniej 7 mm lub dwustronna tkaniną falistą, lub podobnym materiałem.

Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg. Sztuki przesyłki o wadze ponad 25 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy;

2. przedmioty o przekroju 20 mm można pakować również w ilości po 10 sztuk do dokładnie dopasowanego, mocnego parafinowanego pudełka tekturowego z dziurkowaną wkładką na dnie i przedziałką ścianek z parafinowanej tektury. Pudełka powinny być zamykane pokrywami zabezpieczonymi przez sklejenie.

Najwyżej 30 pudełek należy bez pozostawiania wolnej przestrzeni układać w skrzyni drewnianej, o ścianach grubości najmniej 18 mm, wewnątrz wykładanej blachą cynkową, białą lub aluminiową.

Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg. Sztuki ponad 25 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy;

- c) inne przedmioty wymienione w punkcie 11: według postanowień podanych w c. m. 69 (1). Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg. Sztuki ponad 25 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty lub listwy;

Uwaga. Przy przedmiotach zawierających ładunek miotający jak również detonujący określenie „średnica” dotyczy cylindrycznej części przedmiotu zawierającego materiał kruszący.

3. Pakowanie razem.

74 Przedmioty wymienione w jednym i tym samym punkcie c. m. 61 nie mogą być łączone w jedną sztukę przesyłki ani z innego rodzaju przedmiotami wymienionymi w tym samym punkcie, ani z przedmiotami wymienionymi w innym punkcie tejże c. m., ani z materiałami lub przedmiotami innych klas, ani z innymi towarami, z wyjątkiem:

- a) przedmiotów wymienionych w punkcie 1 razem ze sobą, a mianowicie: wymienionych w punktach 1 a) i b) razem ze sobą według c. m. 63.

intérieurement un ressaut capable d'immobiliser l'objet.

Emballés de la sorte, les objets d'un diamètre de 13,2 jusqu'à 21 mm à raison de 300 au plus, d'un diamètre de plus de 21 jusqu'à 37 mm à raison de 60 au plus, et d'un diamètre de plus de 37 jusqu'à 57 mm à raison de 25 au plus, seront placés par couches dans une caisse en bois dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur et qui sera garnie intérieurement d'un revêtement en tôle de zinc, en fer-blanc ou en tôle d'aluminium.

Pour les objets emballés dans des tubes ouverts aux deux extrémités ou à une extrémité, la caisse d'expédition sera garnie intérieurement, du côté des extrémités ouvertes des tubes, d'une plaque en feutre de 7 mm au moins d'épaisseur, d'une feuille en carton ondulé double-face ou de matière similaire.

Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg. Les colis pesant plus de 25 kg seront munis de poignées ou de tasseaux;

- 2° les objets d'un diamètre de 20 mm, à raison de 10 au plus, peuvent aussi être emballés dans une boîte en carton appropriée, solide paraffinée, munie d'un fond troué et de parois de séparation en carton paraffiné. Les boîtes seront fermées par un rabat collé.

30 boîtes au plus seront placées sans jeu dans une caisse en bois dont les parois auront au moins 18 mm d'épaisseur et qui sera garnie intérieurement d'un revêtement en tôle de zinc, en fer-blanc ou en tôle d'aluminium.

Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg. Les colis pesant plus de 25 kg seront pourvus de poignées ou de tasseaux;

- c) les autres objets du 11°: d'après les prescriptions du marg. 69 (1). Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg. Les colis pesant plus de 25 kg seront pourvus de poignées ou de tasseaux.

Nota. Pour les objets contenant tant des charges propulsives que des charges d'éclatement, le diamètre doit être rapporté à la partie cylindrique des objets contenant la charge d'éclatement.

3. Emballage en commun.

74 Les objets dénommés sous un chiffre de 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 marginal, 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° entre eux, savoir: ceux des 1° a) et b), dans l'emballage conforme au marg. 63.

Jeżeli przedmioty wymienione w punkcie 1 c pakuje się razem z przedmiotami wymienionymi w punktach 1 a) lub b) albo z jednym i drugim, wówczas przedmioty wymienione w punkcie 1 c) powinny być zapakowane według przepisów dla nich przewidzianych, a opakowanie zewnętrzne powinno odpowiadać przepisom o opakowaniu przedmiotów wymienionych w punktach 1 a) lub b). Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 120 kg;

- b) przedmioty wymienione w punkcie 2 a) z przedmiotami wymienionymi w punkcie 2 b), jeśli jedne i drugie są zapakowane do pudełek ułożonych w skrzyni drewnianej; sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg;
- c) przedmioty wymienione w punkcie 4, tylko razem ze sobą w drewnianym opakowaniu zewnętrznym przy zachowaniu przepisów o opakowaniu wewnętrznym. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg;
- d) przedmioty wymienione w punkcie 7 z przedmiotami podpadającymi pod punkt 5 a), d), e) i f), jeśli opakowanie tych ostatnich utrudni przeniesienie wszelkich możliwych wybuchów na przedmioty wymienione w punkcie 7. W każdej sztuce przesyłki ilość przedmiotów wymienionych w punktach 5 a), d), e) i f) musi być zgodna z ilością przedmiotów wymienionych w punkcie 7. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

75 Sztuki przesyłki z przedmiotami wymienionymi w klasie Ib należy zaopatrzyć w nalepki według wzoru nr 1.

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

76 (1) Przedmioty wymienione w punktach 3, 5 i 7 można nadawać jako przesyłki pośpieszne tylko w przesyłkach wagonowych; przedmioty wymienione w punktach 10 i 11 nie mogą być nadawane jako przesyłki pośpieszne, lecz tylko jako zwyczajne przesyłki wagonowe.

(2) Przedmioty wymienione w punktach 4 a) i b) mogą być nadawane jako przesyłki ekspresowe; w tym przypadku przesyłka nie może ważyć więcej niż 40 kg.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

77 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 61; należy ją podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID“ (np. 1 b, punkt 2 a) RID).

(2) Nadawca powinien zaświadczyć w liście przewozowym: „Właściwości towaru i opakowania odpowiadają przepisom RID“.

Lorsque des objets du 1° c) sont réunis dans un même colis avec des objets des 1° a) ou b) ou des deux, ceux du 1° c) doivent être emballés comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres et l'emballage d'expédition doit être celui qui est prescrit pour les objets des 1° a) ou b). Un colis ne doit pas peser plus de 120 kg;

- b) les objets du 2° a) avec ceux du 2° b), pourvu que les uns et les autres soient contenus dans des emballages intérieurs formés de boîtes placées dans des caisses en bois. Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg;
- c) les objets du 4°, 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;
- d) les objets du 7° avec ceux qui appartiennent aux 5° a), d), e) et f), à la condition que l'emballage de ces derniers empêche la transmission d'une détonation éventuelle sur les objets du 7°. Dans un colis, le nombre des objets des 5° a), d), e) et f) doit coïncider avec celui des objets du 7°. Un colis ne doit pas peser plus de 100 kg.

4. Inscriptions et étiquettes de dangers sur les colis (voir Appendice V).

75 Les colis renfermant des objets de la classe Ib seront munis d'étiquettes conformes au modèle N° 1.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

76 (1) Les objets des 3°, 5° et 7° ne sont admis en grande vitesse qu'en wagons complets. Les objets des 10° et 11° sont exclus du transport en grande vitesse; ils ne sont admis en petite vitesse qu'en wagons complets.

(2) Les objets des 4° a) et b) peuvent être expédiés également en colis express; dans ce cas, un colis ne doit pas peser plus de 40 kg.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

77 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 61; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. 1 b, 2° a), RID].

(2) L'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «La nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions du RID».

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.
a. Dla sztuk przesyłek.

78 (1) Przedmioty klasy 1 b) należy ładować do wagonów krytych.

(2) Nie opakowane przedmioty wymienione w punkcie 7 należy układać w wagonie w taki sposób, aby nie mogły się przesuwać.

(3) Do przewozu przedmiotów wymienionych w punktach 10 i 11 należy używać tylko wagonów krytych ze sprężynowymi zderzakami i sprężkami, mocnym i trwałym dachem, bez szpar, dobrze zamykającymi się drzwiami i okiennicami (otworami powietrznymi) i możliwie bez urządzeń hamulcowych. W razie użycia wagonów z urządzeniami hamulcowymi należy dołożyć starań, ażeby nie mogły być uruchomione. Wewnątrz wagonu nie powinno być żadnych wystających przedmiotów żelaznych, nie stanowiących części konstrukcyjnych wagonu. Drzwi i okiennice (otwory powietrzne) wagonu muszą być zawsze zamknięte.

(4) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi zobacz Dodatek IV.

(5) Sztuki przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punktach 10 i 11 należy układać w wagonie w sposób zabezpieczający je od tarcia, podrzucania, uderzania, przewracania i upadku.

- b. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

79 (1) Sztuki przesyłki z przedmiotami zaliczonymi do niniejszej klasy mogą być przewożone w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Zakazy ładowania razem podane pod c. m. 81 obowiązują również dla zawartości małych pojemników (małych kontenerów), jak również dla wagonów, którymi przewożone są małe pojemniki.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

80 Po obydwu stronach wagonu, do którego załadowano sztuki przesyłki klasy I b, powinny być umieszczone nalepki wzoru nr 1.

E. Zakazy ładowania razem.

81 (1) Momentalne lonty detonujące (punkt 1 d), petardy kolejowe (punkt 3), spłonki detonujące (punkt 5) i przedmioty wymienione w punktach 10 i 11 nie powinny być ładowane do jednego wagonu:

- a) z materiałami wybuchowymi klasy I a (c. m. 21);
b) z przedmiotami klasy I b punkt 6 (c. m. 61);
c) z płynnymi materiałami łatwo zapalnymi klasy III a (c. m. 301).

(2) Nie powinny być również ładowane do jednego wagonu:

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.
a. Pour les colis.

78 (1) Les objets de la classe I b seront chargés dans des wagons couverts.

(2) Les objets du 7° sans emballage seront placés dans les wagons de façon qu'ils ne puissent pas se déplacer.

(3) Ne doivent être employés pour les objets des 10° et 11° 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. En cas d'utilisation de wagons pourvus d'appareils de freinage, ceux-ci seront mis en état de ne pas pouvoir être actionnés. 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.

(4) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir Appendice IV.

(5) Les colis renfermant des objets des 10° et 11° seront arrimés dans les wagons de manière qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute.

- b. Pour les petits containers.

79 (1) Les colis renfermant des objets rangés dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 81 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container ainsi que dans le wagon transportant un ou plusieurs petits containers.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

80 Les wagons dans lesquels sont chargés des colis renfermant des objets de la classe I b porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 1.

E. Interdictions de chargement en commun.

81 (1) Les mèches detonantes instantanées [1° d)], les pétards de chemin de fer (3°), les amorces detonantes (5°) et les objets des 10° et 11° ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec des matières explosibles de la classe I a (marg. 21);
b) avec les objets du 6° de la classe I b (marg. 61);
c) avec les matières liquides inflammables de la classe III a (marg. 301);

(2) Ne doivent pas non plus être chargés en commun dans le même wagon:

- a) momentalne lonty detonujące (punkt 1 d), petardy kolejowe (punkt 3) i splotki detonujące (punkt 5) z przedmiotami klasy I b, punkty 7, 8 i 11 (c. m. 61);
- b) przedmioty wymienione w punkcie 10 z przedmiotami wymienionymi w punktach 3, 5, 7, 8 i 11 klasy I b (c. m. 61);
- c) przedmioty wymienione w punkcie 11 z przedmiotami wymienionymi w punktach 3, 5, 7, 8 i 10 klasy I b (c. m. 61).

(3) Przedmioty klasy I b nie mogą być ładowane do jednego wagonu:

- a) z materiałami samozapalnymi wymienionymi w punktach 3 i 9 b) c. m. 201, jak również z innymi materiałami klasy II, jeżeli nie są zapakowane do naczyń metalowych;
- b) z materiałami podtrzymującymi palenie klasy III c (c. m. 371);
- c) z materiałami radioaktywnymi klasy IV b (c. m. 451);
- d) z kwasem azotowym i mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym z punktów 1 e), 2 i 1 f) 2 klasy V (c. m. 501).

82 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, należy sporządzić oddzielne listy przewozowe (CIM art. 6 § 9 d).

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

83 Nie ma przepisów.

84-99

KLASA 1 c. MATERIAŁY ZAPALAJĄCE, OGNIE SZTUCZNE I PODOBNE MATERIAŁY

1. Wyszczególnienie towarów,

100 (1) Spośród materiałów i przedmiotów wyszczególnionych w tytule klasy I c dopuszcza się do przewozu tylko wymienione pod c. m. 101 i tylko na warunkach przewidzianych w c. m. 100 (2) do 120 i tym samym uważa się je za przedmioty RID.

Uwaga. Próżne opakowania po przedmiotach klasy I c nie podlegają przepisom RID.

(2) Co do swego składu przedmioty dopuszczone do przewozu powinny odpowiadać warunkom następującym:

- a) ładunek wybuchowy powinien być tak sporządzony, rozmieszczony i rozłożony, aby tarcie, wstrząs, uderzenie lub zapalenie się zapakowanych przedmiotów nie mogło spowodować wybuchu całej zawartości sztuk przesyłki;
- b) biały lub żółty fosfor może być stosowany tylko w przedmiotach wymienionych w punktach 2 i 20 (c. m. 101);
- c) materiał wybuchowy w ogniach sztucznych (c. m. 101 punkty 21 do 24) i materiał dymotwórczy w przedmiotach służących do walki ze szkodnikami (c. m. 101 pkt 27) nie powinny zawierać chloranów;

a) les mèches d etonantes instantan ees [1  d)], les pétards de chemin de fer (3 ) et les amorces d etonantes (5 ) avec les objets des 7 , 8  et 11  de la classe I b (marg. 61);

b) les objets du 10  avec les objets des 3 , 5 , 7 , 8  et 11  de la classe I b (marg. 61);

c) les objets du 11  avec les objets des 3 , 5 , 7 , 8  et 10  de la classe I b (marg. 61).

(3) Les objets de la classe I b ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

a) avec les matières sujettes à l'inflammation spontanée des 3  et 9  b) du marg. 201 ainsi qu'avec toutes les autres matières de la classe II, lorsque leur emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal;

b) avec les matières comburantes de la classe III c (marg. 371);

c) avec les matières radioactives de la classe IV b (marg. 451);

d) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1  e) 2 et 1  f) 2 de la classe V (marg. 501).

82 De 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

83 Pas de prescriptions.

84-99

CLASSE 1 c. INFLAMMATEURS, PIÈCES D'ARTIFICE ET MARCHANDISES SIMILAIRES

1. Enumération des marchandises.

100 (1) Parmi les objets et matières visés par le titre de la classe I c ne sont admis au transport que ceux qui sont énumérés au marg. 101, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 100 (2)   120. Ils sont dès lors des objets du RID.

Nota. Les emballages vides ayant renfermé des objets de la classe I c ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

(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.

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    24 ) et les compositions fumigènes des matières utilisées pour la lutte contre les parasites (marg. 101, 27 ) ne doivent pas contenir de chlorate.

d) materiał wybuchowy musi odpowiadać warunkom stałości c. m. 1111, Dodatek I,

d) La charge explosive doit satisfaire à la condition de stabilité du marg. 1111 de l'Appendice I,

101

A. Środki zapalające:

101 A. Inflammateurs:

- 1. a) Zapalki bezpieczne (na bazie chloranu potasu i siarki);
b) zapalki na bazie chloranu potasu i trójsiarczku fosforu, jak również przedmioty do zapalania przez potarcie.
- 2. Taśmy zapalne do lamp bezpieczeństwa i taśmy zapalne parafinowane do lamp bezpieczeństwa. 1000 zapalników może zawierać powyżej 7,5 kg masy wybuchowej.
Co do innych taśm zapalnych zobacz punkt 15.
- 3. Lonty z prochem czarnym wolnopalne (lonty o cienkiej, gęstej pochwecie i z rdzeniem o małej średnicy z czarnego prochu).
Co do innych lontów zobacz klasa Ib, punkt 1 (c. m. 61).
- 4. Nici piroksylinowe (nitrowane nici bawełniane), zobacz również Dodatek I, c. m. 1101.
- 5. Zapalniki do lontów (rurki papierowe lub tekturowe z niedużym ładunkiem masy zapalającej, składającej się ze związków bogatych w tlen i ze związków organicznych, również z dodaniem nitrozwiązków aromatycznych) i kapsle termitowe z pigułkami zapalającymi.
- 6. Zapalniki do lontów bezpieczne (spłonka papierowa zawierająca zapalnik z przewleconą nicią przeznaczoną do wywołania tarcia lub rozrywu albo o podobnej konstrukcji).
- 7. a) Zapalniki elektryczne bez spłonek detonujących;
b) główki do zapalników elektrycznych.
- 8. Elektryczne blaszki zapalne (jak do fotograficznych proszków błyskowych), ładunek zapalający poszczególnej blaszki nie powinien przekraczać 30 kg, ani zawierać więcej niż 10% piorunianu rtęci.

- 1° a) Les allumettes de sûreté (à base de chlorate de potassium et de soufre);
b) les allumettes à base de chlorate de potassium et de sesquisulfure de phosphore, ainsi que les inflammateurs à friction.
- 2° Les bandes d'amorces pour lampes de sûreté et les bandes d'amorces paraffinées pour lampes de sûreté. 1000 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° (marg. 61).
- 4° Le fil pyroxylé (fils de coton nitré). Voir aussi Appendice I, marg. 1101.
- 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 thermitite avec des pastilles d'allumage.
- 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° a) Les amorces électriques sans détonateur;
b) les pastilles pour amorces électriques.
- 8° Les inflammateurs électriques (par 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% de fulminate de mercure.

Uwaga. Urządzenia do wytwarzania światła błyskowego w rodzaju lamp żarowych, które zawierają ładunek zapalający podobny do ładunku elektrycznych blaszek zapalnych, nie podlegają przepisom RID.

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 soumis aux prescriptions du RID.

B. Przedmioty i zabawki pirotechniczne; zapalniki i wstążki zapalne; pukawki:

B. Articles et jouets pyrotechniques; amorces et rubans d'amorces; articles détonants:

- 9. Przedmioty pirotechniczne (jak cylindry Bosko, bomby z konfetti, owoce kotylionowe). Każdy przedmiot z bawełną nitrowaną (bawełną kolodionową) może zawierać najwyżej 1 g tej bawełny.
- 10. Cukierki strzelające, karty kwiatowe, karty papieru nitrowanego (kolodionowego).
- 11. a) Groch strzelający, granaty strzelające i tym podobne zabawki pirotechniczne, zawierające piorunian srebra;
b) zapalki strzelające;
c) wkładki strzelające.
Do a), b) i c): 1000 sztuk może zawierać najwyżej 2,5 g piorunianu srebra.

- 9° Les articles pyrotechniques de salon (par 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 par pièce.
- 10° Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier nitré (papier-collodion).
- 11° a) Les pois fulminants, grenades fulminantes et autres jouets pyrotechniques similaires renfermant du fulminate d'argent;
b) les allumettes fulminantes;
c) les accessoires à fulminate d'argent.
Ad a), b) et c): 1000 pièces ne doivent renfermer que 2,5 g au plus de fulminate d'argent.

12. *Kamienie strzelające*, zawierające każdy na powierzchni najwyżej 3 g masy wybuchowej. Pioruniący nie mogą stanowić masy wybuchowej.
13. *Zapałki pirotechniczne* (jak zapałki bengalskie, zapałki z deszczem złocistym, zapałki z deszczem kwiatowym).
14. *Świece cudowne bez główki zapalającej*.
15. *Listki zapalne, taśmy zapalne i pierścienie zapalne*: 1000 tych przedmiotów może zawierać najwyżej 7,5 g masy wybuchowej, w której nie powinno być piorunianu.
Co do taśm zapalnych do lamp bezpieczeństwa zobacz punkt 2.
16. *Korki strzelające z masą wybuchową z fosforu i chloranu* albo też z zaprasowanym w rurki tekturowe ładunkiem piorunianu lub masy o podobnym składzie. 1000 korków może zawierać najwyżej 60 g chloranowej masy wybuchowej albo najwyżej 10 g piorunianu.
17. *Krążki strzelające z masą wybuchową z fosforu i chloranu*. 1000 krążków może zawierać najwyżej 45 g masy wybuchowej.
18. *Kapiszoniki tekturowe (amunicja lilipucia)* z masą wybuchową z fosforu i chloranu albo z ładunkiem piorunianu lub z masy o podobnym składzie. 1000 kapiszoników może zawierać najwyżej 25 g masy wybuchowej.
19. *Kapiszoniki tekturowe* (wybuchające pod nogą) z osłoniętą masą wybuchową z fosforu i chloranu. 1000 kapiszoników może zawierać najwyżej 30 g masy wybuchowej.
20. a) *Płytki strzelające*;
b) *martynika* (tzw. hiszpańskie ognie sztuczne),
jedne i drugie zawierające mieszaniny fosforu białego (żółtego) i czerwonego z chloranem potasu oraz co najmniej 50% domieszek biernych, nie biorących udziału w reakcji mieszaniny fosforu i chloranu. Płytki nie może ważyć więcej niż 2,5 g, a martynika więcej niż 0,1 g.
- 12° *Les pierres fulminantes*, portant à la surface une charge d'explosif de 3 g au plus par pièce à l'exclusion de fulminate.
- 13° *Les allumettes pyrotechniques* (par 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*. 1000 amorces ne doivent pas renfermer plus de 7,5 g d'explosif exempt de fulminate.
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. 1000 bouchons ne doivent renfermer que 60 g au plus d'explosif chloraté ou 10 g au plus de fulminate ou de composition à base de fulminate.
- 17° *Les pétards ronds* avec une charge explosive à base de phosphore et de chlorate. 1000 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. 1000 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. 1000 amorces ne doivent renfermer que 30 g au plus d'explosif.
- 20° a) *Les plaques détonantes*;
b) *les martinikas* (dits *feux d'artifice espagnols*),
les unes et les autres se composent d'un mélange de phosphore blanc (jaune) et rouge avec du chlorate de potassium et au moins 50% 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. Ognie sztuczne:

21. *Rakiety z gradem bez spłonek detonujących, bomby i garnki ogniste*. Waga ładunku łącznie z ładunkiem miotającym nie powinna przekraczać 14 kg na sztukę; całkowita waga bomby lub garnka ognistego nie może przekraczać 18 kg.
22. *Bomby ogniste, rakiety, świece rzymskie, fontanny, młynki ogniste i tym podobne ognie sztuczne* z ładunkami, które w poszczególnej sztuce nie mogą ważyć więcej niż 1200 g.
23. *Huki armatnie lub papierowe moździerze* zawierające w jednej sztuce najwyżej 600 g ziarnistego prochu czarnego lub 220 g materiału wybuchowego, nie więcej niebezpiecznego, niż pył aluminiowy z nadchloranem potasu oraz huki karabinowe (petardy), zawierające w jednej sztuce najwyżej 20 g ziarni-

C. Pièces d'artifice:

- 21° *Les fusées paragrêles* non munies de détonateur, les *bombes* et les *pois à feu*. La charge, y compris la charge propulsive, ne doit pas peser plus de 14 kg par pièce, la bombe ou le pot à feu plus de 18 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 1200 g par pièce.
- 23° *Les coups de canon* renfermant par pièce au plus 600 g de poudre noire en grains ou 220 g d'explosifs pas plus dangereux que la poudre d'aluminium avec du perchlorate de potassium, les *coups de fusil (pétards)* renfermant par pièce au plus 20 g de poudre noire en grains, tous pourvus de mèches dont les bouts

stego prochu czarnego, wszystko z lontami przykrytymi na końcach i tym podobne przedmioty wywołujące silny huk.

Co do petard kolejowych zobacz klasa Ib, punkt 3 (c. m. 61).

24. *Drobne ognie sztuczne* (jak żabki, szermiele, deszcz złocisty, deszcz srebrzysty), zawierające w 144 sztukach najwyżej 1000 g ziarnistego prochu czarnego; wulkany i komety ręczne zawierające w jednej sztuce najwyżej 30 g ziarnistego prochu czarnego.
25. *Bengalskie środki świetlne bez główki zapalającej* (jak pochodnie, ognie, płomienie).
26. *Proszki błyskowe* gotowe do użytku w jednostkowym opakowaniu, zawierające nie więcej niż 5 g masy świetlnej, w której skład nie powinien wchodzić chloran.

D. Przedmioty do walki ze szkodnikami.

27. *Materiały dymotwórcze* używane w rolnictwie i leśnictwie oraz naboje dymne do walki ze szkodnikami.

Co do środków dymotwórczych zawierających chlorany lub zdolny do wybuchu ładunek albo zapalnik zobacz klasa Ib, punkt 9 (c. m. 61).

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

102 (1) Opakowanie musi być tak zamknięte i szczelne, aby nic z jego zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz.

(2) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby nie rozluźniały się podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym warunkom przewozu. Przedmioty powinny być w opakowaniu dobrze umocowane, tak samo opakowanie wewnętrzne w opakowaniu zewnętrznym.

(3) Materiały wypełniające, służące do układania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwości zawartości.

2. Opakowanie poszczególnych rodzajów przedmiotów.

103 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 1a) powinny być pakowane w pudełka lub torebki, połączone w jedną paczkę pakowaną w mocny papier z zaklejeniem wszystkich fałd. Torebki można pakować również do pudełek z cienkiej tektury lub trudno zapalnego materiału (np. acetylozy). Pudełka tekturowe lub paczki należy układać w mocne skrzynie z drewna, metalu, sprasowanych płyt pilśniowych albo w pudła z mocnej gładkiej tektury lub podwójnej tektury falistej.

Wszystkie spojenia pudeł metalowych powinny być zalutowane lub spawane.

sont couverts, et les articles similaires destinés à produire une forte détonation.

Quant aux pétards de chemin de fer, voir à la classe Ib, 3° (marg. 61).

- 24° Les *petites pièces d'artifice* (par ex. crapauds, serpenteaux, pluies d'or, pluies d'argent, s'ils renferment au plus 1000 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 (par 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 des chlorates ou munis d'une charge explosive ou d'une charge d'inflammation explosive, voir à la classe Ib, 9° (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 normales du transport. Les objets seront solidement assujettis dans leurs emballages, de même que 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° a) seront emballés dans des boîtes ou dans des pochettes. Ces boîtes ou pochettes seront réunies au moyen de papier résistant en un paquet collecteur dont tous les plis seront collés. Les pochettes peuvent aussi être réunies dans des boîtes en carton mince ou en une matière peu inflammable (par ex. acétate de cellulose). Les boîtes en carton ou paquets collecteurs seront placés dans une caisse résistante en bois, en métal, en panneaux de fibre de bois comprimée ou en carton fort compact ou carton ondulé double face.

Tous les joints des caisses en métal seront fermés par brasage tendre ou sertissage.

Zamknięcia pudeł tekturowych powinny stanowić szczelnie przylegające pokrywy. Zewnętrzne brzegi pokrywy, jak również pozostałe spojenia muszą być zaklejone lub uszczelnione w odpowiedni sposób.

W przypadku ułożenia pudełek tekturowych lub paczek w pudłach z tektury waga sztuki przesyłki nie może przekraczać 20 kg.

(2) Przedmioty wymienione w punkcie 1b) należy pakować w pudełka w ten sposób, by nie mogły się wewnątrz poruszać. Najwyżej 12 takich pudełek należy owinać w paczkę z zaklejeniem fałd.

12 takich paczek należy połączyć w paczkę zbiorową przez owinięcie mocnym papierem z zaklejeniem wszystkich fałd. Zbiorowe paczki należy układać w mocne skrzynie z drewna lub prasowanych płyt pilśniowych albo w pudła z blachy, mocnej i gładkiej tektury lub podwójnej tektury falistej.

Wszelkie spojenia skrzyń metalowych powinny być zalutowane lub spawane.

Pudła tekturowe muszą być zaopatrzone w szczelnie zamykane pokrywy. Zewnętrzne brzegi pokrywy, jak również wszelkie pozostałe spojenia muszą być zaklejone lub w inny odpowiedni sposób uszczelnione.

W przypadku ułożenia pudełek tekturowych lub paczek w pudłach z tektury waga sztuki przesyłki nie może przekraczać 20 kg.

104 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 2 należy pakować do pudełek blaszanych lub tekturowych. Najwyżej 30 pudełek blaszanych lub 144 tekturowych należy łączyć w paczki, które mogą zawierać najwyżej 90 g masy wybuchowej. Paczki te umieszcza się pojedynczo lub po kilka w skrzyni zewnętrznej o ściśle spojonych ścianach grubości co najmniej 18 mm, wyłożonej mocnym papierem albo cienką blachą cynkową lub aluminiową. Skrzynie, które ważą nie więcej niż 35 kg, mogą mieć ściany grubości 11 mm, jeśli będą opasane taśmą żelazną.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg.

105 Przedmioty wymienione w punkcie 3 należy pakować do skrzyń drewnianych, wyłożonych mocnym papierem albo cienką blachą cynkową lub aluminiową, albo do wodoszczelnych beczek tekturowych, których waga nie powinna przekraczać 75 kg. Przesyłki małe o wadze najwyżej 20 kg można owinać w tekturę falistą i następnie złączyć w jedną dobrze zasznurowaną paczkę z podwójnego mocnego papieru pakowego.

106 (1) Nici piroksylinowe (punkt 4) nawija się w odcinkach najwyżej 30 m na rurki z tektury i każdy zwiłek owija się papierem. Najwyżej 10 takich zwiłków łączy się papierem pakowym w paczki, które układa się w skrzyni drewnianej. Skrzynki te umieszcza się w drewnianej skrzyni zewnętrznej.

(2) Sztuka przesyłki powinna zawierać najwyżej 6000 m nici piroksylinowych.

107 (1) Przedmioty wymienione w punkcie 5 należy pakować najwyżej po 25 sztuk do pudełek

Les fermetures des caisses en carton doivent être constituées de rabats jointifs. Les bords des rabats extérieurs ainsi que tous les joints doivent être soit collés, soit bien fermés d'une autre façon appropriée.

Si les boîtes en carton ou paquets collecteurs sont emballés dans des caisses en carton, le poids d'un colis ne pourra dépasser 20 kg.

(2) Les objets du 1° b) seront emballés dans des boîtes de manière à exclure tout déplacement. 12 au plus de ces boîtes seront réunies en un paquet dont tous les plis seront collés.

Ces paquets seront groupés à raison de 12 au maximum en un paquet collecteur au moyen d'un papier résistant, dont tous les plis seront collés. Les boîtes en carton ou paquets collecteurs seront placés dans une caisse résistante en bois, en métal, en panneaux de fibre de bois comprimée ou en carton fort compact ou carton ondulé double face.

Tous les joints des caisses en métal seront fermés par brasage tendre ou sertissage.

Les fermetures des caisses en carton doivent être constituées de rabats jointifs. Les bords des rabats extérieurs ainsi que tous les joints doivent être soit collés, soit bien fermés d'une autre façon appropriée.

Si les boîtes en carton ou paquets collecteurs sont emballés dans des caisses en carton, le poids d'un colis ne pourra dépasser 20 kg.

104 (1) Les objets du 2° 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 mince de zinc ou d'aluminium. 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° seront emballés dans des caisses en bois garnies intérieurement de papier résistant ou de tôle mince de zinc ou d'aluminium, ou dans des tonneaux en carton imperméable, qui ne doivent pas peser plus de 75 kg. Les petits envois d'un poids maximum de 20 kg, enveloppés dans du carton ondulé, peuvent aussi être emballés dans des paquets en fort papier d'emballage double, solidement ficelés.

106 (1) Le fil pyroxylé (4°) 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. Celles-ci seront placées, soit seules, soit en groupes, dans une caisse d'expédition en bois.

(2) Un colis doit renfermer au plus 6000 m de fil pyroxylé.

107 (1) Les objets du 5° seront emballés, par 25 au plus, dans des boîtes en fer-blanc ou en car-

z białej blachy lub tektury, jednak kapsle termi-
towe można pakować do pudełek tekturowych
w ilości najwyżej 100 sztuk. Najwyżej 40 takich
pudełek należy ułożyć w skrzyni drewnianej tak,
aby pudełka nie mogły stykać się ze sobą ani ze
ściankami skrzyni.

(2) Sztuka przesyłki nie powinna ważyć wię-
cej niż 100 kg.

108 Przedmioty wymienione w punktach 6 do 8
należy pakować:

a) wymienione w punkcie 6: w skrzynie dreb-
nianej;

b) wymienione w punkcie 7a): w skrzynie lub
beczki drewniane albo w wodoszczelne beczki;
wodoszczelna beczka nie może ważyć więcej
niż 75 kg;

wymienione w punkcie 7b): najwyżej 1000 sztuk
obłożonych trocinami w pudełka tekturowe,
które powinny być wewnątrz przedzielone na
trzy równe części przy pomocy wkładek tek-
turowych. Pokrywy pudełek muszą być okle-
jone naokoło paskiem. Najwyżej 100 pudełek
tekturowych należy włożyć do naczynia
z dziurkowanej blachy żelaznej. Naczynie po-
winno być umieszczone w zamykanej na śruby
skrzyni zewnętrznej ze ściankami grubości co
najmniej 18 mm w ten sposób, aby między na-
czyniami a skrzynią pozostawała wszędzie
wolna przestrzeń co najmniej 3 cm, którą za-
pełnia się materiałem pakunkowym. Sztuka
przesyłki nie może ważyć więcej niż 50 kg;
sztuki cięższe niż 25 kg powinny być zaopa-
trzone w uchwyty lub listwy;

c) wymienione w punkcie 8: w pudełka tekturo-
we. Pudełka należy łączyć w paczki zawiera-
jące najwyżej po 1000 blaszek zapalnych.
Paczki umieszcza się pojedynczo lub po kilka
w drewnianej skrzyni zewnętrznej.

109 (1) Przedmioty wymienione w punktach 9
do 26 należy pakować (opakowania wewnętrzne):

a) wymienione w punktach 9 i 10: w osłony pa-
pierowe lub pudełka;

b) wymienione w punkcie 11a): przekładane trzeci-
nami w pudełka tekturowe, które owija się
pojedynczo lub po kilka w papier, albo
w skrzynki drewniane; poszczególne pudełko
lub skrzynka może zawierać najwyżej 500
sztuk;

wymienione w punkcie 11b): najwyżej po 10
sztuk w torebki. Najwyżej 100 torebek należy
zapakować w pudełka tekturowe lub owinąć
w mocny papier;

wymienione w punkcie 11c): najwyżej po 10
sztuk w torby papierowe. Najwyżej 100 toreb
należy pakować do pudełka tekturowego;

c) wymienione w punkcie 12: najwyżej po 25
sztuk w pudełka tekturowe;

d) wymienione w punkcie 13: w pudełka. Naj-
wyżej 12 pudełek łączy się w paczkę pako-
waną w papier;

e) wymienione w punkcie 14: w pudełka lub wor-
ki papierowe. Opakowania te należy łączyć

ton; toutefois les capsules de thermitite 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° à 8° seront emballés:

a) du 6°: dans des caisses en bois;

b) du 7° a): dans des caisses en bois ou dans des
tonneaux en bois ou en carton imperméable;
un tonneau en carton imperméable ne doit pas
peser plus de 75 kg;

du 7° b): par 1000 pièces au plus, assujettis,
avec interposition de sciure de bois formant
tampon, dans des boîtes en carton séparées en
au moins trois groupes équivalents par des
feuilles intercalaires en carton. Les couvercles
des boîtes seront fixés par des bandes gommées
collées tout autour. 100 au plus de ces boîtes
en carton seront placées dans un récipient en
tôle de fer perforée. Ce récipient sera assujetti,
avec interposition de matières formant tam-
pon, dans une caisse d'expédition en bois fer-
mée au moyen de vis et dont les parois auront
au moins 18 mm d'épaisseur, de manière qu'il
existe partout, entre le récipient 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; les colis qui pè-
sent plus de 25 kg seront pourvus de poignées
ou de tasseaux;

c) du 8°: dans des boîtes en carton. Les boîtes se-
ront réunies en un paquet renfermant au plus
1000 inflammateurs électriques. Les paquets
seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans
une caisse d'expédition en bois.

109 (1) Les objets des 9° à 26° seront renfermés
(emballages intérieurs):

a) des 9° et 10°: dans des emballages en papier
ou dans des boîtes;

b) du 11° a): assujettis, avec interposition de
sciure de bois formant tampon, soit dans des
boîtes en carton qui, soit seules, soit en grou-
pes, seront enveloppées dans du papier, soit
dans des caissettes en bois; chaque boîte en
carton ou caissette en bois doit renfermer au
plus 500 de ces objets;

du 11° b): par 10 au plus dans une pochette;
100 pochettes au plus seront emballées dans
une boîte en carton ou enveloppées dans du
papier fort;

du 11° c): par 10 au plus dans des sachets en
papier; 100 sachets au plus seront emballés
dans une boîte en carton;

c) du 12°: par 25 au plus, dans des boîtes en car-
ton;

d) du 13°: dans des boîtes. 12 boîtes au plus se-
ront réunies dans des paquets au moyen d'une
enveloppe en papier;

e) du 14°: dans des boîtes ou dans des sacs en pa-
pier. Ces emballages seront réunis, au moyen

w paczkę papierową, zawierającą najwyżej 144 świece;

- f) wymienione w punkcie 15: w pudełka tekturowe, z których każde powinno zawierać najwyżej 100 zapalników z najwyżej 5 mg masą wybuchową albo najwyżej 50 zapalników z najwyżej 7,5 mg masą wybuchową. Najwyżej 12 pudełek łączy się w rulon papierowy, a najwyżej 12 rulonów w paczkę papierową.

Wstążki z 50 zapalnikami zawierającymi najwyżej po 5 mg masy wybuchowej można pakować w sposób następujący; po 5 wstążek w pudełka tekturowe, które łączy się po 6 sztuk w jedną paczkę z papieru tak mocnego, jak papier Krafta, najmniej 40g/m²; 12 takich paczek łączy się w dużą paczkę opakowaną w taki sam papier;

- g) wymienione w punkcie 16: najwyżej po 50 sztuk w pudełka tekturowe. Korki te powinny być przyklejone do dna pudełka lub unieruchomione w inny nie mniej pewny sposób. Każde pudełko należy owinać w papier i najwyżej 10 takich pudełek należy łączyć w paczkę papierową;
- h) wymienione w punkcie 17: najwyżej po 5 sztuk w pudełka tekturowe. Najwyżej 200 pudełek ułożonych w rulony łączy się w zbiorowe pudełka tekturowe;
- i) wymienione w punkcie 18: najwyżej po 10 sztuk w pudełka tekturowe. Najwyżej 100 pudełek ułożonych w rulony łączy się w paczkę papierową;
- k) wymienione w punkcie 19: najwyżej po 15 sztuk w pudełka tekturowe. Najwyżej 144 pudełka ułożone w rulony łączy się w paczkę papierową;
- l) wymienione w punkcie 20a): najwyżej po 144 sztuki w pudełka tekturowe;
- m) wymienione w punkcie 20b): najwyżej po 75 sztuk w pudełka tekturowe; najwyżej 72 pudełka należy łączyć w paczkę papierową;
- n) wymienione w punkcie 21: w pudełka tekturowe lub mocny papier. Jeżeli miejsca zapłonu nie są przykryte osłoną ochronną, należy każdy przedmiot owinać uprzednio w papier. Ładunek miotający przy bombach ważących więcej niż 5 kg powinien być osłonięty łuską papierową zakrywającą dolną część bomby;
- o) wymienione w punkcie 22: w pudełka tekturowe lub mocny papier. Ognie sztuczne większych wymiarów nie wymagają opakowania wewnętrznego, jeżeli miejsce zapłonu będzie przykryte osłoną ochronną;
- p) wymienione w punkcie 23: w pudełka z drzewa lub tektury. Miejsca zapłonu powinny być przykryte osłoną ochronną;
- q) wymienione w punkcie 24: w pudełka tekturowe lub w mocny papier;

d'une enveloppe en papier, en un paquet renfermant au plus 144 de ces objets;

- f) du 15°: dans des boîtes en carton dont chacune doit renfermer au plus 100 amorces chargées chacune de 5 mg au plus d'explosif ou au plus 50 amorces chargées chacune de 7,5 mg au plus d'explosif. 12 de ces boîtes au plus seront réunies en un rouleau dans du papier, et 12 de ces rouleaux au plus seront réunies en un paquet au moyen d'une enveloppe en papier d'emballage.

Les rubans de 50 amorces chargées chacune de 5 mg au plus d'explosif pourront être emballés de la façon suivante: par 5 rubans, dans des boîtes en carton lesquelles seront enveloppées, au nombre de 6, dans un papier présentant les caractéristiques de résistance habituelle d'un papier Kraft d'au moins 40 g/m²; 12 petits paquets, ainsi formés, seront réunies en un grand paquet par enveloppement dans un papier analogue;

- 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. Chaque boîte sera enveloppée dans du papier et 10 au plus de ces boîtes seront réunies en un paquet au moyen de papier d'emballage;
- 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 à 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 à feu est recouvert d'une coiffe protectrice;
- p) du 23°: assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes en bois ou en carton. Les têtes de mise à feu seront protégées par une coiffe protectrice;
- q) du 24°: dans des boîtes en carton ou dans du papier fort;

- r) wymienione w punkcie 25: w pudełka tekturowe lub w mocny papier. Ognie sztuczne większych wymiarów nie wymagają opakowania wewnętrznego, jeśli miejsce zapłonu będzie przykryte osłoną ochronną;
- s) wymienione w punkcie 26: w torby papierowe lub w rurki szklane ułożone w pudełkach tekturowych. Pudełko tekturowe może zawierać najwyżej 3 rurki szklane.

(2) Opakowanie wewnętrzne opisane w ust.

(1) należy umieszczać pojedynczo lub po kilka w skrzyniach zewnętrznych:

- a) opakowania z przedmiotami wymienionymi w punktach 10, 13 i 14 w drewnianych skrzyniach zewnętrznych;
- b) opakowania z przedmiotami wymienionymi w punktach 9, 11, 12 i 15 do 26 w skrzyniach zewnętrznych ze ścian szczelnie spojenych grubości najmniej 18 mm, wyłożonych mocnym papierem lub cienką blachą cynkową albo aluminiową. Dla sztuk przesyłek, których waga nie przekracza 35 kg, wystarcza grubość desek 11 mm, jeżeli skrzynie będą opasane dookoła taśmą żelazną.

Skrzynia może jednakże zawierać najwyżej: 50 zbiorowych pudełek tekturowych z przedmiotami wymienionymi w punkcie 17, 25 paczek z przedmiotami wymienionymi w punkcie 18, 50 paczek tekturowych z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20a), 50 paczek po 72 pudełka kartonowe, zawierające przedmioty wymienione w punkcie 20b), taką ilość rakiet z gradem bez spłonek detonujących, bomb lub garnków ognistych (punkt 21), że łączna waga ładunku nie przekroczy 56 kg;

- c) proszki do światła błyskowego (punkt 26) również w zwyczajnych skrzyniach drewnianych, albo, jeżeli są zapakowane w torebki papierowe, również w mocnych pudełkach tekturowych; w obu przypadkach te opakowania zewnętrzne nie powinny ważyć więcej niż 5 kg.

(3) Skrzynie drewniane, do których zapakowano przedmioty zawierające masę wybuchową fosforowo-chloranową, muszą być zamykane na śruby.

(4) Sztuka przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punktach 9, 11, 12, 15 do 22 i 24 do 26 nie powinna ważyć więcej niż 100 kg, a z przedmiotami wymienionymi w punkcie 23 nie więcej niż 50 kg; nie może ona ważyć więcej niż 35 kg, jeśli grubość ścianek skrzyni wynosi tylko 11 mm i skrzynia opasana jest dookoła taśmą żelazną.

- 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 à 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 mince de zinc ou d'aluminium. 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),
- 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 56 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) Les caisses en bois renfermant des objets avec une charge explosive à base de phosphore et de chlorate doivent être fermées au moyen de vis.

(4) Un colis renfermant des objets des 9°, 11°, 12°, 15° à 22° et 24° à 26° ne doit pas peser plus de 100 kg; il ne doit pas peser plus de 50 kg s'il renferme des objets du 23° et pas 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) Przedmioty wymienione w punkcie 27 należy pakować w skrzynie drewniane wyłożone papierem pakowym, papierem przeoliwionym lub tekturą falistą. Wyłożenie to nie jest konieczne, jeśli przedmioty mają osłonę papierową lub tekturową.

(2) Sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 100 kg.

(3) Naboje dymne do walki ze szkodnikami owinięte w papier lub tekturę można również pakować:

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) w pudełka z tektury falistej lub z mocnej tektury; sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 20 kg;
- b) w zwykłe pudełka tekturowe; sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 5 kg.

3. Pakowanie razem.

111 Spośród przedmiotów wymienionych pod c. m. 101 mogą być łączone w jedną sztukę z przedmiotami innego rodzaju tejże c. m. z materiałami lub przedmiotami innych klas albo z innymi towarami tylko następujące przedmioty i to tylko pod następującymi warunkami:

a) razem ze sobą:

1. przedmioty wymienione w tym samym punkcie, pod warunkiem zachowania przepisów o opakowaniu wewnętrznym, w opakowaniu zewnętrznym, jakie jest przewidziane dla przedmiotów tego punktu. Jednemu pudłu tekturowemu z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20a) odpowiada jedna paczka z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20b). Oprócz tego należy przestrzegać przepisów dla sztuk przesyłek pod c. m. 109 (3);
2. przedmioty wymienione w punktach 9—25, pod warunkiem zachowania przepisów o opakowaniu wewnętrznym w skrzyni zbiorowej, która powinna odpowiadać przepisom o skrzyni zewnętrznej dla tego rodzaju zawartych w niej przedmiotów, dla którego c. m. 109 (2) i (3) przewiduje najsurowsze przepisy. Jednej paczce z przedmiotami wymienionymi w punkcie 18 odpowiadają dwa pudełka zbiorowe z przedmiotami wymienionymi w punkcie 17, albo dwa pudła tekturowe z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20a), albo też dwie paczki z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20b). Sztuka przesyłki nie może w żadnym przypadku ważyć więcej niż 100 kg, a jeśli zawiera przedmioty wymienione w punkcie 23 — więcej niż 50 kg;

b) razem z materiałami innych klas — o ile pakowanie razem jest również dla nich dozwolone — i z innymi towarami:

1. przedmioty wymienione w punkcie 1 w ogólnej ilości do 5 kg, przy czym nie wolno ich pakować razem z materiałami klas II, IIIa i IIIb. Przedmioty należy łączyć razem z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym z zachowaniem przepisów o opakowaniu wewnętrznym;
 2. przedmioty wymienione w punkcie 4 w ogólnej ilości 5 skrzynek. Przedmioty należy łączyć z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym z zachowaniem przepisów o opakowaniu wewnętrznym;
- c) z towarami galanteryjnymi lub zwykłymi zabawkami: przedmioty wymienione w punktach 9 do 20. Należy je jednak odgrodzić od towarów galanteryjnych i zwykłych zabawek. Każdy rodzaj należy, przy zachowaniu przepisów o opakowaniu wewnętrznym, łączyć z towa-

- 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 soit avec des objets d'une espèce différente de ce marginal, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, soit également 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 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 les 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 et plus de 50 kg s'il renferme des objets du 23°;

b) avec des matières appartenant à d'autres classes — 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, IIIa et IIIb. Les objets, compte tenu des prescriptions relatives à l'emballage intérieur, seront réunis dans un emballage collecteur en bois avec les autres marchandises;
 - 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises;
- 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 intérieur, sera réunie à de la mercerie ou à des jouets dans une caisse

rami galanteryjnymi lub zabawkami w skrzyni zbiorowej, odpowiadającej przepisom o skrzyni zewnętrznej dla tego rodzaju zawartych w niej przedmiotów, dla którego c. m. 109 (2) i (3) przewiduje najsurowsze przepisy. Jednej paczce z przedmiotami wymienionymi w punkcie 18 odpowiadają dwa pudełka zbiorowe z przedmiotami wymienionymi w punkcie 17 albo dwie skrzynki tekturowe z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20a), albo też dwie paczki z przedmiotami wymienionymi w punkcie 20b. Sztuka przesyłki nie może w żadnym przypadku ważyć więcej niż 100 kg.

4. Napisy i nalepki na sztukach przesyłek.

112 Nie ma przepisów.

B. Sposób nadawania, ograniczania w przyjmowaniu do przewozu.

113 Dla przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych nie ma ograniczeń.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

114 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 101; należy ją podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w której materiał wymieniono z dodaniem skrótu «RID» [np. Ic, punkt 1a) RID]. Dopuszcza się również określenie w liście przewozowym „Ognie sztuczne RID, Ic, punkt...” z dodaniem punktów, w których wymieniono przeznaczone do przewozu przedmioty.

(2) Przy przedmiotach wymienionych w punktach 2, 4, 5, 8, 9, 11, 12 i 15 do 27 nadawca powinien oświadczyć w liście przewozowym „Właściwości towaru i opakowania odpowiadają przepisom RID”.

(3) W liście przewozowym sporządzonym na przesyłkę, w której przedmiot wymieniony pod c. m. 101 został zapakowany razem w jednej sztuce z innymi materiałami lub przedmiotami RID lub z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów lub przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a) Dla sztuk przesyłki.

115 (1) Przedmioty klasy Ic należy ładować do wagonów krytych.

(2) Co do używania dla przedmiotów wymienionych w punktach 4, 21, 22, 23 i 26 wagonów z urządzeniami elektrycznymi zobacz Dodatek IV.

b) Dla małych pojemników (małych kontenerów).

116 (1) Sztuki przesyłki zawierające przedmioty niniejszej klasy można łączyć w małych pojemnikach (małych kontenerach).

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° 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.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.

112 Pas de prescriptions.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

113 Pas de restrictions en ce qui concerne la grande vitesse et la petite vitesse.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

114 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 101; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. Ic, 1° a), RID]. Est également admise la mention dans la lettre de voiture: «Pièces d'artifice du RID, Ic, chiffres...», avec indication des chiffres sous lesquels sont rangés les objets à transporter.

(2) Pour les objets des 2°, 4°, 5°, 8°, 9°, 11°, 12° et 15° à 27°, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «La nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions du RID».

(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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

115 (1) Les objets de la classe Ic seront chargés dans des wagons couverts.

(2) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques au transport des objets des 4°, 21°, 22°, 23° et 26°, voir Appendice IV.

b. Pour les petits containers.

116 (1) Les colis renfermant des objets rangés dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Zakazy ładowania razem, podane pod c. m. 118, obowiązują również dla zawartości małych pojemników jak również dla wagonów, którymi przewożone są małe pojemniki.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach.

117 Nie ma przepisów.

E. Zakazy ładowania razem.

118 (1) Przemiotów wymienionych w punktach 1b) i 16 nie wolno ładować razem do jednego wagonu z materiałami wybuchowymi klasy Ia (c. m. 21).

(2) Przedmiotów wymienionych w punktach 21, 22 i 23 nie wolno ładować razem do jednego wagonu z materiałami płynnymi łatwo zapalnymi z punktów 1 i 2 oraz aldehydem octowym, acetonem i mieszaninami acetonu (punkt 5) klasy IIIa (c. m. 301).

(3) Przedmiotów klasy Ic nie wolno ładować razem do jednego wagonu:

a) z materiałami samozapalnymi z punktu 9b) klasy II (c. m. 201);

b) z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451).

119 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, należy sporządzić osobne listy przewozowe (CIM art. 6 § 9d).

F. Prózne opakowanie. Inne przepisy.

120 Nie ma przepisów.

121-
129

KLASA I d. GAZY SPRĘŻONE, SKROPLONE LUB ROZPUSZCZONE POD CIŚNIENIEM

1. Wyszczególnienie materiałów.

130 (1) Spośród materiałów wyszczególnionych w tytule klasy Id dopuszcza się do przewozu tylko materiały wymienione pod c. m. 131 i to tylko na warunkach przewidzianych pod c. m. 131 do 164 i tym samym uważa się je za materiały RID.

(2) Ciśnienie par materiałów wymienionych w niniejszej klasie przy 50°C leży powyżej 3 kg/cm².

Uwaga. Jakkolwiek fluorowodór, przy 50°C wykazuje ciśnienie par tylko od 2,7 do 2,8 kg/cm² zalicza się go do klasy Id.

131 A. Gazy sprężone.

W zrozumieniu RID za sprężone uważane są gazy, których temperatura krytyczna leży poniżej -10°C.

1. a) Tlenek węgla, wodór zawierający najwyżej 2% tlenu, metan (gaz kopalniany i gaz ziemny);

(2) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 118 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container ainsi que dans le wagon transportant un ou plusieurs petits containers.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

117 Pas de prescriptions.

E. Interdictions de chargement en commun.

118 (1) Les objets des 1° b) et 16° ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec des matières explosibles de la classe Ia (marg. 21).

(2) Les objets des 21°, 22° et 23° ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec les matières des 1° et 2°, ni avec l'aldéhyde acétique, l'acétone et les mélanges d'acétone du 5° de la classe IIIa (marg. 301).

(3) Les objets de la classe Ic ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

a) avec les matières sujettes à l'inflammation spontanée du 9° b) de la classe II (marg. 201);

b) avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451).

119 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

120 Pas de prescriptions.

121-
129

CLASSE I d. GAZ COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS OU DISSOUS SOUS PRESSION

1. Énumération des matières.

130 (1) Parmi les matières visées par le titre de la classe I d, ne sont admises au transport que celles qui sont énumérées au marg. 131, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 131 à 164. Elles sont dès lors des matières du RID.

(2) Les tensions de vapeur à 50°C des matières énumérées dans cette classe sont supérieures à 3 kg/cm².

Nota. Quoique l'acide fluorhydrique anhydre à 50°C n'ait que 2,7 à 2,8 kg/cm² de tension de vapeur, cette substance est cependant rangée dans la classe I d.

131 A. Gaz comprimés:

Sont considérés comme gaz comprimés au sens du RID, les gaz dont la température critique est inférieure à -10°C.

1° a) L'oxyde de carbone, l'hydrogène contenant au plus 2% d'oxygène, le méthane (grisou et gaz naturel);

b) gaz wodny, gazy syntetyczne (np. według Fischer-Tropsch), gaz miejski (gaz świetlny, gaz węglowy) i inne mieszaniny gazów wymienionych w punkcie 1a) c. m. 131, jak np. mieszanina tlenku węgla z wodorem.

2. Gaz olejowy sprężony (gaz tłusty).
3. Tlen zawierający najwyżej 3% wodoru, mieszaniny tlenu z bezwodnikiem kwasu węglowego zawierające najwyżej 20% bezwodnika kwasu węglowego, azot, powietrze sprężone, nitrox (mieszanina 20% azotu z 80% tlenu), trójfluorek boru, hel, neon, argon, krypton i mieszaniny gazów szlachetnych między sobą, mieszaniny gazów szlachetnych z tlenem i mieszaniny gazów szlachetnych z azotem.
Odnośnie do ksenonu zobacz punkt 9; odnośnie do tlenu zobacz również c. m. 131a, pod a).

B. Gazy skroplone [zobacz również c. m. 131 a pod b) i c)]:

W zrozumieniu RID za skroplone uważane są gazy, których temperatura krytyczna jest równa lub wyższa od -10°C .

- a) Gazy skroplone o krytycznej temperaturze równej lub wyższej od 70°C .
4. Gaz olejowy skroplony, którego ciśnienie par przy 70°C nie przekracza 41 kg/cm^2 (gaz Z).
5. Bromowodór, fluorowodór, siarkowodór, amoniak, chlor, dwutlenek siarki (kwas siarkawy), czterotlenek azotu, gaz T (mieszanina tlenku etylenu z najwyżej 10% wagi bezwodnika kwasu węglowego, której ciśnienie par przy 70°C nie przekracza 29 kg/cm^2).
6. Propan, cyklopropan, propylen, butan, izobutan, butadien, butylen i izobutylen.

Uwaga. Dla technicznych, nie czystych gazów skroplonych zobacz punkt 7.

7. Mieszaniny węglowodorów uzyskane z gazu ziemnego lub przy przeróbce produktów z olejów mineralnych, węgla itp., jak również mieszaniny gazów wymienionych w punkcie 6, które jako

mieszanina A przy 70°C ma prężność pary nie przewyższającą 11 kg/cm^2 , a gęstość przy 50°C nie przekracza wartości 0,48,
 mieszanina AO przy 70°C ma prężność pary nie przewyższającą 16 kg/cm^2 , a gęstość przy 50°C nie przekracza wartości 0,49,
 mieszanina A1 przy 70°C ma prężność pary nie przewyższającą 21 kg/cm^2 , a gęstość przy 50°C nie przekracza wartości 0,46,
 mieszanina B przy 70°C ma prężność pary nie przewyższającą 26 kg/cm^2 , a gęstość przy 50°C nie przekracza wartości 0,45,

b) le gaz à l'eau, les gaz de synthèse (par ex. d'après Fischer-Tropsch), le gaz de ville (gaz d'éclairage, gaz de houille) et autres mélanges des gaz du 1° a) du marg. 131, tels que par ex. un mélange d'oxyde de carbone et d'hydrogène.

- 2° Le gaz d'huile comprimé (gaz riche).
- 3° L'oxygène, contenant au plus 3% d'hydrogène, les mélanges d'oxygène avec de l'anhydride carbonique ne renfermant pas plus de 20% d'anhydride carbonique, l'azote, l'air comprimé, le nitrox (mélange de 20% d'azote et 80% d'oxygène), le fluorure de bore, l'hélium, le néon, l'argon, le krypton, les mélanges de gaz rares, les mélanges de gaz rares avec de l'oxygène et les mélanges de gaz rares avec de l'azote.

Pour le xénon, voir sous 9°; pour l'oxygène, voir aussi marg. 131 a, sous a).

B. Gaz liquéfiés [voir aussi marg. 131 a, sous b) et c)]:

Sont considérés comme gaz liquéfiés au sens du RID, les gaz dont la température critique est égale ou supérieure à -10°C .

- a) Gaz liquéfiés ayant une température critique égale ou supérieure à 70°C .
- 4° Le gaz d'huile liquéfié, dont la tension de vapeur à 70°C ne dépasse pas 41 kg/cm^2 (dit gaz Z).
- 5° L'acide bromhydrique anhydre, l'acide fluorhydrique anhydre, l'acide sulfhydrique (hydrogène sulfuré), l'ammoniac anhydre, le chlore, l'anhydride sulfureux (acide sulfureux anhydre), le peroxyde d'azote (tétroxyde d'azote), le gaz T (mélange d'oxyde d'éthylène avec au plus 10% en poids d'anhydride carbonique, dont la tension de vapeur à 70°C ne dépasse pas 29 kg/cm^2).
- 6° Le propane, le cyclopropane, le propylène, le butane, l'isobutane, le butadiène, le butylène et l'isobutylène.

Nota. Pour les gaz liquéfiés, techniques et impurs, voir sous 7°.

- 7° Les mélanges d'hydrocarbures tirés du gaz naturel ou de la distillation des dérivés des huiles minérales, du charbon, etc., ainsi que les mélanges des gaz du 6°, qui, comme

mélange A, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 11 kg/cm^2 et à 50°C une densité non inférieure à 0,48,

mélange AO, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 16 kg/cm^2 et à 50°C une densité non inférieure à 0,49,

mélange A1, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 21 kg/cm^2 et à 50°C une densité non inférieure à 0,46,

mélange B, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 26 kg/cm^2 et à 50°C une densité non inférieure à 0,45,

mieszanina C przy 70°C ma prężność pary nie przewyższająca 31 kg/cm², a gęstość przy 50°C nie przekracza wartości 0,44.

Uwaga. Dla oznaczania powyższych mieszanin są dopuszczalne również następujące nazwy handlowe:

Oznaczenie w punkcie 7	Nazwy handlowe
Mieszanina A i mieszanina AO	<i>Butan</i>
Mieszanina C	<i>Propan</i>

Co do butanu zobacz również c. m. 131a pod d.

8. a) *Tlenek metylu (eter metylowy), tlenek metylowinyłowy (eter metylowinyłowy), chlorek metylu (monochlorometan), bromek metylu (monobromometan), chlorek etylu (monochloroetan), ostatni również perfumowany (perfumy Lanze), tlenochlorek węgla (fosgen), chlorek winylu, bromek winylu, metyloamina (monometyloamina), dwumetyloamina, trójmetyloamina, etyloamina (monometyloamina), tlenek etylenu.*

Uwaga. 1. Tlenek metylowinyłowy, chlorek winylu i bromek winylu dopuszczone są do przewozu tylko wtedy, gdy są w odpowiedni sposób stabilizowane. Tlenek etylenu dopuszcza się do przewozu tylko wtedy, gdy nie zawiera żadnych zanieczyszczeń (jak kwasy, zasady, chlorki itd.), ułatwiających polimeryzację i gdy znajduje się w naczyniach pozbawionych w zupełności materiałów ułatwiających polimeryzację (jak woda, tlenki żelaza i chlorki żelaza).

2. Co do gazów skłonnych do samopolimeryzacji z punktu 8a) zobacz także c. m. 153 (3).

3. Mieszanina bromku metylu i bromku etylenu, zawierająca najwyżej 50% wagi bromku metylu nie jest gazem skroplonym i dlatego nie podlega przepisom RID.

- b) *dwuchlorodwufluorometan, dwuchloromonofluorometan, monochlorodwufluorometan, dwuchlorotetrafluoroetan (CF₂Cl—CF₂Cl), monochlorotrójfluoroetan (CH₂Cl—CF₃).*

Uwaga. Dla oznaczenia powyższych gazów dopuszcza się również następujące nazwy handlowe:

Oznaczenia w punkcie 8b)	Nazwy handlowe				
	Freon	Arc-ton	Isceon	Fri-gen	Alco-fren
	nr	nr	nr	nr	nr
dwuchlorodwufluorometan	12	6	122	12	2
dwuchloromonofluorometan	21	7	121	21	5
monochlorodwufluorometan	22	4	112	22	6
dwuchlorotetrafluoroetan (CF ₂ Cl—CF ₂ Cl)	114	33	224	114	80
monochlorotrójfluoroetan (CH ₂ Cl—CF ₃)	—	—	—	—	67

- c) mieszaniny wymienione w punkcie 8b), które jako *mieszanina F1* przy 70°C wykazuje prężność pary nie przewyższającą

mélange C, ont à 70° C, une tension de vapeur ne dépassant pas 31 kg/cm² et à 50° C une densité non inférieure à 0,44.

Nota. Pour les mélanges précités, les noms suivants, usités par le commerce, sont admis pour la désignation de ces matières:

Dénominations sous 7°	Noms usités par le commerce
Mélange A, mélange A 0	<i>butane</i>
Mélange C	<i>propane</i>

Pour le butane, voir aussi marg. 131 a, sous d).

- 8° a) *L'oxyde de méthyle (éther diméthylque), l'oxyde de méthyle et de vinyle (éther méthyl-vinylque), le chlorure de méthyle, le bromure de méthyle, le chlorure d'éthyle, ce dernier parfumé (lanee-parfum) ou non, l'oxychlorure de carbone (phosgène), le chlorure de vinyle, le bromure de vinyle, la monométhylamine (méthylamine), la diméthylamine, la triméthylamine, la monoéthylamine (éthylamine), l'oxyde d'éthylène;*

Nota. 1. L'oxyde de méthyle et de vinyle, le chlorure de vinyle et le bromure de vinyle ne sont acceptés au transport que s'ils sont convenablement stabilisés. L'oxyde d'éthylène n'est accepté au transport que s'il est exempt d'impuretés (telles qu'acides, bases, chlorures, etc.) favorisant la polymérisation et s'il est contenu dans des récipients parfaitement exempts de substances (par ex. l'eau, des oxydes ou des chlorures de fer) qui favorisent sa polymérisation.

2. Pour les gaz du 8° a) susceptibles d'auto-polymérisation, voir marg. 153 (3).

3. Un mélange de bromure de méthyle et de bromure d'éthylène contenant au plus 5% (en poids) de bromure de méthyle n'est pas un gaz liquéfié et, dès lors, n'est pas soumis aux prescriptions du RID.

- b) *le dichlorodifluorométhane, le dichloromonofluorométhane, le monochlorodifluorométhane, le dichlorotétrafluoroéthane (CF₂Cl—CF₂Cl), le monochlorotrifluoroéthane (CH₂Cl—CF₃);*

Nota. Pour les gaz précités, les noms suivants, usités par le commerce, sont admis pour la désignation de ces matières:

Dénomination sous 8° b)	Noms usités par le commerce				
	fréon	arcton	isceon	frigen	alco-frene
	No	No	No	No	No
Dichlorodifluorométhane	12	6	122	12	2
Dichloromonofluorométhane	21	7	121	21	5
Monochlorodifluorométhane	22	4	112	22	6
Dichlorotétrafluoroéthane (CF ₂ Cl—CF ₂ Cl)	114	33	224	114	80
Monochlorotrifluoroéthane (CH ₂ Cl—CF ₃)	—	—	—	—	67

- c) les mélanges de matières énumérées sous 8° b) qui, comme *mélange F 1*, ont à 70° C une tension de

13 kg/cm², a przy 50°C nie przekracza gęstości dwuchloromonofluorometanu (1,30), mieszanina F2 przy 70°C wykazuje prężność pary nie przewyższającą 19 kg/cm², a przy 50°C nie przekracza gęstości dwuchlorodwufuorometanu (1,21), mieszanina F3 przy 70°C wykazuje prężność pary nie przewyższającą 30 kg/cm², a przy 50°C nie przekracza gęstości monochlorodwufuorometanu (1,09).

Uwaga. Trójchloromonofluorometan (Freon 11, Arcton 9, Isceon 131, Frigen 11, Alkofren 1), trójchlorotrójfluorocjan (CFCl₂ — CF₂Cl) (Freon 113, Isceon 233, Frigen 113, Alkofren 60) i monochlorotrójfluorocjan (CHFCl — CHF₂) (Freon 133, Isceon 213, Frigen 133, Alkofren 65) nie są gazami skroplonymi i dlatego nie podlegają przepisom RID; mogą one jednak wchodzić w skład mieszanin F1 do F3.

b) Gazy skroplone o temperaturze krytycznej równej lub wyższej od -10°C, lecz poniżej 70°C:

9. Ksenon, bezwodnik kwasu węglowego (kwas węglowy), również mieszaniny bezwodnika kwasu węglowego najwyżej z 17% wagi tlenu etylenu, jak również rurki napełnione bezwodnikiem kwasu węglowego, służące do rozsadzania węgla (jak naboje „Cardex”), podtlenek azotu (gaz rozwesalający), etan, etylen. Odnośnie do bezwodnika kwasu węglowego zobacz również c. m. 131a, pod e).

Uwaga. Rurki do rozsadzania węgla są to grubościennie rurki stalowe, zaopatrzone w płytki zabezpieczające, które zawierają bezwodnik kwasu węglowego i nabój określany ogólnie jako urządzenie rozgrzewcze zapalane tylko elektrycznie; urządzenie rozgrzewcze musi być tak urządzone, że jeżeli rurka nie jest napełniona bezwodnikiem kwasu węglowego pod ciśnieniem, spalanie odbywa się bez wybuchu. Naboję „Cardox” i inne podobne rurki nadawane do przewozu muszą odpowiadać wzorom dopuszczonym przez władze państwa do użytku w kopalniach.

10. Chlorowódz bezwodny (kwas chlorowodorowy ciekły), sześciofluorek siarki, chlorotrójfluorometan.

Uwaga. Dla oznaczania chlorotrójfluorometanu są dozwolone również następujące nazwy handlowe: Freon 13, Arcton 3, Isceon 113, Frigen 13, Alkofren 3.

C. Silnie ochłodzone gazy skroplone o temperaturze krytycznej poniżej -10°C:

11. Powietrze ciekłe, tlen ciekły i azot ciekły, również zmieszane z gazami szlachetnymi, skroplone mieszaniny tlenu i azotu, również z zawartością gazów szlachetnych, oraz skroplone gazy szlachetne.

D. Gazy rozpuszczane pod ciśnieniem:

12. Amoniak rozpuszczony w wodzie zawierający:
a) ponad 35%, lecz najwyżej 40% amoniaku,
b) ponad 40%, lecz najwyżej 50% amoniaku.

Uwaga. Woda amoniakalna zawierająca nie więcej niż 35% amoniaku nie podlega przepisom RID.

vapeur, ne dépassant pas 13 kg/cm² et à 50°C une densité non inférieure à celle dichloromonofluorométhane (1,30), mélange F2, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 19 kg/cm² et à 50°C une densité non inférieure à celle du dichlorodifluorométhane (1,21), mélange F3, ont à 70°C une tension de vapeur ne dépassant pas 30 kg/cm² et à 50°C une densité non inférieure à celle du monochlorodifluorométhane (1,09).

Nota. Le trichloromonofluorométhane (fréon 11, arcton 9, isceon 131, frigen 11, alkofrene 1), le trichlorotrifluoréthane (CFCl₂-CF₂Cl) (fréon 113, isceon 233, frigen 113, alkofrene 60) et le monochlorotrifluoréthane (CHFCl-CHF₂) (fréon 133, isceon 213, frigen 133, alkofrene 65) ne sont pas des gaz liquéfiés et, dès lors, ne sont pas soumis aux prescriptions du RID; ils peuvent toutefois entrer dans la composition des mélanges F1 à F3.

b) Gaz liquéfiés ayant une température critique égale ou supérieure à -10°C, mais inférieure à 70°C:

- 9° Le xénon, l'anhydride carbonique (acide carbonique), y compris les mélanges d'anhydride carbonique avec au plus 17% en poids d'oxyde d'éthylène, ainsi que les tubes renfermant de l'anhydride carbonique pour le tir au charbon (tels que les tubes Cardox chargés), le protoxyde d'azote (gaz hilarant), l'éthane l'éthylène.

Pour l'anhydride carbonique, voir aussi marg. 131 a), sous e).

Nota. Par tube pour le tir au charbon, on entend des engins d'acier, à paroi très épaisse, pourvus d'une plaquette de rupture, et qui renferment d'une part de l'anhydride carbonique, d'autre part une cartouche (appelée généralement élément chauffant) dont la mise à feu ne peut se faire qu'au moyen d'un courant électrique; la composition que renferme l'élément chauffant doit être telle qu'elle ne puisse pas déflagrer lorsque l'engin n'est pas garni d'anhydride carbonique sous pression. Les tubes Cardox ou similaires, remis au transport, doivent être d'un des modèles qui ont reçu l'agrément d'une administration gouvernementale, pour leur emploi dans les mines.

- 10° L'acide chlorhydrique anhydre (acide chlorhydrique liquéfié), l'hexafluorure de soufre, le chlorotrifluorométhane.

Nota. Pour le chlorotrifluorométhane, les noms suivants, usités par le commerce, sont admis pour la désignation de cette matière: fréon 13, arcton 3, isceon 113, frigen 13, alkofrene 3.

C. Gaz liquéfiés fortement réfrigérés, ayant une température critique inférieure à -10°C:

- 11° L'air liquide l'oxygène liquide et l'azote liquide, même mélangés aux gaz rares, les mélanges liquides d'oxygène et d'azote, même s'ils contiennent des gaz rares, et les gaz rares liquides.

D. Gaz dissous sous pression:

- 12° L'ammoniac dissous dans l'eau
a) avec plus de 35 et au plus 40% d'ammoniac,
b) avec plus de 40 et au plus 50% d'ammoniac.

Nota. L'eau ammoniacale dont la teneur en ammoniac n'excède pas 35% n'est pas soumise aux prescriptions du RID.

13. Acetylen rozpuszczony w rozpuszczalniku (np. w acetonie), wchłoniętym przez masy porowate.

E. Próżne naczynia:

14. Próżne naczynia po gazach wymienionych w punktach 1 do 10, 12 i 13.

Uwaga. 1. Za naczynia próżne uważa się naczynia, które po opróżnieniu gazów wymienionych w punktach 1 do 10, 12 i 13 zawierają jeszcze niewielką ich pozostałość.

2. Próżne naczynia po gazach wymienionych w punkcie 11 nie podlegają przepisom RID.

131a Następujące gazy nadawane do przewozu z zachowaniem niżej podanych warunków nie podlegają postanowieniom Załącznika I:

a) tlen (punkt 3) sprężony do 0,3 kg/cm², w workach z gumy, z tkaniny impregnowanej lub z podobnych materiałów;

b) gazy skroplone w ilościach najwyższej 20 l w aparatach chłodniczych (lodówki, maszyny do wyrobu lodu itp.) potrzebne do pracy tych aparatów;

c) gazy skroplone, które nie są ani trujące, ani żrące, ani łatwo zapalne (np. chlorofluorowęgłowodory itp.), a stanowią środek rozpylający dla niektórych materiałów (ciecze czyszczące, dezynfekcyjne itp.) i znajdują się w gotowych do użytku odpowiednich naczyniach pojemności najwyższej 350 cm³;

d) butan (punkt 7) w ilości najwyższej 100 g w kieszonkowych lub stołowych zapalniczkach, jak również w przeznaczonych do tego celu zapasowych ampułkach lub zbiornikach; sztuka przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 10 kg;

e) skroplony bezwodnik kwasu węglowego (punkt 9):

1. w naczyniach bez szwów ze stali nawęglonej lub ze stopów aluminiowych o pojemności najwyższej 220 cm³, zawierających najwyższej 0,75 g bezwodnika kwasu węglowego na 1 cm³ pojemności;

2. w kapslach metalowych (sodorach, sparkletach), jeżeli bezwodnik kwasu węglowego zawiera nie więcej niż 0,5% powietrza, najwyższej po 25 g bezwodnika kwasu węglowego w każdej kapsli i najwyższej po 0,75 g na 1 cm³ jej pojemności.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnych naczyń podane są pod F.)

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o pakowaniu.

132 (1) Materiały, z których zrobione są naczynia i ich zamknięcia, nie powinny ulegać działaniu zawartości ani też tworzyć z nią szkodliwych związków *).

*) Należy zwrócić uwagę, ażeby przy napełnianiu naczyń nie przedostała się do środka wilgoć i ażeby po hydraulicznych próbach ciśnienia (zobacz c. m. 143) dokonywanych wodą lub roztworami wodnymi naczynia dokładnie wysuszone.

13° L'acétylène dissous dans un solvant (par ex. l'acétone), absorbé par des matières poreuses.

E. Récipients vides:

14° Les récipients vides, ayant renfermé des gaz des 1° à 10°, 12° et 13°.

Nota. 1. Sont considérés comme récipients vides ceux qui, après la vidange de gaz des 1° à 10°, 12° et 13°, renferment encore de petites quantités de reliquats.

2. Les récipients vides ayant renfermé des gaz du 11° ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

131a Ne sont pas soumis aux conditions de transport du RID les gaz remis au transport conformément aux dispositions ci-après:

a) l'oxygène (3°), s'il est comprimé jusqu'à 0,3 kg/cm² et renfermé dans des ballons en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues;

b) les gaz liquéfiés en quantités de 20 l au plus renfermés dans les appareils frigorifiques (frigidaires, machines à glace etc.) et nécessaires à leur fonctionnement;

c) les gaz liquéfiés, qui ne sont ni toxiques, ni corrosifs, ni inflammables (par ex. les hydrocarbures chlorés et fluorés, etc.) servant d'agents de dispersion de matières diverses (liquides détersifs, désinfectants, etc.) et qui sont contenus dans des récipients appropriés prêts à l'emploi, de capacité totale ne dépassant pas 350 cm³;

d) le butane (7°), en quantités de 100 g au plus, contenu dans les briquets de poche ou de table ainsi que dans les ampoules, cartouches ou réservoirs de rechange de ces briquets; un colis ne doit pas peser plus de 10 kg;

e) l'anhydride carbonique liquéfié (9°):

1. en récipients sans joint, en acier au carbone ou en alliages d'aluminium, d'une capacité de 220 cm³ au plus, renfermant 0,75 g au plus d'anhydride carbonique pour 1 cm³ de capacité;

2. en capsules métalliques (sodors, sparklets), si l'anhydride carbonique à l'état gazeux ne contient pas plus de 0,5% d'air et si les capsules renferment 25 g au plus d'anhydride carbonique et 0,75 g au plus pour 1 cm³ de capacité.

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 nocives ou dangereuses.*

*) Il y a lieu de prendre soin, d'une part, lors du remplissage des récipients, de n'introduire dans ceux-ci aucune humidité et, d'autre part, après les épreuves de pression hydraulique (voir marg. 143) effectuées avec de l'eau ou avec des solutions aqueuses, d'assécher complètement les récipients.

(2) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniły podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. Jeśli przewidziane jest opakowanie zewnętrzne, naczynia powinny być w nim ułożone starannie.

(3) Naczynia metalowe dla gazów wymienionych w punktach 1 do 10, 12 i 13 (z wyjątkiem butli i rurek metalowych wymienionych pod c. m. 135 (3) i 136) mogą być napełnione tylko gazami, dla których były badane i których nazwa uwidoczniiona jest na naczyniu [zobacz c. m. 145 (1) a)].

Dopuszcza się jednakże wyjątek:

1. dla naczyń badanych dla propanu (punkt 6). Naczynia te mogą być napełnione również butanem (punkt 6), z zastosowaniem próbnego ciśnienia przewidzianego dla propanu i najwyższego dopuszczalnego napełnienia przewidzianego dla propanu względnie butanu. Na naczyniu muszą być uwidocznione nazwy obydwóch gazów, ciśnienie próbne przewidziane dla propanu oraz najwyższe ciężary napełnienia dopuszczalne dla propanu i butanu;
2. dla naczyń metalowych zbadanych dla mieszanin wymienionych w punkcie 7:
 - a) naczynia zbadane dla mieszaniny AO mogą być napełniane również mieszaniną A. Stopień napełnienia musi odpowiadać mieszaninie AO;
 - b) naczynia zbadane dla mieszaniny A1 mogą być napełnione również mieszaninami A lub AO. Stopień napełnienia musi odpowiadać mieszaninie A1;
 - c) naczynia zbadane dla mieszaniny B mogą być również napełnione mieszaninami A, AO lub A1. Stopień napełnienia musi odpowiadać mieszaninie B;
 - d) naczynia zbadane dla mieszaniny C mogą być również napełniane mieszaninami A, AO, A1 lub B. Stopień napełnienia musi odpowiadać mieszaninie C.

Uwaga. Odnośnie do wagonów-zbiorników zobacz c. m. 157 ust. (1) m).

3. dla naczyń metalowych zbadanych dla dwuchloromonofluorometanu (punkt 8b). Naczynia mogą być napełnione również mieszaniną F1 (punkt 8c). Na naczyniach musi być uwidocznione następujące oznaczenie gazu: „Dwuchloromonofluorometan“ (względnie jedna z dopuszczonych nazw handlowych) i „Mieszanina F1“;
4. dla naczyń metalowych zbadanych dla dwuchlorodwufuorometanu (punkt 8b). Naczynia te muszą być napełnione również mieszaninami F1 lub F2 (punkt 8c). Na naczyniach musi być uwidocznione następujące oznaczenie gazu: „Dwuchlorodwufuorometan“ (względnie jedna z dopuszczonych nazw handlowych) i „Mieszanina F1 lub F2“, jak również najwyższy ciężar napełnienia dopuszczalny dla mieszaniny F1;

(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. Lorsque des emballages extérieurs sont prescrits, les récipients doivent être solidement assujettis dans ces emballages.

(3) Les récipients en métal destinés au transport des gaz des 1° à 10°, 12° et 13° [excepté les bouteilles et les tubes en métal cités aux marg. 135 (3) et 136] ne doivent contenir que le gaz à l'épreuve duquel ils ont été soumis et dont le nom est inscrit sur le récipient [voir marg. 145 (1) a)].

On peut toutefois faire exception:

- 1° pour les récipients en métal éprouvés pour le propane (6°). Ces récipients peuvent également être remplis avec du butane (6°); la pression d'épreuve prescrite pour le propane et la charge maximum admissible respectivement pour le propane et le butane doivent toutefois être appliqués. Le nom des deux gaz, la pression d'épreuve prescrite pour le propane et les poids du chargement maximum admissible pour le propane et le butane doivent être frappés sur le récipient;
- 2° pour les récipients en métal éprouvés pour les mélanges du 7°:
 - a) les récipients éprouvés pour le mélange A 0 peuvent également être remplis avec le mélange A. Le degré de remplissage doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange A 0;
 - b) les récipients éprouvés pour le mélange A 1 peuvent également être remplis avec les mélanges A ou A 0. Le degré de remplissage doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange A 1;
 - c) les récipients éprouvés pour le mélange B peuvent également être remplis avec les mélanges A, A 0 ou A 1. Le degré de remplissage doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange B;
 - d) les récipients éprouvés pour le mélange C peuvent également être remplis avec les mélanges A, A 0, A 1 ou B. Le degré de remplissage doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange C.

Nota. Pour les wagons-réservoirs, voir marg. 157 (1) m).

- 3° pour les récipients en métal éprouvés pour le dichloromonofluorométhane [8° b)]. Ces récipients peuvent également être remplis avec le mélange F 1 [8° c)]. Le nom du gaz doit être frappé sur le récipient comme suit: «dichloromonofluorométhane» (resp. un nom admis, usité par le commerce) et «mélange F 1»;
- 4° pour les récipients en métal éprouvés pour le dichlorodifluorométhane [8° b)]. Ces récipients peuvent également être remplis avec les mélanges F 1 ou F 2 [8° c)]. Le nom du gaz doit être frappé sur le récipient comme suit: «dichlorodifluorométhane» (resp. un nom admis, usité par le commerce) et «mélanges F 1 ou F 2», ainsi que le poids du chargement maximum admissible pour le mélange F 1;

5. dla naczyń metalowych zbadanych dla monochlorodwufuorometanu (punkt 3b). Naczynia te mogą być napełnione również mieszaninami F2 lub F3 (punkt 8c). Na naczyniach musi być uwidocznione następujące oznaczenie gazu: „Monochlorodwufuorometan“ (względnie jedna z dopuszczonych nazw handlowych) i „Mieszanina F2 lub F3“, jak również najwyższy ciężar napełnienia dopuszczalny dla mieszaniny F2;

6. dla naczyń metalowych zbadanych dla mieszanin wymienionych w punkcie 8c):

a) naczynia zbadane dla mieszaniny F2 mogą być napełnione również mieszaniną F1. Najwyższe dopuszczalne napełnienie musi odpowiadać mieszaninie F2;

b) naczynia zbadane dla mieszaniny F3 mogą być napełnione również mieszaninami F1 lub F2. Najwyższe dopuszczalne ciśnienie musi odpowiadać mieszaninie F3.

Uwaga. Co do wagonów-zbiorników zobacz c. m. 157, ust. (1) n).

Co do punktów 1 do 6 zobacz również c. m. 142, 145 (1) a) i 147.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

a. Rodzaje naczyń.

133. (1) Naczynia dla gazów wymienionych w punktach 1 do 10, 12 i 13 powinny być tak zamknięte i szczelne, by ulatnianie się gazu było niemożliwe.

(2) Naczynia muszą być sporządzone ze stali nawęglonej albo ze stopów stalowych (stal specjalna).

Jednakże wolno używać:

1. naczyń z miedzi do przewozu:

a) gazów sprężonych (punkty 1 do 3) — z wyjątkiem fluorku boru (punkt 3) — których ciśnienie napełnienia przy temperaturze 15°C nie przewyższa 20 kg/cm²;

b) następujących gazów skroplonych: dwutlenku siarki i gazu T (punkt 5), wszystkich gazów wymienionych w punkcie 8, z wyjątkiem tlenochlorku węgla, metyloaminy, dwumetyloaminy, trójmetyloaminy i etyloaminy;

2. naczyń ze stopów aluminium (zobacz Dodatek II) do przewozu:

a) gazów sprężonych (punkty 1 do 3), z wyjątkiem fluorku boru (punkt 3);

b) następujących gazów skroplonych: gazu olejowego skroplonego (punkt 4), dwutlenku siarki i gazu T (punkt 5), gazów wymienionych w punktach 6 i 7, wolnych od zanieczyszczeń alkalicznych, tlenku metylu i tlenku etylenu (punkt 8a), gazów wymienionych w punktach 8b) i c) oraz 9, jak również fluorku siarki i chlorotrójfluorometanu (punkt 10). Dwutlenek siarki i gazy wymienione w punktach 8b) i c), jak również chlorotrójfluorometan muszą być w stanie suchym; dwutlenek siarki musi być zupełnie czysty;

c) rozpuszczonego acetyleny (punkt 13).

5° pour les récipients en métal éprouvés pour le monochlorodifluorométhane [8° b)]. Ces récipients peuvent également être remplis avec les mélanges F 2 ou F 3 [8° c]. Le nom du gaz doit être frappé sur le récipient comme suit: «monochlorodifluorométhane» (resp. un nom admis, usité par le commerce) et «mélanges F 2 ou F 3», ainsi que le poids du chargement maximum admissible pour le mélange F 2;

6° pour les récipients en métal éprouvés pour les mélanges du 8° c):

a) les récipients éprouvés pour le mélange F 2 peuvent également être remplis avec le mélange F 1. Le poids du chargement maximum admissible doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange F 2;

b) les récipients éprouvés pour le mélange F 3 peuvent également être remplis avec les mélanges F 1 ou F 2. Le poids du chargement maximum admissible doit être égal à celui qui est prescrit pour le mélange F 3.

Nota. Pour les wagons-réservoirs, voir marg. 157 (1) n).

Pour 1° à 6°, voir aussi marg. 142, 145 (1) a) et 147.

2. Emballage de matières isolées.

a. Nature des récipients.

133. (1) Les récipients destinés au transport des gaz des 1° à 10°, 12° et 13° seront fermés et étanches de manière à éviter l'échappement des gaz.

(2) Ces récipients seront en acier au carbone ou en alliage d'acier (aciers spéciaux).

Peuvent toutefois être utilisés:

1. des récipients en cuivre pour:

a) les gaz comprimés (1° à 3°), à l'exclusion du fluorure de bore (3°), dont la pression de chargement à une température ramenée à 15° C n'excède pas 20 kg/cm²;

b) les gaz liquéfiés suivants: l'anhydride sulfureux et le gaz T (5°), tous les gaz du 8°, à l'exclusion de l'oxychlorure de carbone, de la monométhylamine, de la diméthylamine, de la triméthylamine et de la monoéthylamine;

2. des récipients en alliages d'aluminium (voir Appendice II) pour:

a) les gaz comprimés (1° à 3°), à l'exclusion du fluorure de bore (3°);

b) les gaz liquéfiés suivants: le gaz d'huile liquéfié (4°), l'anhydride sulfureux et le gaz T (5°), les gaz des 6° et 7° exempts d'impuretés alcalines, l'oxyde de méthyle et l'oxyde d'éthylène [8° a)], les gaz des 8° b) et c) et 9°, l'hexafluorure de soufre et le chlorotrifluorométhane (10°). L'anhydride sulfureux, les gaz des 8° b) et c) ainsi que le chlorotrifluorométhane doivent être secs. L'hexafluorure de soufre doit être absolument pur;

c) l'acétylène dissous (13°).

- 134** (1) Naczynia dla rozpuszczonego acetyleny (punkt 13) powinny być zawsze całkowicie wypełnione drobnoporowatą, równomiernie rozłożoną, ustaloną przez kompetentną instytucję masą, która
- a) nie działa na naczynia i nie tworzy szkodliwych związków ani z acetylenem, ani z rozpuszczalnikiem;
 - b) nie osiada nawet po dłuższym używaniu i wstrząsach oraz przy temperaturze do 60°C;
 - c) jest w stanie zapobiec rozszerzaniu się procesu rozkładu acetyleny w masie.
- (2) Rozpuszczalnik nie może działać na naczynie.

- 135** (1) Następujące gazy skroplone można przewozić w małych ilościach w mocnych rurkach szklanych, które jednak mogą być napełnione najwyżej:
- a) do 3 g bezwodnikiem kwasu węglowego, podtlenkiem azotu, etanem lub etylenem (punkt 8a) i to tylko do połowy pojemności,
 - b) do 20 g amoniakiem, chlorem, nadtlenkiem azotu (punkt 5), cyklopropanem (punkt 6), bromkiem metylu lub chlorkiem etylu (punkt 8a) i to tylko do dwóch trzecich pojemności,
 - c) do 100 g dwutlenkiem siarki (punkt 5) lub tlenochlorkiem węgla (punkt 8a) i to tylko do trzech czwartych pojemności.

(2) Rurki szklane powinny być zatopione i układane pojedynczo, z przelozieniem ziemią okrzemkową, w zalutowanych puszkach blaszanych, które należy pojedynczo lub po kilka umieścić w skrzyni drewnianej (zobacz również c. m. 149).

(3) Dla dwutlenku siarki (punkt 5) można używać również butelek ze stopów aluminiowych bez szwów, które powinny zawierać najwyżej 100 g bezwodnika kwasu węglowego i mogą być napełnione tylko do trzech czwartych pojemności. Butelki powinny być szczelnie zamknięte, np. przez wcisnięcie do szyjki butelki zatyczki ze stopów aluminiowych. Butelki należy oddzielając jedną od drugiej umieścić w skrzyni drewnianej.

- 136** (1) Gaz T (punkt 5) oraz gazy wymienione w punktach 6 do 8, z wyjątkiem tlenochlorku węgla (punkt 8a), mogą być w ilościach najwyżej 150 g pakowane również w mocne rurki szklane lub metalowe z zachowaniem przepisów dotyczących napełniania (c. m. 147). Rurki metalowe powinny być sporządzone z metalu przewidzianego pod c. m. 133 (2). Rurki układu się w skrzynkach drewnianych lub tekturowych, które mogą zawierać najwyżej 600 g cieczy. Takie skrzynki układu się następnie w skrzyniach drewnianych, które, jeśli zawierają ponad 5 kg cieczy, powinny być wyłożone blachą.

Rurki szklane i metalowe muszą być wolne od wad, które mogłyby zmniejszyć ich wytrzymałość. W szczególności prężność wewnętrzna powinna być odpowiednio osłabiona, a grubość ścian nie może być w żadnym przypadku mniejsza niż 2 mm.

- 134** (1) Les récipients pour l'acétylène dissous (13°) seront entièrement remplis d'une matière poreuse, d'un type agréé par l'autorité compétente, répartie uniformément, qui
- a) n'attaque pas les récipients et ne forme de combinaisons nocives ou dangereuses ni avec l'acétylène, ni avec le solvant;
 - b) ne s'affaisse pas, même après un usage prolongé et en cas de secousses, à une température pouvant atteindre 60° C;
 - c) soit capable d'empêcher la propagation d'une décomposition de l'acétylène dans la masse.
- (2) Le solvant ne doit pas attaquer les récipients.

- 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'anhydride carbonique, de protoxyde d'azote, d'éthane ou d'éthylène (9°) et seulement jusqu'à la moitié de leur capacité;
 - b) que de 20 g au plus d'ammoniac, de chlore, de peroxyde d'azote (5°), de cyclopropane (6°), de bromure de méthyle ou de chlorure d'éthyle [8° a)] et seulement jusqu'aux deux tiers de leur capacité;
 - c) que de 100 g au plus d'anhydride sulfureux (5°) ou d'oxychlorure de carbone [8° a)] 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 fermées, qui seront placées soit seules, soit en groupes, dans une caisse en bois (voir aussi marg. 149).

(3) Pour l'anhydride sulfureux (5°) sont également admises de petites bouteilles en alliages d'aluminium, sans joint, 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, par exemple par l'introduction dans le col de la bouteille d'un bouchon conique en alliages d'aluminium. Elles seront séparées les unes des autres et placées dans des caisses en bois.

- 136** (1) Le gaz T (5°), ainsi que les gaz des 6° à 8°, à l'exclusion de l'oxychlorure de carbone [8° a)] 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 en métal seront fabriqués avec un métal admis au marg. 133 (2). Tous 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 doublées à l'intérieur par un revêtement de têtes assemblées par brasage tendre, lorsque leur contenu liquide pèse plus de 5 kg.

Les tubes en verre ou en métal doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, lorsqu'il s'agit de tubes en verre, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm.

Zamknięcie musi być zabezpieczone dodatkowym urządzeniem (jak czop, kaptur, opieczętowanie, przewiązanie itp.), które zapobiegałoby wszelkiemu rozluźnieniu podczas przewozu.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

137 (1) Gazy wymienione w punkcie 11 należy pakować:

- a) do naczyń szklanych o podwójnych ścianach, z próżnią pomiędzy ściankami, otoczonych chłonnym materiałem izolacyjnym, który przy naczyniach dla ciekłego powietrza i ciekłego tlenu powinien być niepalny. Naczynia szklane powinny być zabezpieczone koszami drucianymi i ułożone w skrzyniach metalowych lub drewnianych;
- b) do naczyń z innego materiału, który zabezpieczy przed przenikaniem ciepła tak, że naczynie nie pokryje się rosą ani szronem. Dalsze opakowanie tych naczyń nie jest konieczne.

(2) Naczynia powinny być zamknięte zatyczkami przepuszczającymi gaz, które nie pozwalają na rozpryskiwanie się cieczy i zabezpieczone są od wypadnięcia.

b. Przepisy dotyczące naczyń metalowych.

(Nie mają zastosowania do naczyń dla gazów wymienionych w punkcie 11, ani do butelek ze stopów aluminiowych wymienionych pod c. m. 135 (3), ani do rurek metalowych wymienionych pod c. m. 136; odnośnie do naczyń wagonów-zbiorników zobacz również c. m. 157 i 158).

1. Budowa i sprzęt [zobacz również c. m. 164 (2)].

138 (1) Wytrzymałość metalu w najbardziej narażonym miejscu naczynia nie powinna pod próbnym ciśnieniem (c. m. 142, 146 i 147) przewyższać $\frac{3}{4}$ stwierdzonej granicy rozciągliwości. Przez granicę rozciągliwości należy rozumieć ciśnienie, przy którym osiągnięto rozciągliwość 2‰ (tj. 0,2%) w stosunku do podziałki na próbnej sztabie.

(2) Naczynia mogą być bez szwów, spawane, nitowane lub lutowane. Spawanie, nitowanie i lutowanie jest jednak dozwolone tylko pod warunkiem, że wytwórca gwarantuje dobre wykonanie, a właściwe władze kraju pochodzenia naczynia wyrażą na to zgodę. Na naczynie spawane powinno się używać tylko stali (stali nawęglonej lub stopów stalowych), której spawalność jest niewątpliwa.

Naczynia stalowe, podlegające ciśnieniu próbnemu ponad 60 kg/cm², muszą być bez szwów. Naczynia stalowe dla gazów sprężonych wymienionych w punktach 1 i 3 z wyjątkiem tlenu węgla, metanu (punkt 1a), gazów wymienionych w punkcie 1b) i trójfluorku boru (punkt 3), podlegające ciśnieniu próbnemu ponad 60 kg/cm² i o po-

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire (coiffe, cape, scellément, ligature, etc.), propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

137 (1) Les gaz du 11° 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 récipients destinés au transport des gaz du 11° ni aux bouteilles en alliages d'aluminium du marg. 135 (3), 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 [voir aussi marg. 164 (2)].

138 (1) La contrainte du métal au point le plus sollicité du récipient sous la pression d'épreuve (marg. 142, 146 et 147) ne doit pas dépasser $\frac{3}{4}$ de la limite d'élasticité apparente. On entend par limite d'élasticité apparente la contrainte qui a produit un allongement permanent de 2‰ (c'est-à-dire 0,2%) de la longueur entre repères de l'éprouvette.

(2) Les récipients peuvent être construits sans joint, soudés, rivés ou brasés dur. Le soudage, le rivetage et le brasage dur ne sont toutefois admis qu'à condition que le constructeur en garantisse la bonne exécution et que les autorités compétentes du pays d'origine y aient donné leur agrément. Pour les récipients soudés, on devra employer des aciers (au carbone ou alliés) pouvant être soudés avec toute garantie.

Les récipients en acier dont la pression d'épreuve dépasse 60 kg/cm² doivent être sans joint. Toutefois, les récipients en acier destinés à contenir des gaz comprimés des 1° et 3°, à l'exception de l'oxyde de carbone, du méthane [1° a)], des gaz du 1° b) et du fluorure de bore (3°), dont la pression d'épreuve dépasse 60 kg/cm² et dont la capa-

jemności nie większej niż 10 l, mogą być jednak również spawane.

(3) Naczynia ze stopów aluminium muszą być bez szwów.

139 (1) Naczynia cylindryczne, z wyjątkiem skrzyń zawierających amoniak rozpuszczony w wodzie (punkt 12), nie umieszczone w skrzyżniach i nie dające się ustawić pionowo, powinny być, jeśli wymagają tego przepisy kraju nadania, zaopatrzone w urządzenie uniemożliwiające toczenie; urządzenia te nie powinny się łączyć z przykrywkami ochronnymi (c. m. 140 (2)).

(2) Do gazów wymienionych w punktach 5 do 8, 10 i 12 zezwala się jednak na używanie naczyń zaopatrzonych w obręcz do toczenia, a mających pojemność najmniej 100 l i najwyżej 800 l. Naczynia zaopatrzone w obręcz do toczenia nie wymagają urządzeń uniemożliwiających toczenie.

140 (1) Otwory do napełniania i opróżniania naczyń muszą być zaopatrzone w zawory płaskie lub stożkowe. Dopuszczalne są jednakże zawory innego typu, jeśli są narówni bezpieczne pod względem technicznym i dozwolone w kraju ich pochodzenia. Sposób umocowania każdego rodzaju zaworu powinien zapewniać ich odporność i ułatwiać sprawdzenie jego stanu przed każdym załadunkiem.

Duże naczynia mogą posiadać, oprócz ewentualnego wjazdu, zaopatrzonego w dobrze zamkniętą pokrywę, oraz otworu do usuwania resztek osadu, najwyżej po jednym otworze do napełniania bądź opróżniania. Naczynia do rozpuszczonego amoniaku (punkt 13) o pojemności najmniej 100 litrów mogą posiadać więcej aniżeli dwa otwory dla napełniania i opróżniania.

Również duże naczynia o pojemności najmniej 100 litrów do przewozu materiałów wymienionych w punktach 6 i 7 mogą posiadać inne otwory, które w szczególności służą do sprawdzania stanu gazu i ciśnienia manometrycznego.

(2) Zawory powinny być przykryte dziurkowanymi zasłonami ochronnymi z żelaza. Naczynia z miedzi lub ze stopów aluminium mogą mieć osłony ochronne również z materiału, z którego sporządzono naczynie. Zawory umieszczone w szyjce naczyń i chronione zatyczką metalową, jak również naczynia przewożone w skrzyżniach ochronnych mogą być bez osłony.

141 (1) Przy naczyniach do fluorka boru (punkt 3), do skroplonego lub rozpuszczonego w wodzie amoniaku (punkty 5 i 12), jak również do metyloaminy i etyloaminy (punkt 8a) nie są dozwolone zawory miedziane lub z innego metalu ulegającego szkodliwemu działaniu gazów.

(2) Materiałów zawierających tłuszcze lub oliwę nie wolno używać do uszczelniania lub smarowania części i urządzeń naczyń do tlenu, sprę-

cié n'est pas supérieure à 10 litres, pourront aussi être soudés.

(3) Les récipients en alliage d'aluminium doivent être sans joint.

139 (1) Les récipients cylindriques, excepté ceux renfermant de l'ammoniac dissous dans l'eau (12°), qui ne sont pas emballés dans des caisses ou ne sont pas aménagés pour être tenus 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 chapeaux de protection [marg. 140 (2)].

(2) Pour les gaz des 5° à 8°, 10° et 12° sont toutefois admis des récipients munis de cercles de roulement d'une capacité minimum de 100 l et d'une capacité maximum de 800 l. Il n'est pas nécessaire de munir d'un dispositif empêchant le roulement les gros récipients pourvus de cercles de roulement.

140 (1) Les ouvertures pour le remplissage et la vidange des récipients seront munies de robinets à clapet ou à pointeau. Des robinets d'autres types pourront cependant être admis s'ils présentent des garanties équivalentes de sécurité et s'ils ont été agréés dans le pays d'origine. Toutefois, quel que soit le type de robinet adopté, le système de fixation de celui-ci devra être robuste et tel que la vérification de son bon état puisse être effectuée facilement avant chaque chargement.

Les grands récipients ne peuvent être pourvus, en dehors du trou d'homme éventuel, qui doit être obturé au moyen d'une fermeture sûre, 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. Toutefois, pour les récipients d'une capacité au moins égale à 100 l, destinés au transport de l'acétylène dissous (13°), le nombre d'ouvertures prévu en vue du remplissage et de la vidange peut être supérieur à deux.

De même, les grands récipients d'une capacité au moins égale à 100 l, destinés au transport des matières des 6° et 7°, peuvent être munis d'autres ouvertures, destinées notamment à vérifier le niveau du liquide et la pression manométrique.

(2) Les robinets seront protégés par des chapeaux en fer possédant des ouvertures. Les récipients en cuivre ou en alliages d'aluminium peuvent aussi être pourvus de chapeaux en matière dont ils sont constitués. Les robinets placés dans l'intérieur du col des récipients et protégés par un bouchon métallique vissé, ainsi que les récipients qui sont transportés emballés dans des caisses protectrices, n'ont pas besoin de chapeau.

141 (1) S'il s'agit de récipients renfermant du fluorure de bore (3°) ou de l'ammoniac liquéfié ou dissous dans l'eau (5° et 12°), des méthylamines ou de la monoéthylamine [8° a)], les robinets en cuivre ou en autre métal pouvant être attaqué par ces gaz ne sont pas admis.

(2) 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 disposi-

zonego powietrza, nitronu, mieszanin gazów szlachetnych z tlenem (punkt 3), podtlenku azotu (punkt 5) oraz nadtlenków azotu (punkt 9).

(3) Naczynia do rozpuszczonego acetyleny (punkt 13) mogą mieć również zawory zamykające z kryzą do połączeń. Części metalowe przyrządów zamykających stykające się z zawartością nie mogą zawierać więcej niż 70% miedzi.

(4) Naczynia zawierające sprężony tlen (punkt 3) umocowane w zbiornikach do przewozu ryb mogą być zaopatrzone w urządzenia do dowolnego wypuszczania tlenu.

2. Urzędowe badanie naczyń (zobacz również Dodatek II).

142 (1) Naczynia metalowe powinny być przed użyciem i okresowo w toku użycia poddawane ustawowej próbie przez rzeczoznawcę upoważnionego przez właściwą władzę.

(2) Naczynia do rozpuszczonego acetyleny (punkt 13) należy oprócz tego zbadać pod względem właściwości masy porowatej i dozwolonego napełnienia rozpuszczalnikiem [zobacz c. m. 134 i 148 (2)].

143 (1) Pierwsza próba naczyń nowych, jeszcze nie używanych obejmuje:

A. przy odpowiedniej ilości nowych naczyń:

- a) badanie materiału, z którego sporządzono naczynie, przy czym musi być ustalona przynajmniej granica rozciągliwości, wytrzymałości i ciśnienia aż do rozerwania naczynia, a ustalone dane powinny odpowiadać przepisom państwowym;
- b) wymierzenie grubości najcieńszej ściany i ustalenie wyliczonego ciśnienia;
- c) ustalenie równomierności materiału spośród jednej serii fabrycznej, jak również zbadanie zewnętrznego i wewnętrznego stanu naczynia;

B. przy wszystkich naczyniach:

- d) próbę ciśnienia hydraulicznego zgodnie z postanowieniami c. m. 146 do 148;
 - e) badanie znakowania naczyń (zobacz c. m. 145);
- C. przy naczyniach do rozpuszczonego acetyleny (punkt 13):
- f) badanie stosownie do przepisów państwowych.

(2) Naczynia muszą wytrzymać próbne ciśnienie, nie doznając trwałych zniekształceń i bez wykazywania pęknięć.

(3) Naczynia odpowiadające przepisom o badaniu naczyń należy zaopatrzyć w pieczęć rzeczoznawcy [zobacz także c. m. 145 (1) c) i (2), jak również c. m. 157 (1) k].

(4) Przy badaniach okresowych należy powtórzyć:

próbę ciśnienia hydraulicznego, ustalenie zewnętrznego i wewnętrznego stanu naczyń (np.

tifs de fermeture des récipients utilisés pour l'oxygène, l'air comprimé, le nitrox, les mélanges de gaz rares avec de l'oxygène (3°), le peroxyde d'azote (5°) et le protoxyde d'azote (9°).

(3) Les récipients pour l'acétylène dissous (13°) 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% de cuivre.

(4) Les récipients renfermant de l'oxygène comprimé (3°), fixés dans les bacs à poissons, sont également admis s'ils sont pourvus d'appareils permettant à l'oxygène de s'échapper peu à peu.

2. Epreuve officielle des récipients (voir aussi Appendice II).

142 (1) Les récipients métalliques doivent être soumis aux épreuves initiales et périodiques sous le contrôle d'un expert agréé par l'autorité compétente.

(2) Les récipients pour l'acétylène dissous (13°) 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)].

143 (1) La première épreuve des récipients neufs, non encore employés, comprend:

A. Sur un échantillon suffisant de récipients neufs:

- a) l'épreuve du matériau de construction doit au moins porter sur la limite d'élasticité apparente, sur la résistance à la traction et sur l'allongement après rupture; les valeurs obtenues de ces épreuves doivent répondre aux prescriptions nationales;
- b) la mesure de l'épaisseur la plus faible de la paroi et le calcul de la tension;
- c) la vérification de l'homogénéité du matériau pour chaque série de fabrication, ainsi que l'examen de l'état extérieur et intérieur des récipients;

B. Pour tous les récipients:

- d) l'épreuve de pression hydraulique conformément aux dispositions des marg. 146 à 148;
- e) l'examen des inscriptions des récipients (voir marg. 145);

C. Pour les récipients destinés au transport de l'acétylène dissous (13°):

- f) un examen selon les réglementations nationales.

(2) Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ni présenter de fissures.

(3) Les récipients répondant aux prescriptions relatives aux épreuves doivent être munis du poinçon de l'expert [voir aussi marg. 145 (1) c) et (2) et 157 (1) k].

(4) Seront renouvelés lors des examens périodiques:

l'épreuve de pression hydraulique, le contrôle de l'état extérieur et intérieur des récipients (par

przez przeważenie, prześwietlenie, pomiary grubości ścian), sprawdzenie osprzętu i znakowania, a w razie potrzeby ustalenie przy pomocy odpowiednich środków badawczych właściwości materiału, z którego sporządzone jest naczynie.

Badania takie należy podejmować:

- a) co 2 lata przy naczyniach do gazu miejskiego (punkt 1 b), trójfluorku boru (punkt 3), bromowodoru fluorowodoru, siarkowodoru, chloru, dwutlenku siarki, nadtlenku azotu (punkt 5), tlenochlorku węgla (punkt 3 a) i chlorowodoru (punkt 10) [zobacz także c. m. 157 (1) i)];
- b) co 5 lat przy naczyniach do pozostałych gazów sprężonych i skroplonych (z wyjątkiem naczyń o pojemności najwyżej 150 litrów do gazów wymienionych w punktach 6 i 7), jak również przy naczyniach do amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem (punkt 12);
- c) co 10 lat przy naczyniach do gazów wymienionych w punktach 6 i 7, jeśli pojemność naczyń nie jest większa niż 150 litrów, a przepisy kraju pochodzenia naczynia nie przewidują krótszego terminu;
- d) co 2 lata przy naczyniach ze stopów aluminiowych.

ex. par un pesage, un examen intérieur, des contrôles de l'épaisseur des parois), la vérification de l'équipement et des inscriptions et, le cas échéant, la vérification des qualités du matériau suivant des épreuves appropriées.

Ces épreuves seront renouvelées:

- a) tous les 2 ans pour les récipients destinés au transport du gaz de ville [1° b)], du fluorure de bore (3°), de l'acide bromhydrique anhydre, de l'acide fluorhydrique anhydre, de l'acide sulfhydrique, du chlore, de l'anhydride sulfureux, du peroxyde d'azote (5°), de l'oxychlorure de carbone [8° a)] et de l'acide chlorhydrique anhydre (10°) [voir aussi marg. 157 (1) i)];
- b) tous les 5 ans pour les récipients destinés au transport des autres gaz comprimés et liquéfiés (excepté les récipients d'une capacité maximum de 150 litres, destinés au transport des gaz des 6° et 7°) ainsi que pour les récipients d'ammoniac dissous sous pression (12°);
- c) tous les 10 ans pour les récipients destinés au transport des gaz des 6° et 7° lorsque les récipients n'ont pas une capacité supérieure à 150 litres et que le pays d'origine ne prescrit pas de délai plus court;
- d) tous les 2 ans pour les récipients en alliages d'aluminium.

144 Naczynia do rozpuszczonego acetyleny (punkt 13) muszą być balane co 10 lat co do stanu zewnętrznego (korozja, zniekształcenia), jak również stanu masy porowatej (rozluźnienie, opadnięcie). W miarę potrzeby należy przeprowadzać dorywcze badania i to w ten sposób, że po rozcięciu pewnej ilości naczyń bada się wewnątrz co do korozji, co do zmian w materiale i w masie porowatej.

144 L'état extérieur (effets de la corrosion, déformations) ainsi que l'état de la matière poreuse (relâchement, affaissement) des récipients d'acétylène dissous (13°) seront examinés tous les 10 ans. On doit procéder à des sondages en découpant, si cela est jugé nécessaire, un nombre convenable de récipients et en examinant l'intérieur quant à la corrosion et quant aux modifications survenues dans les matériaux de construction et dans la matière poreuse.

3. Znakowanie naczyń.

3. Marques sur les récipients.

145 (1) Naczynia metalowe zawierające gazy wymienione w punktach 1 do 10, 12 i 13 powinny posiadać widoczne, trwałe napisy:

- a) pełną nazwę gazu, nazwisko wytwórcy lub jego markę fabryczną oraz numer naczynia;
- b) wagę własną naczynia łącznie z osprzętem, jak zaworami, zatyczkami metalowymi itp., lecz bez osłony ochronnej;
- c) wysokość ciśnienia próbnego (zobacz c. m. 146 do 148), datę ostatniej próby (zobacz c. m. 143 i 144) oraz pieczęć rzeczoznawcy, który dokonał próby [zobacz c. m. 143 (3)];
- d) dla gazów sprężonych (punkt 1 do 3): najwyższe ciśnienie napełnienia dozwolone dla danego naczynia (zobacz c. m. 146);
- e) dla gazów skroplonych (punkty 4 do 10) i dla amoniaku rozpuszczonego w wodzie (punkt 12): najwyższy dozwolony ciężar napełnienia i pojemność;
- f) dla acetyleny rozpuszczonego (punkt 13): wysokość dozwolonego ciśnienia napełnienia [zobacz c. m. 148 (2)], ciężar próżnego naczynia wraz z osprzętem, masą porowatą oraz rozpuszczalnikiem.

145 (1) Les récipients en métal renfermant des gaz des 1° à 10°, 12° et 13°, porteront en caractères clairs et durables les inscriptions suivantes:

- a) le nom du gaz en toutes lettres, la désignation du fabricant ou la marque du fabricant, ainsi que le numéro du récipient;
- b) la tare du récipient y compris les pièces accessoires telles que robinets, bouchons métalliques, etc., mais à l'exception du chapeau de protection;
- c) la valeur de la pression d'épreuve (voir marg. 146 à 148), la date de la dernière épreuve subie voir marg. 143 et 144) et le poinçon de l'expert qui a procédé à l'épreuve [voir marg. 143 (3)];
- d) pour les gaz comprimés (1° à 3°): la valeur maximum de la pression de chargement autorisée pour le récipient en cause (voir marg. 146);
- e) pour les gaz liquéfiés (4° à 10°) et pour l'ammoniac dissous dans l'eau (12°): le maximum de charge admissible ainsi que la capacité;
- f) pour l'acétylène dissous dans un solvant (13°): la valeur de la pression de chargement autorisée [voir marg. 148 (2)], le poids du récipient vide y compris le poids des pièces accessoires, de la matière poreuse et du solvant.

(2) Napisy muszą być wyryte na najmocniejszej części naczynia albo na pierścieniu umocowanym nieruchomo na naczyniu. Nazwa gazu może być ponadto również namalowana białą dobrze przylegającą farbą i wyraźnie widoczna na naczyniu [zobacz też c. m. 157 (1) k)].

(3) Znaki kontrolne na naczyniach zapakowanych w skrzynie powinny być łatwe do odnalezienia.

c. Ciśnienie próbne oraz napełnianie naczyń [zobacz także c. m. 164 (2)].

146 (1) Ciśnienie wewnętrzne (ciśnienie próbne) stosowane przy próbie ciśnienia hydraulicznego naczyń dla gazów sprężonych wymienionych w punktach 1 do 3 musi wynosić najmniej 1,5-krotność podanego na naczyniu ciśnienia napełnienia przy 15°C, nie mniej jednak niż 10 kg/cm².

(2) Ciśnienie napełnienia dla naczyń z gazami sprężonymi (punkty 1 do 3) obliczone przy 15°C nie może przekroczyć 200 kg/cm² z następującymi wyjątkami. Dla wodoru (punkt 1 a), tlenu, mieszaniny tlenu z dwutlenkiem węgla, azotu, sprężonego powietrza, nitronu, helu, neonu, argonu, kryptonu, mieszaniny gazów szlachetnych, mieszaniny gazów szlachetnych z tlenem i mieszaniny gazów szlachetnych z azotem (punkt 3) ciśnienie napełnienia przy 15°C może jednakże przekraczać 250 kg/cm².

(3) Nadawca gazów sprężonych z wyjątkiem gazu świetlnego (punkt 2) w bojach morskich lub podobnych naczyniach obowiązany jest na żądanie wykazać istniejące ciśnienie za pomocą manometru.

147 (1) Ciśnienie wewnętrzne (ciśnienie próbne) stosowane przy próbie ciśnienia hydraulicznego naczyń dla gazów skroplonych wymienionych w punktach 4 do 10 oraz dla gazów rozpuszczonych pod ciśnieniem (punkty 12 i 13) musi wynosić najmniej 10 kg/cm².

(2) Dla gazów skroplonych wymienionych w punktach 4 do 8 co do ciśnienia wewnętrznego (ciśnienia próbnego) stosowanego przy próbie ciśnienia hydraulicznego naczyń oraz co do ich najwyższego dopuszczalnego napełnienia obowiązują następujące normy*):

* 1. Poniżej ustanowione minimalne normy ciśnienia próbnego są prawie równe ciśnieniu par cieczy przy temperaturze 70°C, pomniejszone o 1 kg/cm², przy czym wymagane jest najmniejsze ciśnienie próbne 10 kg/cm².

2. Dla tlenochlorku węgla (punkt 8a) ustalono najmniejsze ciśnienie próbne 20 kg/cm² ze względu na silne właściwości trujące gazu. Dla dwuchloromonofluorometanu (punkt 8b) ustalono najmniejsze ciśnienie próbne 12 kg/cm² ze względu na wykorzystanie naczyń dla mieszaniny F1.

3. Poniżej ustanowione najwyższe normy napełniania w kg/litrach obliczone zostały w następującym stosunku: najwyższe dopuszczalne napełnienie = 0,95 razy gęstość fazy ciekłej przy 50°C, przy czym faza gazowa nie powinna zanikać poniżej 60°C.

(2) Les inscriptions seront gravées soit sur une partie renforcée du récipient, soit sur un anneau fixé de manière inamovible sur le récipient. En outre, le nom de la matière peut aussi être indiqué par une inscription à la peinture adhérente et bien visible sur le récipient [voir aussi marg. 157 (1) k)].

(3) Les récipients en caisses seront emballés de manière que les poinçons d'épreuve puissent être facilement découverts.

c. Pression d'épreuve et remplissage des récipients [voir aussi marg. 164 (2)].

146 (1) Pour les récipients destinés au transport des gaz comprimés des 1° à 3°, la pression intérieure (pression d'épreuve) à appliquer lors de l'épreuve de pression hydraulique doit être égale à au moins une fois et demie la valeur de la pression de chargement à 15° C indiquée sur le récipient, mais ne doit pas être inférieure à 10 kg/cm².

(2) Pour les récipients servant au transport des gaz comprimés des 1° à 3°, la pression de chargement ne doit pas dépasser, sauf les exceptions suivantes, 200 kg/cm², à une température ramenée à 15° C. Pour l'hydrogène du 1° a), l'oxygène, les mélanges d'oxygène avec de l'anhydride carbonique, l'azote, l'air comprimé, le nitrox, l'hélium, le néon, l'argon, le crypton, les mélanges de gaz rares, les mélanges des gaz rares avec de l'oxygène et les mélanges des gaz rares avec de l'azote du 3°, la pression de chargement ne doit pas dépasser 250 kg/cm², à une température ramenée à 15° C.

(3) L'expéditeur de gaz comprimés autres que le gaz d'huile (2°) renfermé 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 (1) Pour les récipients destinés au transport des gaz liquéfiés des 4° à 10° et pour les gaz dissous sous pression des 12° et 13°, la pression hydraulique à appliquer lors de l'épreuve (pression d'épreuve) doit être d'au moins 10 kg/cm².

(2) Pour les gaz liquéfiés des 4° à 8° on doit observer les valeurs ci-après pour la pression hydraulique à appliquer aux récipients lors de l'épreuve (pression d'épreuve), ainsi que pour le degré de remplissage maximum admissible*):

* (1) Les valeurs minimums prescrites ci-dessous pour les pressions d'épreuve sont au moins égales aux tensions de vapeur des liquides à 70° C, diminuées de 1 kg/cm², le minimum de pression d'épreuve exigé étant toutefois de 10 kg/cm².

(2) Compte tenu du degré élevé de toxicité de l'oxychlorure de carbone [8° a)], la pression d'épreuve a été fixée à 20 kg/cm² pour ce gaz. En raison de l'utilisation des récipients pour les mélanges F1, l'épreuve de pression minimum pour le dichloromonofluorométhane [8° b)] a été fixée à 12 kg/cm².

(3) Les valeurs maximums prescrites ci-dessous pour le degré de remplissage en kg/litre ont été déterminées d'après le rapport ci-après: degré de remplissage maximum admissible = 0,95 fois la densité de la phase liquide à 50° C, la phase vapeur ne devant en outre pas disparaître en dessous de 60° C.

	Punkt	Naj- mniejsze ciśnienie próbne kg/cm ²	Najwyżej kg cieczy na 1 litr pojem- ności
skroplony gaz świetlny	4	40	0,37
bromowodór	5	60	1,20
fluorowodór	5	10	0,84
siarkowodór	5	53	0,67
amoniak	5	33	0,53
chlor	5	22	1,24
dwutlenek siarki	5	14	1,23
czterotlenek azotu	5	10	1,30
gaz T	5	28	0,73
propan	6	26	0,42
cyklopropan	6	25	0,53
propylen	6	30	0,43
butan	6	10	0,51
izobutan	6	10	0,49
butadien	6	10	0,55
butylen	6	10	0,52
izobutylen	6	10	0,52
mieszanina A	7	10	0,46
mieszanina AO	7	15	0,47
mieszanina A1	7	20	0,44
mieszanina B	7	25	0,43
mieszanina C	7	30	0,42
eter dwumetylowy	8 ^{a)}	18	0,58
eter winylometylowy	8 ^{a)}	10	0,67
chlorek metylu	8 ^{a)}	17	0,81
bromek metylu	8 ^{a)}	10	1,51
chlorek etylu	8 ^{a)}	10	0,80
tlenochlorek węgla	8 ^{a)}	20	1,23
chlorek winylu	8 ^{a)}	11	0,81
bromek winylu	8 ^{a)}	10	1,37
metyloamina	8 ^{a)}	13	0,58
dwumetyloamina	8 ^{a)}	10	0,59
trójmetyloamina	8 ^{a)}	10	0,56
etyloamina	8 ^{a)}	10	0,61
tlenek etylenu	8 ^{a)}	10	0,78
dwuchloro- dwufluorometan	8 ^{b)}	18	1,15
dwuchloro- monofluorometan	8 ^{b)}	12	1,23
monochloro- dwufluorometan	8 ^{b)}	29	1,03
dwuchloro- czterofluoroetan	8 ^{b)}	10	1,30
monochloro- trójfluoroetan	8 ^{b)}	10	1,20
mieszanina F1	8 ^{c)}	12	1,23
mieszanina F2	8 ^{c)}	18	1,15
mieszanina F3	8 ^{c)}	29	1,03

(3) Dla gazów skroplonych wymienionych w punktach 9 i 10 ciśnienie wewnętrzne przy 65°C nie może przekraczać ciśnienia próbnego naczynia. Najwyższe dopuszczalne napełnienie ustala się według ciśnienia próbnego. Miarodajne normy są [porównaj także ust. (4) i (5)]:

	Punkt	Naj- mniejsze ciśnienie próbne kg/cm ²	Najwyżej kg cieczy na 1 litr pojem- ności
ksenon	9	130	1,24
dwutlenek węgla, rów- nież w mieszaninach z tlenkiem etylenu	9	250	0,75
podtlenek azotu	9	250	0,75
etan	9	120	0,29
etylen	9	225	0,34
chlorowodór	10	120	0,48
fluorek siarki	10	70	1,06
chlorotrój- fluorometan	10	100	0,90

	Chiffre	Pression d'épreuve au moins kg/cm ²	Kg au plus de liquide par litre de capacité
gaz d'huile liquéfié	4°	40	0,37
acide bromhydrique anhydre	5°	60	1,20
acide fluorhydrique anhydre	5°	10	0,34
acide sulfhydrique	5°	53	0,67
ammoniac	5°	33	0,53
chlore	5°	22	1,24
anhydride sulfureux	5°	14	1,23
peroxyde d'azote	5°	10	1,30
gaz T	5°	28	0,73
propane	6°	26	0,42
cyclopropane	6°	25	0,53
propylène	6°	30	0,43
butane	6°	10	0,51
isobutane	6°	10	0,49
butadiène	6°	10	0,55
butylène	6°	10	0,52
isobutylène	6°	10	0,52
mélange A	7°	10	0,46
mélange A 0	7°	15	0,47
mélange A 1	7°	20	0,44
mélange B	7°	25	0,43
mélange C	7°	30	0,42
oxyde de méthyle	8° a)	18	0,58
oxyde de méthyle et de vinyle	8° a)	10	0,67
chlorure de méthyle	8° a)	17	0,81
bromure de méthyle	8° a)	10	1,51
chlorure d'éthyle	8° a)	10	0,80
oxychlorure de carbone	8° a)	20	1,23
chlorure de vinyle	8° a)	11	0,81
bromure de vinyle	8° a)	10	1,37
monométhylamine	8° a)	13	0,58
diméthylamine	8° a)	10	0,59
triméthylamine	8° a)	10	0,56
monoéthylamine	8° a)	10	0,61
oxyde d'éthylène	8° a)	10	0,78
dichlorodifluorométhane	8° b)	18	1,15
dichloromono-fluoro- méthane	8° b)	12	1,23
monochlorodifluoro- méthane	8° b)	29	1,03
dichlorotétrafluoréthane	8° b)	10	1,30
monochlorotrifluoréthane	8° b)	10	1,20
mélange F 1	8° c)	12	1,23
mélange F 2	8° c)	18	1,15
mélange F 3	8° c)	29	1,03

(3) Pour les gaz liquéfiés des 9° et 10°, la pression intérieure à 65° C ne doit pas excéder la pression d'épreuve prévue pour le récipient. Le degré de remplissage maximum admissible des récipients est fixé d'après les pressions d'épreuve. Les valeurs suivantes doivent être observées [voir aussi al. (4) et (5)]:

	Chiffre	Pression d'épreuve au moins kg/cm ²	Kg au plus de liquide par litre de capacité
xénon	9°	130	1,24
anhydride carbonique, seul ou en mélange avec l'oxyde d'éthylène	9°	250	0,75
protoxyde d'azote	9°	250	0,75
éthane	9°	120	0,29
éthylène	9°	225	0,34
acide chlorhydrique anhydre	10°	120	0,48
hexafluorure de soufre	10°	70	1,06
chlorotrifluorométhane	10°	100	0,90

(4) Jeśli do przewozu materiałów wymienionych w punktach 9 i 10 będą użyte naczynia o ciśnieniu próbnym niższym od podanego w ust. (3), to przy najwyższym dopuszczalnym napełnieniu muszą być zachowane warunki podane w ust. (3), według których ciśnienie odpowiedniego materiału, oddziaływające wewnątrz naczyń przy 65°C nie może przekraczać ciśnienia próbnego oznaczonego na naczyniu.

(5) Napełnienie rurek do rozsadzania węgla dwutlenkiem węgla (punkt 9) musi odpowiadać przepisom ustalonym przez władze, które dopuszczają je do użytku.

148 (1) Dla gazów rozpuszczonych pod ciśnieniem wymienionych w punktach 12 i 13 odnośnie do ciśnienia wewnętrznego (ciśnienia próbnego), stosowanego przy próbie ciśnienia hydraulicznego, oraz co do najwyższego dopuszczalnego napełnienia obowiązują następujące wartości:

	Punkt	Najmniejsze ciśnienie próbne kg/cm ²	Najwyższe kg cieczy na 1 litr pojemności
Amoniak rozpuszczony pod ciśnieniem od ponad 35 do najwyższej 40% amoniaku	12a)	10	0,80
od ponad 40 do najwyższej 50% amoniaku	12b)	12	0,77
acetylen rozpuszczony	13	60	zobacz ust. (2).

(2) Najwyższe dopuszczalne ciśnienie dla acetyleny rozpuszczonego (punkt 13) nie może przekraczać 15 kg/cm² po osiągnięciu równowagi przy 15°C. Ilość rozpuszczalnika przy temperaturze 15°C musi być tak wyliczona, by powiększenie wewnątrz masy porowatej, wywołane wchłonięciem acetyleny do granic ciśnienia napełnienia, pozostawiło wolną przestrzeń odpowiadającą co najmniej 12% objętości wody, która mogła pomieścić się w naczyniu.

3. Pakowanie razem.

149 Spośród naczyń z materiałami wymienionymi pod c. m. 131 mogą być łączone w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą, z materiałami lub przedmiotami innych klas, albo też z innymi towarami tylko naczynia z niżej podanymi materiałami i to tylko pod następującymi warunkami:

a) razem ze sobą:

1. amoniak, chlor, dwutlenek siarki, czterotlenek azotu (punkt 5), tlenochlorek węgla [punkt 8 a)], dwutlenek węgla, podtlenek azotu, etan i etylen (punkt 9), jednak chlor nie może być pakowany razem z amoniakiem lub dwutlenkiem siarki (punkt 5). Gazy powinny być opakowane według c. m. 135;
2. gazy wymienione w punkcie 8 (z wyjątkiem tlenochloru węgla) opakowane według c. m. 136;

(4) Dans le cas où l'on se sert, pour les matières des 9° et 10°, de récipients ayant subi une pression d'épreuve inférieure à celle indiquée à l'alinéa (3), le remplissage maximum doit satisfaire à la condition indiquée à l'alinéa (3), d'après laquelle la pression réalisée à l'intérieur du récipient par la matière en question à 65°C ne doit pas dépasser la pression d'épreuve estampillée sur le récipient.

(5) Les tubes pour le tir au charbon (9°) seront conformes, quant à leur degré de remplissage en anhydride carbonique, aux dispositions prévues par leur acte d'agrément par l'Administration.

148 (1) Pour les gaz dissous sous pression des 12° et 13°, les valeurs suivantes doivent être observées en ce qui concerne les pressions intérieures (pressions d'épreuve) à appliquer lors de l'épreuve de pression hydraulique et le degré de remplissage maximum admissible;

	Chiffre	Pression d'épreuve au moins kg/cm ²	Kg au plus de liquide par litre de capacité
ammoniac dissous sous pression dans l'eau avec plus de 35 et au plus 40% d'ammoniac	12° a)	10	0,80
avec plus de 40 et au plus 50% d'ammoniac	12° b)	12	0,77
acétylène dissous	13°	60	voir alinéa (2)

(2) Pour l'acétylène dissous (13°) la pression de chargement ne doit pas dépasser 15 kg/cm² une fois l'équilibre réalisé à 15°C. La quantité de solvant doit, à une température ramenée à 15°C, être telle que l'augmentation de volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression de chargement laisse à l'intérieur de la masse poreuse un volume libre égal à 12% au moins de la capacité en eau du récipient.

3. Emballage en commun.

149 Parmi les récipients contenant des matières dénommées au marg. 131 peuvent seulement être réunis dans un même colis soit entre eux, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes soit également avec d'autres marchandises, les récipients contenant les matières énumérées ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après:

a) entre eux, les récipients contenant:

- 1° de l'ammoniac, du chlore, de l'anhydride sulfureux, du peroxyde d'azote (5°), de l'oxychlorure de carbone [8° a)], de l'anhydride carbonique, du protoxyde d'azote, de l'éthane et de l'éthylène (9°); toutefois, le chlore ne doit pas être emballé en commun avec de l'ammoniac ou de l'anhydride sulfureux (5°). Les gaz doivent être emballés conformément au marg. 135;
- 2° des gaz du 8° (excepté l'oxychlorure de carbone) emballés conformément au; marg. 136;

b) z materiałami i przedmiotami innych klas — jeżeli pakowanie razem jest również dla nich dozwolone — albo z innymi towarami:

1. gazy wymienione w punktach 4, 5 (z wyjątkiem chloru i czterotlenku azotu) i 6 do 10, umieszczone w naczyniach metalowych, które należy łączyć razem z innymi towarami w drewnianej skrzyni zbiorowej lub w małym pojemniku (małym kontenerze);
2. amoniak, dwutlenek siarki, czterotlenek azotu (punkt 5), tlenochlorek węgla [punkt 8 a)], dwutlenek węgla, podtlenek azotu, etan i etylen (punkt 9), w małych ilościach. Gazy powinny być pakowane według c. m. 135 w rurki i puszki blaszane, które należy łączyć z innymi towarami w drewnianej skrzyni zewnętrznej lub w małym pojemniku (małym kontenerze);
3. gaz świetlny skroplony (punkt 4), siarkowódór i gaz T (punkt 5), gazy wymienione w punktach 6 do 8, z wyjątkiem tlenochloru węgla [punkt 8 a)], jak również chlorowódór (punkt 10), w łącznej ilości do 5 kg. Gazy powinny być opakowane według c. m. 136 w rurki i skrzynki, które należy łączyć z innymi towarami w drewnianej skrzyni zbiorowej lub w małym pojemniku (małym kontenerze).

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

150 (1) Na sztukach przesyłki zawierających naczynia z gazami wymienionymi w punktach 1 do 13, nawet jeśli gazy te są pakowane razem z innymi towarami według c. m. 149, należy wyraźnie i w sposób trwały wskazać zawartość — dla gazów przez dodanie słów „klasa Id” — w jednym z języków urzędowych kraju nadania, a oprócz tego w języku francuskim, niemieckim lub włoskim, jeżeli taryfy międzynarodowe lub umowy zawarte pomiędzy zarządami kolejowymi nie postanawiają inaczej.

(2) Dane wymienione w ust. (1) są zbędne przy przesyłkach wagonowych, jeśli na obydwóch ścianach bocznych wagonu są już zamieszczone te dane.

151 (1) Sztuki przesyłki zawierające rurki szklane z gazami skroplonymi, wymienionymi pod c. m. 135 i 136, powinny być zaopatrzone w nalepki według wzoru nr 8.

(2) Każda sztuka przesyłki z gazami wymienionymi w punkcie 11 powinna być zaopatrzona na obydwu przeciwległych stronach w nalepki według wzoru nr 7, a jeśli materiały te są zapakowane do naczyń szklanych [c. m. 137 (1) a)], oprócz tego w nalepkę według wzoru nr 8.

B. Sposób nadania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

152 Tlen sprężony i mieszaniny tlenu z dwutlenkiem węgla (pkt 3), cyklopropan (punkt 6), chlorek etylu [punkt 8 a)] i podtlenek azotu

b) avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises, les récipients contenant:

1° des gaz des 4°, 5° (excepté le chlore et le peroxyde d'azote) et 6° à 10°, renfermés dans des récipients métalliques, qui seront réunis dans une caisse collectrice en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises;

2° de l'ammoniac, de l'anhydride sulfureux, du peroxyde d'azote (5°), de l'oxychlorure de carbone [8° a)], de l'anhydride carbonique, du protoxyde d'azote, de l'éthane et de l'éthylène (9°), 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises;

3° du gaz d'huile liquéfié (4°), de l'acide sulfhydrique et du gaz T (5°), des gaz des 6° à 8°, excepté l'oxychlorure de carbone [8° a)], ainsi que de l'acide chlorhydrique anhydre (10°), 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

150 (1) Tout colis contenant des récipients renfermant des gaz des 1° à 13° 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, précisée, en ce qui concerne les gaz, par l'expression «*classe Id*». 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 conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

(2) En cas d'expédition par wagon complet, les indications dont il est question à l'alinéa (1) ne sont pas indispensables si le wagon lui-même porte ces indications sur les deux côtés.

151 (1) Les colis qui contiennent des tubes en verre renfermant des gaz liquéfiés énumérés aux marg. 135 et 136 seront munis d'une étiquette conforme au modèle N° 8.

(2) Tout colis renfermant des gaz du 11° sera muni, sur deux faces latérales opposées, d'étiquettes conformes au modèle N° 7, 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° 8.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

152 L'oxygène comprimé, les mélanges d'oxygène et d'anhydride carbonique (3°), le cyclopropane (6°), le chlorure d'éthyle [8° a)] et le protoxyde

(punkt 9) mogą być nadawane również jako przesyłki ekspresowe; w tym przypadku sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 40 kg.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

153 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej *kursywą* pod c. m. 131; należy ją *podkreślić czerwonym kolorem* i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono z dodaniem skrótów „RID” (np. Id, punkt 1 a), RID).

(2) Przy przesyłkach rurek do rozsadzania węgla (punkt 9) nadawca powinien dodać w liście przewozowym przy nazwie towaru „Rurka dopuszczona dnia (data) przez (nazwa władzy i państwa)”.

(3) Przy przesyłkach gazów skłonnych do samopolimeryzacji, jak eter metylowinylowy, chlorek winylu, bromek winylu, tlenek etylenu [(punkt 8 a)], powinien nadawca zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: „Zastosowano niezbędne środki zapobiegające polimeryzacji materiału podczas przewozu”.

(4) W liście przewozowym sporządzonym na przesyłkę, w której materiał pod c. m. 131 został zapakowany razem z innymi materiałami lub przedmiotami RID albo razem z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów i przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a) Dla sztuk przesyłki.

154 Należy ładować: sztuki przesyłki z gazami: a) wymienionymi w punktach 1 do 10 i 13: do wagonów krytych lub do wagonów nie krytych, które w miesiącach od kwietnia do października muszą być przykryte oponami, jeśli naczynia nie są umieszczone w skrzyniach drewnianych;

b) wymienionymi w punkcie 11: do wagonów krytych.

155 (1) Sztuk przesyłki nie wolno rzucać ani narażać na uderzenia, ani też wystawiać na działanie promieni słonecznych lub innych źródeł ciepła.

(2) Naczynia należy układać w wagonie w ten sposób, by nie mogły przewrócić się lub spaść. Sztuki przesyłki, które nadają się do toczenia, powinny być układane podłużną osią równoległą do bocznych ścian wagonu i zabezpieczone przed przetaczaniem się na bok. Naczynia z gazami wymienionymi w punkcie 11 powinny być ustawione stojąco i zabezpieczone przed uszkodzeniem przez inne sztuki.

b. Dla wagonów-zbiorników i dla naczyń umocowanych na wagonach.

156 Z wyjątkiem fluorowodoru (punkt 5), gazów wymienionych w punkcie 11 i rozpuszczonego ace-

dazotu (9°) peuvent être expédiés également en colis express; dans ce cas, un colis ne doit pas peser plus de 40 kg.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

153 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en *caractères italiques* au marg. 131; elle doit être *soulignée en rouge* et suivie de l'indication de la classe, du chiffre, de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. I d, 1° a), RID].

(2) Pour les envois de tubes pour le tir au charbon (9°), l'expéditeur fera suivre la désignation de la marchandise dans la lettre de voiture, de la mention: «Tube agréé le... (date) par le... (nom de l'administration gouvernementale) de... (nom du pays) ».

(3) Pour les envois de gaz qui sont susceptibles d'auto-polymérisation, comme l'oxyde de méthyle et de vinyle, le chlorure de vinyle, le bromure de vinyle et l'oxyde d'éthylène [8° a)], l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «Les mesures nécessaires ont été prises pour empêcher la polymérisation spontanée pendant le transport».

(4) 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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

154 Seront chargés: Les colis renfermant des gaz a) des 1° à 10° et 13°: 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 11°: 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 des gaz du 11° seront placés debout et protégés contre toute avarie pouvant être produite par d'autres colis.

b. Pour les wagons-réservoirs et réservoirs ou récipients d'un autre genre fixés sur leur châssis.

156 A l'exception de l'acide fluorhydrique anhydre (5°), des gaz du 11° et de l'acétylène dissous

tylenu (punkt 13) można gazy klasy Id przewozić w wagonach-zbiornikach.

157 (1) Przepisy dotyczące naczyń wysyłanych w sztukach przesyłki mają również zastosowanie do wagonów-zbiorników z następującymi odchyleniami i uzupełnieniami:

a) Naczynia nie mogą być lutowane ani sporządzone ze stopów aluminiowych. Powinny być zaopatrzone w zawory bezpieczeństwa z otworami o dostatecznym przekroju. W tym przypadku dopuszcza się na każdym naczyniu powyżej dwa zawory bezpieczeństwa o łącznym przekroju odpowiadającym stosunkowi 1 zawór 51 mm (= 2 cale angielskie) na 30 m³ pojemności. Te zawory bezpieczeństwa powinny otwierać się automatycznie, jeśli naczynie znajdzie się pod ciśnieniem 1,1 do 1,2-krotnie wyższym od ciśnienia próbnego.

Jeżeli wagony posiadają więcej naczyń trwale połączonych z wagonem, a pomiędzy sobą wspólną rurą [zobacz poniżej pod b), c), d), e) i f)], wówczas naczynia na jednym wagonie mogą zawierać tylko jeden i ten sam gaz sprężony lub skroplony. Istniejące zawory bezpieczeństwa w każdym naczyniu muszą posiadać wystarczający przekrój.

b) Jeśli w wagonie jest kilka umocowanych w nim na stałe naczyń, nie jest konieczne zaopatrywanie każdego naczynia w urządzenia do napełniania i opróżniania; w urządzenie to może być zaopatrzona wspólna rura, która łączy naczynia. Naczynia ruchome nie mogą być łączone wspólną rurą. (Za naczynia ruchome uważa się naczynia tak zbudowane, aby pasując do specjalnych urządzeń wagonu, mogły być wyjęte dopiero po rozebraniu przyborów, które służą do ich umocowania w wagonie).

e) Jeżeli kilka naczyń umocowanych w wagonie na stałe, przeznaczonych do przewozu gazów sprężonych niebezpiecznych dla organów oddechowych, jest połączonych między sobą wspólnymi rurami, to nie każde naczynie musi być zamykane zaworem. (Za gazy sprężone niebezpieczne dla organów oddechowych uważa się: wodór, metan, mieszaniny wodoru i metanu, tlen, mieszaniny tlenu z dwutlenkiem węgla, azot, powietrze sprężone, nitroks, hel, neon, argon, krypton, mieszaniny gazów szlachetnych, mieszaniny gazów szlachetnych z tlenem, mieszaniny gazów szlachetnych z azotem).

d) Jeżeli kilka naczyń umocowanych w wagonie na stałe, przeznaczonych do przewozu gazów sprężonych niebezpiecznych dla organów oddechowych, jest połączonych między sobą wspólnymi rurami, to każde naczynie musi być zamykane osobnym zaworem. (Za gazy sprężone niebezpieczne dla organów oddechowych uważa się: tlenek węgla, gaz wodny, gaz syntetyczny, gaz miejski, sprężony gaz świetl-

(13°), les gaz de la classe Id peuvent être transportés dans des wagons-réservoirs.

157 (1) 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 ne doivent jamais être brasés dur ni être construits en alliages d'aluminium; ils peuvent être munis de soupapes de sûreté ayant une section d'ouverture suffisante. Si les récipients sont munis de soupapes de sûreté, il doit être prévu pour chaque récipient au maximum deux soupapes dont la section totale équivaldra à celle d'une soupape de 51 mm (= 2 inches) par 30 m³ de capacité. Ces soupapes doivent pouvoir s'ouvrir automatiquement sous une pression comprise entre 1,1 et 1,2 fois la pression d'épreuve du récipient auquel elles sont appliquées.

Si les wagons-réservoirs portent plusieurs récipients fixés d'une manière définitive au wagon et reliés entre eux par un tuyau collecteur [voir ci-après sous b), c), d), e) et f)], les récipients d'un seul et même wagon ne doivent contenir qu'un seul et même gaz comprimé ou liquéfié. Si les récipients sont munis de soupapes de sûreté, chaque récipient en portera une d'une section d'ouverture suffisante.

b) Si plusieurs récipients sont fixés d'une manière définitive aux wagons, 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. Toutefois, les récipients amovibles ne doivent pas être reliés entre eux par un tuyau collecteur. (On entend par récipients amovibles des récipients qui, construits pour s'adapter aux dispositions spéciales du wagon, ne peuvent cependant en être retirés qu'après démontage de leurs moyens de fixation).

c) Si les récipients multiples fixés d'une manière définitive aux wagons sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et sont destinés à contenir des gaz comprimés ne présentant pas de danger pour les organes respiratoires, il n'est pas nécessaire que chaque récipient soit isolé par un robinet. [Sont considérés comme gaz comprimés ne présentant pas de danger pour les organes respiratoires: l'hydrogène, le méthane, les mélanges d'hydrogène et de méthane, l'oxygène, les mélanges d'oxygène et d'anhydride carbonique, l'azote, l'air comprimé, le nitroks, l'hélium, le néon, l'argon, le krypton, les mélanges de gaz rares, les mélanges de gaz rares et d'oxygène, les mélanges de gaz rares et d'azote.]

d) Si les récipients multiples fixés d'une manière définitive aux wagons sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et sont destinés à contenir des gaz comprimés présentant un danger pour les organes respiratoires, chaque récipient sera isolé par un robinet. (Sont considérés comme gaz comprimés présentant un danger pour les organes respiratoires: l'oxyde de carbone, le gaz à l'eau, les gaz de synthèse, le

ny, fluorek boru, jak również mieszaniny tlenku węgla, gazu wodnego, gazów syntetycznych i gazu miejskiego).

- e) Jeżeli kilka naczyń umocowanych w wagonie na stałe, przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych niebezpiecznych dla organów oddechowych, jest połączonych między sobą wspólnymi rurami, to nie każde naczynie musi być zamykane zaworem. (Za gazy skroplone niebezpieczne dla organów oddechowych uważa się: skroplony gaz świetlny, propan, cyklopropan, propylen, butan, izobutan, butadien, butylen, izobutylen, mieszaniny A, AO, A1, B i C, eter dwumetylowy, chlorek etylu, chlorek winylu, dwuchlorodwufluorometan, dwuchloromonofluorometan, monochlorodwufiuorometan, dwuchloroczworfluoroetan, monochlorotrójfluoroetan, mieszaniny F1, F2 i F3, ksenon, dwutlenek węgla, podtlenek azotu, etan, etylen, sześćfluorek siarki i chlorotrójfluorometan).
- f) Jeżeli kilka naczyń umocowanych w wagonie na stałe, przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych niebezpiecznych dla organów oddechowych, jest połączonych między sobą wspólnymi rurami, to każde z naczyń musi być zamykane zaworem; naczynia powinny być napełnione każde z osobna, a ich zawory w czasie przewozu zamknięte i zaplombowane. (Za gazy skroplone niebezpieczne dla organów oddechowych uważa się: bromowodór, siarkowodór, amoniak, chlor, dwutlenek siarki, czterotlenek azotu, gaz T, eter winylometylowy, trójmetyloamina, etyloamina, tlenek etylenu, mieszanina dwutlenku węgla z tlenkiem etylenu i chlorowodorem). Przepisy te stosuje się również do amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem.
- g) Zawory naczyń ruchomych nadających się do toczenia powinny być zaopatrzone w osłony ochronne.
- h) Urządzenia zamykające powinny być takie, by nie mogły być otwierane przez osoby niepowołane.
- i) Wewnętrzne badanie naczyń musi być powtarzane w tych samych terminach, jakie są przewidziane dla próby ciśnienia. Przy naczyniach do chloru i dwutlenku siarki (punkt 5) prób ciśnienia i wewnętrznych badań należy dokonywać co trzy lata.
- k) Waga własna wagonu wraz z osprzętem powinna być wskazana na tablicy umocowanej na samym naczyniu za pomocą spawania albo trwale przymocowanej do wagonu [zobacz c. m. 145 (1) b) i 145 (2)]. Pieczęcie i napisy na wagonie nie powinny powodować zmniejszenia wytrzymałości naczyń. Napisy mogą być

gaz de ville, le gaz d'huile comprimé, le fluorure de bore, ainsi que les mélanges d'oxyde de carbone, de gaz à l'eau de gaz de synthèse ou de gaz de ville).

- e) Si les récipients multiples fixés d'une manière définitive aux wagons sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et sont destinés à contenir des gaz liquéfiés ne présentant pas de danger pour les organes respiratoires, il ne doivent pas pouvoir s'isoler séparément par des robinets. (Sont considérés comme gaz liquéfiés ne présentant pas de danger pour les organes respiratoires: le gaz d'huile liquéfié, le propane, le cyclopropane, le propylène, le butane, l'isobutane, le butadiène, le butylène, l'isobutylène, les mélanges A, A 0, A 1, B et C, l'oxyde de méthyle, le chlorure d'éthyle, le chlorure de vinyle, le dichlorodifluorométhane, le dichloromonofluorométhane, le monochlorodifluorométhane, le dichlorotétrafluoréthane, le monochlorotrifluoréthane, les mélanges F 1, F 2 et F 3, le xénon, l'anhydride carbonique, le protoxyde d'azote, l'éthane, l'éthylène, l'hexafluorure de soufre et le chlorotrifluorométhane).
- f) Si les récipients multiples fixés d'une manière définitive aux wagons sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et sont destinés à contenir des gaz liquéfiés présentant un danger pour les organes respiratoires, ils doivent chacun être isolés par un robinet; ils seront remplis chacun pour soi et auront chacun leurs robinets fermés et plombés pendant le transport. (Sont considérés comme gaz liquéfiés présentant un danger pour les organes respiratoires: l'acide bromhydrique anhydre, l'acide sulfhydrique, l'ammoniac, le chlore, l'anhydride sulfureux, le peroxyde d'azote, le gaz T, l'oxyde de méthyle et de vinyle, le chlorure de méthyle, le bromure de méthyle, l'oxychlorure de carbone, le bromure de vinyle, la monométhylamine, la diméthylamine, la triméthylamine, la monoéthylamine, l'oxyde d'éthylène, les mélanges d'anhydride carbonique avec l'oxyde d'éthylène et l'acide chlorhydrique anhydre). Les mêmes prescriptions s'appliquent à l'ammoniac dissous sous pression dans l'eau.
- g) Les robinets des récipients amovibles pouvant être roulés seront pourvus de chapeaux de protection.
- h) Les dispositifs de fermeture seront aménagés de manière à ne pouvoir être manipulés par des personnes non qualifiées.
- i) L'examen intérieur des récipients doit avoir lieu à des intervalles périodiques égaux à ceux prescrits pour l'épreuve de pression. Toutefois, pour les récipients destinés au transport du chlore et de l'anhydride sulfureux (5°), l'épreuve de pression et l'examen intérieur auront lieu tous les trois ans.
- k) La tare du wagon-réservoir, y compris les pièces accessoires, sera indiquée sur une plaque soudée sur le récipient lui-même ou fixée d'une manière inamovible au wagon [voir marg. 145 (1) b) et 145 (2)]. Les poinçons et les inscriptions appliqués aux wagons-réservoirs ne doivent en aucun cas compromettre la résistance.

umieszczone na tablicy przyspawanej do naczynia.

- l) Naczynia cylindryczne do przewozu gazów skroplonych powinny posiadać blachy prądowe (przebite ściany działowe) dzielące je na przedziały nie dłuższe niż 3,50 m.
- m) Naczynia dopuszczone w myśl c. m. 132 (3) 2 do przewozu mieszanin wymienionych w punkcie 7 muszą mieć na tablicy następujące dane: oznaczenie gazów dopuszczonych do przewozu w odpowiednim naczyniu, ciśnienie próbne przewidziane dla mieszaniny o najwyższej prężności par i najwyższe dopuszczalne ciężary napełnienia dla wszystkich gazów.
- n) Naczynia dopuszczone w myśl c. m. 132 (3) 3 do 6 do przewozu różnych gazów wymienionych w punkcie 8 b) lub mieszanin wymienionych w punkcie 8 c) muszą mieć na tablicy następujące dane: oznaczenie wszystkich gazów i mieszanin dopuszczonych do przewozu w odnośnym naczyniu, ciśnienie próbne przewidziane dla gazu lub mieszaniny o najwyższej prężności par oraz najwyższe dopuszczalne ciężary napełnienia dla wszystkich gazów i mieszanin.

(2) Jeżeli naczynia o przekroju ponad 1,5 m przeznaczone do przewozu gazów skroplonych wymienionych w punktach 4 do 10 zaopatrzone są w myśl postanowień ust. (3) w urządzenia chroniące przed ciepłem, to dla gazów wymienionych w ust. (4) i (5) obowiązuje ciśnienie próbne i stopień napełnienia podane w tych dwóch ustępach. Dla naczyń pozbawionych urządzenia chroniącego przed ciepłem oraz dla naczyń z urządzeniami chroniącymi przed ciepłem, lecz o przekroju powyżej 1,5 m, obowiązuje ciśnienie próbne i stopień napełnienia podane pod c. m. 147 (2) i (3).

(3) Urządzenie chroniące przed ciepłem powinno:

- a) być sporządzone z drzewa albo z innego odpowiedniego podobnego materiału izolującego lub z blachy metalowej grubości co najmniej 1,5 mm;
- b) zakrywać co najmniej górną trzecią część powierzchni naczynia, lecz powyżej górną połowę powierzchni naczynia;
- c) być oddzielone od naczynia warstwą powietrza około 4 cm i ochraniać skutecznie wszystkie naczynia znajdujące się w wagonie;
- d) być tak umieszczone, by nie przeszkadzały łatwemu skontrolowaniu urządzeń do napełniania i opróżniania oraz wspólnych rur.

Uwaga. Zwykle pomalowanie nie jest uważane za urządzenie chroniące przed ciepłem.

(4) Ciśnienie, któremu powinny być poddane przy próbie ciśnienia hydraulicznego naczynia o przekroju ponad 1,50 m przeznaczone do przewozu gazów wymienionych w punktach 4 do 8 i zaopatrzone w urządzenia chroniące przed ciepłem stosownie do postanowień ust. (3), powinno wynosić:

Ces inscriptions peuvent être portées sur une plaque soudée sur le récipient.

- l) 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.
- m) Les indications suivantes devront être inscrites sur la plaque soudée aux récipients admis par le marg. 132 (3) 2° pour les mélanges du 7°: la désignation de tous les gaz admis au transport dans le récipient, la pression d'épreuve prescrite pour le mélange ayant la tension de vapeur la plus élevée et les charges maximums admissibles pour tous les gaz.
- n) Les indications suivantes devront être inscrites sur la plaque soudée aux récipients admis par le marg. 132 (3) 3° à 6° pour différents gaz du 8° b) ou les mélanges du 8° c): la désignation de tous les gaz ou mélanges admis au transport dans le récipient, la pression d'épreuve prescrite pour le gaz ou le mélange ayant la tension de vapeur la plus élevée et les charges maximums admissibles pour tous les gaz ou mélanges.

(2) Si les récipients des wagons-réservoirs destinés à renfermer des gaz liquéfiés des 4° à 10 sont munis d'une protection calorifuge conforme aux prescriptions sous (3) et ont un diamètre supérieur à 1,50 m, les pressions d'épreuve et les degrés de remplissage pour les gaz énumérés sous (4) et (5) sont ceux qui sont indiqués dans ces deux alinéas. Pour les récipients sans protection calorifuge et pour les récipients avec protection calorifuge dont le diamètre n'est toutefois pas supérieur à 1,50 m, sont valables les pressions d'épreuve et les degrés de remplissage précisés aux marg. 147 (2) et (3).

(3) La protection calorifuge sera:

- a) constituée par une couverture en bois ou en une autre matière appropriée ayant un effet protecteur similaire ou en tôle métallique d'une épaisseur minimum de 1,5 mm;
- b) appliquée au moins sur le tiers supérieur, mais au plus sur la moitié supérieure du réservoir;
- c) séparée du récipient par une couche d'air d'environ 4 cm d'épaisseur et devra protéger efficacement tous les récipients se trouvant sur le même wagon-réservoir;
- d) conçue de manière à ne pas entraver l'examen facile des dispositifs de remplissage et de vidange, ainsi que des tuyaux collecteurs.

Nota. Une simple peinture des réservoirs n'est pas considérée comme une protection calorifuge.

(4) Les pressions auxquelles les réservoirs munis de la protection calorifuge selon al. (3), dont le diamètre est supérieur à 1,50 m et qui sont destinés au transport des gaz liquéfiés des 4° à 8°, doivent être soumis au moment de l'épreuve de pression hydraulique (pression d'épreuve) et les degrés de remplissage maximum admissible sont les suivants.

	Punkt	Naj- mniejsze ciśnienie próbne kg/cm ²	Najwyżej kg cieczy na 1 litr pojemności
gaz olejowy skroplony	4	40	0,37
bromek wodoru	5	60	1,20
siarkowodór	5	45	0,67
amoniak	5	25	0,54
chlor	5	18	1,24
dwutlenek siarki	5	14	1,23
czterotlenek azotu	5	10	1,30
gaz T	5	25	0,73
propan	6	22	0,42
cyklopropan	6	20	0,55
propylen	6	27	0,43
butan	6	10	0,51
izobutan	6	10	0,50
butadien	6	10	0,55
butylen	6	10	0,52
izobutylen	6	10	0,52
mieszanina A	7	10	0,48
mieszanina A0	7	14	0,48
mieszanina A1	7	17	0,45
mieszanina B	7	21	0,43
mieszanina C	7	25	0,43
tlenek metylu	8a)	14	0,58
tlenek metylo-winyłowy	8a)	10	0,67
chlerek metylu	8a)	14	0,81
bromek metylu	8a)	10	1,51
chlerek etylu	8a)	10	0,80
tlenochlerek węgla	8a)	15	1,23
chlerek winylu	8a)	10	0,83
bromek winylu	8a)	10	1,40
metyloamina	8a)	10	0,61
dyumetyloamina	8a)	10	0,60
trójmetyloamina	8a)	10	0,58
etyloamina	8a)	10	0,61
tlenek etylenu	8a)	10	0,78
dwuchlorodwufluoro- metan	8b)	15	1,18
dwuchlorofluoro- metan	8b)	10	1,28
monochlorodwufluoro- metan	8b)	25	1,05
dwuchloroczterofluoro- etan	8b)	10	1,33
monochlorotrójfluorocetan	8b)	10	1,20
mieszanina F1	8c)	10	1,26
mieszanina F2	8c)	15	1,18
mieszanina F3	8c)	25	1,05

(5) Ciśnienie wewnętrzne, któremu powinny być poddane przy próbie ciśnienia hydraulicznego naczynia o średnicy ponad 1,50 m, przeznaczone do przewozu gazów skroplonych wymienionych w punktach 9 i 10 i zaopatrzone w myśl ust. (3) w urządzenia chroniące przed ciepłem, wynosi dla gazów:

	Punkt	Naj- mniejsze ciśnienie próbne kg/cm ²	Na 1 litr pojemność najwyżej cieczy w kg
kсенon	9	130	1,24
bezwodnik kwasu węglowego i jego mieszaniny z tlenkiem etylenu	9	210	0,75
podtlenek azotu	9	210	0,75
etan	9	95	0,29
etylen	9	200	0,34
chlorowodór	10	120	0,48
sześciofluorek siarki	10	60	1,06
chlorotrójfluorometan	10	100	0,90

	Chiffre	Pression d'épreuve au moins kg/cm ²	Kg au plus de liquide par litre de capacité
gaz d'huile liquéfié	4°	40	0,37
acide bromhydrique anhydre	5°	60	1,20
acide sulfhydrique anhydre	5°	45	0,67
ammoniac anhydre	5°	25	0,54
chlor	5°	18	1,24
anhydride sulfureux	5°	14	1,23
peroxyde d'azote	5°	10	1,30
gaz T	5°	25	0,73
propane	6°	22	0,42
cyklopropane	6°	20	0,55
propylène	6°	27	0,43
butane	6°	10	0,51
isobutane	6°	10	0,50
butadiène	6°	10	0,55
butylène	6°	10	0,52
isobutylène	6°	10	0,52
mélange A	7°	10	0,48
mélange A 0	7°	14	0,48
mélange A 1	7°	17	0,45
mélange B	7°	21	0,43
mélange C	7°	25	0,43
oxyde de méthyle	8° a)	14	0,58
oxyde de méthyle et de vinyle	8° a)	10	0,67
chlorure de méthyle	8° a)	14	0,81
bromure de méthyle	8° a)	10	1,51
chlorure d'éthyle	8° a)	10	0,80
oxychlorure de carbone	8° a)	15	1,23
chlorure de vinyle	8° a)	10	0,83
bromure de vinyle	8° a)	10	1,40
monométhylamine	8° a)	10	0,61
diméthylamine	8° a)	10	0,60
triméthylamine	8° a)	10	0,58
monoéthylamine	8° a)	10	0,61
oxyde d'éthylène	8° a)	10	0,78
dichlorodifluorométhane	8° b)	15	1,18
dichloromonofluoro- méthane	8° b)	10	1,28
monochlorodifluoro- méthane	8° b)	25	1,05
dichlorotétrafluoréthane	8° b)	10	1,33
monochloro- trifluoréthane	8° b)	10	1,20
mélange F 1	8° c)	10	1,26
mélange F 2	8° c)	15	1,18
mélange F 3	8° c)	25	1,05

(5) Les pressions auxquelles les réservoirs munis de la protection calorifuge selon al. (3), dont la diamètre est supérieur à 1,50 m et qui sont destinés au transport des gaz liquéfiés des 9° et 10°, doivent être soumis au moment de l'épreuve de pression hydraulique (pression d'épreuve) et les degrés de remplissage maximum admissible sont les suivants:

	Chiffre	Pression d'épreuve au moins kg/cm ²	Kg au plus de liquide par litre de capacité
xенon	9°	130	1,24
anhydride carbonique et ses mélanges avec l'oxyde d'éthylène	9°	210	0,75
protoxyde d'azote	9°	210	0,75
éthane	9°	95	0,29
éthylène	9°	200	0,34
acide chlorhydrique an- hydre	10°	120	0,48
hexafluorure de soufre	10°	60	1,06
chlorotrifluorométhane	10°	100	0,90

158 (1) Ruchome naczynia wagonów-zbiorników powinny być tak umieszczone na podwoziach wagonów, by nie mogły się przesuwać.

(2) Wagony-zbiorniki powinny być tak zbudowane, by naczynia były elektrycznie uziemione.

c. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

159 (1) Oprócz sztuk przesyłki zawierających tlenochlorek węgla [punkt 8 a)] oraz gazów wymienionych w punkcie 11 można sztuki przesyłki zawierające materiały niniejszej klasy przewozić w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Zakazy ładowania razem przewidziane pod c. m. 161 obowiązują również co do zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

(3) Oprócz fluorowodoru (punkt 5), tlenochloru węgla [punkt 8 a)] i materiałów wymienionych w punkcie 11 mogą być materiały klasy Id przewożone również w małych zbiornikach (kontenerach dla płynów), które muszą odpowiadać przepisom dla naczyń w sztukach przesyłki.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

160 Wagony-zbiorniki, zawierające gazy wymienione w punktach 1 do 10, powinny być zaopatrzone z obu stron w nalepki według wzoru nr 9.

E. Zakazy ładowania razem.

161 (1) Tlenochloru węgla [punkt 8 a)] nie można ładować razem do jednego wagonu:

a) z materiałami podtrzymującymi palenie klasy IIIc (c. m. 371);

b) z kwasem azotowym i mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym wymienionymi w punktach 1e/2 i 1f/2 klasy V (c. m. 501).

(2) Gazów klasy Id nie wolno ładować razem do jednego wagonu z materiałami radioaktywnymi klasy IV b (c. m. 451). W przesyłkach ekspresowych można jednakże ładować sprężony tlen, mieszaniny tlenu z dwutlenkiem węgla, cyklopropan, chlorek etylu i podtlenek azotu razem do jednego wagonu z materiałami radioaktywnymi.

162 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9 d)].

F. Późne opakowania. Inne przepisy.

163 (1) Naczynia wymienione w punkcie 14 muszą być szczelnie zamknięte.

(2) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 131; należy ją podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, w których materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID“ (Id, punkt 14, RID).

164 (1) Jeśli c. m. 131 do 163 nie wymieniają warunków, którym powinny odpowiadać naczynia

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.

c. Pour les petits containers.

159 (1) A l'exception des colis renfermant de l'oxychlorure de carbone [8° a)] et des gaz du 11°, les colis contenant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 161 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

(3) A l'exception de l'acide fluorhydrique anhydre (5°), de l'oxychlorure de carbone [8° a)] et des matières du 11°, les matières de la classe Id peuvent aussi être transportées dans de petits containers-citernes qui doivent répondre aux conditions relatives aux récipients expédiés comme colis.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

160 Les wagons-réservoirs contenant des gaz des 1° à 10° seront munis sur leurs deux côtés d'étiquettes conformes au modèle No 9.

E. Interdictions de chargement en commun.

161 (1) L'oxychlorure de carbone [8° a)] ne doit pas être chargé en commun dans le même wagon: a) avec des matières comburantes de la classe IIIc (marg. 371);

b) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V (marg. 501).

(2) Les gaz de la classe Id ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451). Toutefois, l'oxygène comprimé, les mélanges d'oxygène et d'anhydride carbonique, le cyclopropane, le chlorure d'éthyle et le protoxyde d'azote, expédiés en colis express, peuvent être chargés en commun dans le même wagon avec des matières radioactives.

162 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

163 (1) Les récipients du 14° 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; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (Id, 14°, RID).

164 (1) En tant que les marg. 131 à 163 ne prévoient pas de conditions auxquelles doivent satis-

do przewozu gazów sprężonych, skroplonych lub rozpuszczonych pod ciśnieniem, to stosuje się przepisy kraju pochodzenia bez względu na to, czy naczynia należą do wagonu-zbiornika, czy też nie.

(2) Do naczyń z gazami sprężonymi, skroplonymi lub rozpuszczonymi pod ciśnieniem stosuje się następujące przepisy przejściowe:

a) naczynia i wagony-zbiorniki będące w użyciu lub zamówione w wytwórniach przed dniem 1 marca 1956 są, z zastrzeżeniem niżej podanych wyjątków, dopuszczone do przewozu w komunikacji międzynarodowej w terminie określonym w przepisach państwa umawiającego się, w którym dokonano badań zgodnie z c. m. 143, z tym że będą przestrzegane terminy okresowych badań określonych pod c. m. 143 (4), 144 i 157 (1) i).

Naczynia i wagony-zbiorniki do chlorowodoru, wymienionego w punkcie 10 c. m. 131, mogą być dopuszczone do przewozu po dniu 1 stycznia 1957 tylko wtedy, gdy będą odpowiadały przepisom RID;

b) przy naczyniach zbudowanych na poprzednich warunkach (dopuszczalna granica rozciągliwości $\frac{2}{3}$ zamiast $\frac{3}{4}$) nie może być podwyższone ani poprzednio ustalone ciśnienie próbne, ani ciśnienie napełnienia [porównaj c. m. 138 (1)];

c) duże naczynia (również przy wagonach-zbiornikach) zaopatrzone w krany, których umocowanie nie odpowiada wymogom c. m. 140 (1), mogą być stosowane do czasu, w którym powinny być poddane badaniu przepisanejmu w c. m. 143 (4);

d) naczynia do amoniaku rozpuszczonego pod ciśnieniem w wodzie, wymienionego w punkcie 12a, c. m. 131, dopuszcza się do przewozu do dnia 1 września 1958 r., nawet wtedy, jeśli będą poddane ciśnieniu próbnemu tylko 8 kg/cm² [porównaj c. m. 148 (1)];

e) wagony-zbiorniki zaopatrzone jeszcze w dniu 1 marca 1956 r. w zawory bezpieczeństwa, które nie odpowiadają postanowieniom RID [c. m. 157 (1)a)], są nadal dozwolone, jeśli zawory będą mogły być zamykane przy pomocy odpowiedniego urządzenia wskazującego położenie zamknięte.

faire les récipients destinés au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, les prescriptions du pays d'origine font règle, que ces récipients sont isolés ou qu'ils appartiennent à des wagons-réservoirs.

(2) Les dispositions transitoires ci-après sont applicables aux récipients pour gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression:

a) les récipients et les wagons-réservoirs pour le trafic international, déjà en service ou commandés avant le 1^{er} mars 1956, sont, sous réserve des exceptions ci-après, admis au trafic aussi longtemps que les prescriptions de l'Etat contractant dans lequel ont eu lieu les épreuves selon marg. 143 le permettent et que les délais prescrits pour les examens périodiques aux marg. 143 (4), 144 et 157 (1) i) sont observés.

Les récipients et les wagons-réservoirs destinés au transport de l'acide chlorhydrique anhydre du marg. 131, 10°, ne seront admis au trafic après le 1^{er} janvier 1957 que s'ils sont conformes aux prescriptions du RID;

b) pour les récipients qui ont été fabriqués sous le régime antérieur (contrainte admissible $\frac{2}{3}$ de la limite d'élasticité au lieu de $\frac{3}{4}$), il n'est permis d'augmenter ni la pression d'épreuve, ni la pression de remplissage [comp. marg. 138 (1)];

c) les grands récipients (y compris ceux des wagons-réservoirs), dont les robinets ont des dispositifs de fixation non conformes aux prescriptions du marg. 140 (1) pourront encore être utilisés jusqu'à la date à laquelle ils doivent être soumis à l'examen périodique prescrit au marg. 143 (4);

d) les récipients renfermant de l'ammoniac dissous sous pression dans l'eau du marg. 131, 12° a), et qui n'ont été soumis qu'à une pression d'épreuve de 8 kg/cm², seront encore admis au transport jusqu'au 1^{er} septembre 1958 [comp. marg. 148 (1)];

e) les récipients des wagons-réservoirs qui, au 1^{er} mars 1956, seraient encore munis de soupapes de sûreté non conformes aux prescriptions du RID [marg. 157 (1) a)], pourront également circuler, à la condition que les soupapes soient pourvues d'un dispositif approprié permettant de les bloquer et que la position de blocage soit indiquée.

165-
179

KLASA Ie. MATERIAŁY WYTWARZAJĄCE W ZETKNIĘCIU Z WODĄ GAZY ZAPALNE

1. Wyszczególnienie materiałów.

180 Spośród materiałów wyszczególnionych w tytule klasy Ie dopuszcza się do przewozu tylko materiały wymienione pod c. m. 181 i to tylko na warunkach przewidzianych pod c. m. 181 do 196 i tym samym uważane są za materiały RID.

Uwaga. Prózne naczynia po materiałach klasy Ie nie podlegają przepisom RID. Prózne naczynia po materiałach wymienionych w punkcie 2 (c. m. 181) przyjmuje

165-
179

CLASSE Ie. MATIÈRES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DÉGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES

1. Énumération des matières.

180 Parmi les matières visées par le titre de la classe Ie ne sont admises au transport que celles qui sont énumérées au marg. 181, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 181 à 196. Elles sont dès lors des matières du RID.

Nota. Les récipients vides ayant renfermé des matières de la classe Ie ne sont pas soumis aux prescriptions du RID. Toutefois, ceux qui ont renfermé

się do przewozu tylko wtedy, gdy nie zawierają pozostałości po materiałach. W liście przewozowym powinno być wskazane, po czym są te naczynia. Co do wagonów-zbiorników zobacz c. m. 196.

- 181 1. a) Metale alkaliczne i metale ziem alkalicznych, np. sód, potas, wapń oraz stopy metali alkalicznych, stopy metali ziem alkalicznych i stopy metali alkalicznych z metalami ziem alkalicznych;
- b) amalgamaty metali alkalicznych i ziem alkalicznych;
- c) zawiesiny metali alkalicznych.
2. a) Węglík wapnia (karbid) i węglík glinu;
- b) wodorki metali alkalicznych i metali ziem alkalicznych (np. wodorek litu, wodorek wapnia (hydrolit), również wodorki mieszane oraz wodorki boru i wodorki glinu metali alkalicznych i metali ziem alkalicznych;
- c) krzemki alkaliczne.
- Uwaga. Cyjanamid wapnia (azotniak) nie podlega przepisom RID.
3. Amidki metali alkalicznych i metali ziem alkalicznych, np. amidek sodu. Zobacz również c. m. 181a.

181a Amidek sodu (punkt 3) w ilościach do 200 g nie podlega przepisom przewozowym RID, jeżeli jest zapakowany w naczynia szczelnie zamknięte i nie podlegające działaniu zawartości i jeżeli naczynia te są umieszczone starannie w mocnych, szczelnych opakowaniach drewnianych ze szczelnymi zamknięciami.

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

182 (1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tak szczelne, aby wilgoć nie mogła przenikać do środka ani nic z zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz.

(2) Materiał, z którego zrobione są naczynia i ich zamknięcia, nie powinien ulegać działaniu zawartości ani tworzyć z nią szkodliwych lub niebezpiecznych związków. Naczynia muszą być w każdym przypadku w stanie suchym.

(3) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały w drodze i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. W szczególności przy materiałach stałych zanurzonych w cieczy naczynia i ich zamknięcia powinny być odporne na wewnętrzne ciśnienie, które powstać może w normalnych warunkach przewozu z uwzględnieniem zawartego w nich powietrza, chyba że w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów” nie postanowiono inaczej. W tym celu musi być pozostawiona wolna przestrzeń potrzebna ze względu na tem-

des matières du 2° du marg. 181 ne sont 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. Pour les wagons-spéciaux, voir toutefois marg. 196.

- 181 1° a) Les métaux alcalins et alcalino-terreux, par ex. le sodium, le potassium, le calcium, ainsi que les alliages de métaux alcalins, les alliages de métaux alcalino-terreux et les alliages de métaux alcalins et alcalino-terreux;
- b) les amalgames de métaux alcalins et les amalgames de métaux alcalino-terreux;
- c) les dispersions de métaux alcalins.
- 2° a) Le carbure de calcium et le carbure d'aluminium;
- b) les hydrures de métaux alcalins et de métaux alcalino-terreux (par ex. l'hydrure de lithium, l'hydrure de calcium), même les hydrures mixtes, ainsi que les borohydrures et les aluminohydrures de métaux alcalins et de métaux alcalino-terreux;
- c) les siliciures alcalins.

Nota. La cyanamide calcique n'est pas soumise aux prescriptions du RID.

3° Les amidures de métaux alcalins et alcalino-terreux, par ex. l'amidure de sodium. Voir aussi marg. 181 a.

181a L'amidure de sodium (3°) en quantités de 200 g au plus n'est pas soumis aux conditions de transport du RID, lorsqu'il est emballé dans des récipients fermés de manière étanche, ne pouvant être attaqués par le contenu, et que ces récipients sont renfermés avec soin dans de forts emballages en bois étanches et à fermeture étanche.

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 nocives ou dangereuses. Les récipients doivent dans tous les cas être exempts d'humidité.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières solides immergées dans un liquide et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une

peraturę napełnienia i temperaturę otoczenia, w której będzie się znajdowało naczynie w czasie przewozu. Materiały stałe powinny być ułożone w opakowaniu starannie; to samo dotyczy opakowania wewnętrznego w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Materiały wypełniające, służące do układania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwości zawartości.

(5) Butelki i inne naczynia szklane muszą być wolne od wad, które mogłyby osłabić ich wytrzymałość. W szczególności ciśnienie wewnętrzne musi być odpowiednio zmniejszone. Grubość ścian nie może być w żadnym przypadku mniejsza niż 2 mm.

Zamknięcie musi być zabezpieczone dodatkowym urządzeniem (jak czop, kaptur, opieczutowanie, owiązanie itp.), zapobiegającym wszelkiemu rozluźnieniu w czasie przewozu.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

183 (1) Materiały wymienione w punkcie 1 należy pakować:

a) do naczyń z blachy żelaznej, z blachy żelaznej pokrytej ołowiem lub z blachy białej. Dla materiałów wymienionych w punkcie 1b) naczynia z blachy żelaznej pokrytej ołowiem lub z blachy białej są jednakże nie dozwolone. Naczynia te z wyjątkiem beczek żelaznych powinny być umieszczone w drewnianych skrzyniach zewnętrznych lub w żelaznych koszach ochronnych; albo

b) w ilościach do 1 kg do naczyń szklanych lub kamionkowych. Najwyżej 5 takich naczyń pakuje się do drewnianych skrzyń zewnętrznych szczelnie wyłożonych zwyczajną blachą żelazną lub blachą żelazną pokrytą ołowiem lub blachą białą. Dla naczyń szklanych zawierających więcej niż 250 g zamiast wyłożonych skrzyń drewnianych można używać również naczyń z blachy żelaznej zwyczajnej lub pokrytej ołowiem, albo z blachy białej. Naczynia szklane należy układać w opakowaniu zewnętrznym, przekładając niepalnym materiałem wypełniającym.

(2) Jeżeli materiał nie jest zapakowany do zalutowanej puszkii metalowej z szczelnie zalutowaną pokrywą, wówczas do naczynia z materiałami wymienionymi w punkcie 1 a) należy dodać tyle oleju mineralnego o punkcie zapłonu ponad 50°C, by płyn pokrył materiał w całości.

(3) Naczynia żelazne powinny posiadać ściany grubości co najmniej 1,25 mm, muszą być lutowane lub spawane, jeśli ważą więcej niż 75 kg. Jeżeli ważą one więcej niż 125 kg, powinny być ponadto zaopatrzone w obręcze wzmacniające i do toczenia lub w pierścienie do toczenia.

(4) Co do przewozu sodu (punkt 1a) luzem zobacz c. m. 191.

marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport. Les matières solides seront solidement assujetties dans leurs emballages, de même que les emballages intérieurs dans les emballages extérieurs.

(4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

(5) Les bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm.

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

2. Emballage de matières isolées.

183 (1) Les matières du 1° seront emballées:

a) dans des récipients en tôle de fer, en tôle de fer plombée ou en fer blanc. Cependant, pour les matières du 1° b), les récipients en tôle de fer plombée ou en fer-blanc ne sont pas admis. Ces récipients, à l'exception des tonneaux en fer, doivent être placés dans des caisses d'expédition en bois ou dans des paniers protecteurs en fer; ou

b) par quantités de 1 kg au plus, dans des récipients en verre ou en grès. 5 de ces récipients au plus doivent être emballés dans des caisses d'expédition en bois doublées à l'intérieur par un revêtement étanche de tôle de fer ordinaire, de tôle de fer plombée ou de fer-blanc, assemblé par brasage. 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.

(2) Sauf si le récipient est une boîte métallique soudée et à couvercle fermé hermétiquement par brasage, on devra, pour les matières du 1° a), ajouter dans les récipients de l'huile minérale dont le point d'éclair est supérieur à 50° C, en quantité telle que celle-ci couvre entièrement la matière

(3) Les récipients en fer, dont les parois auront au moins 1,25 mm d'épaisseur, doivent quand ils pèsent plus de 75 kg, être brasés dur ou soudés. S'ils pèsent plus de 125 kg, ils doivent en outre être munis de cercles de tête et de roulement ou de bourrelets de roulement.

(4) Pour le transport du sodium [1° a)] en vrac, voir marg. 191.

184 (1) Materiały wymienione w punkcie 2 należy pakować:

- a) do naczyń z blachy żelaznej, blachy żelaznej pokrytej ołowiem lub blachy białej. Jedno naczynie nie powinno zawierać więcej niż 10 kg materiałów wymienionych w punkcie 2b) i c). Naczynia te z wyjątkiem beczek żelaznych należy umieścić w drewnianych skrzyniach zewnętrznych lub w żelaznych koszach ochronnych, albo
- b) w ilościach do 1 kg również do naczyń szklanych lub ceramicznych. Najwyżej 5 takich naczyń powinno być umieszczone w skrzyniach drewnianych zewnętrznych, wyłożonych zwyczajną lub pokrytą ołowiem szczelnie przylutowaną blachą żelazną lub blachą białą. Zamiast wykładanych skrzyń drewnianych mogą być użyte dla naczyń szklanych o zawartości do 250 g również naczynia ze zwykłej lub wyłożonej ołowiem blachy żelaznej lub blachy białej. Opakowania zewnętrzne z naczyniami szklanymi powinny być wypełnione niepalnym materiałem pakowym.

(2) Sztuka przesyłki z materiałami wymienionymi w punkcie 2b) lub c) nie powinna ważyć więcej niż 75 kg.

(3) Co do przewozu karbidu wapnia [punkt 2a)] luzem zobacz c. m. 191.

185 Amidki (punkt 3) należy w ilościach do 10 kg pakować do hermetycznie zamkniętych puszek lub beczek metalowych, albo układanych pojedynczo lub po kilka w skrzyniach drewnianych. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

3. Pakowanie razem.

186 Materiały wymienione pod c. m. 181 mogą być łączone w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą, z materiałami lub przedmiotami innych klas, albo z innymi towarami tylko pod następującymi warunkami:

- a) razem ze sobą: materiały wymienione w tym samym punkcie pod warunkiem zachowania przepisów o opakowaniu wewnętrznym i zewnętrznym, przewidzianych dla materiałów tego punktu;
- b) razem ze sobą, z materiałami lub przedmiotami innych klas — jeżeli pakowanie razem jest również dla nich dozwolone, jak również z innymi towarami:

materiały wymienione pod c. m. 181 w ilościach do 5 kg każdego z tych materiałów w wewnętrznym opakowaniu metalowym, przewidzianym pod c. m. 183 (1), 184 (1) i 185, z innymi towarami w zbiorowym opakowaniu drewnianym lub w małych pojemnikach.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

187 (1) Każda sztuka przesyłki z materiałami klasy Ie powinna być zaopatrzona w nalepkę według wzoru nr 6 nawet wówczas, gdy materiały

184 (1) Les matières du 2° seront emballées:

- a) dans des récipients en tôle de fer, en tôle de fer plombée ou en fer-blanc. Pour les matières des 2° b) et c), un récipient ne doit pas contenir plus de 10 kg. Ces récipients, à l'exception des tonneaux en fer, doivent être placés dans des caisses d'expédition en bois ou dans des pa-niers protecteurs en fer; ou
- b) par quantités de 1 kg au plus, dans des récipients en verre ou en grès. 5 de ces récipients au plus doivent être emballés dans des caisses d'expédition en bois doublées à l'intérieur par un revêtement étanche de tôle de fer ordinaire, de fer plombée ou de fer-blanc, assemblé par brasage. 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.

(2) Un colis renfermant des matières des 2° b) ou c) ne doit pas peser plus de 75 kg.

(3) Pour le transport du carbure de calcium [2° a)] en vrac, voir marg. 191.

185 Les amidures (3°) seront emballés, en quantités de 10 kg au plus, dans des boîtes ou tonneaux métalliques hermétiquement fermés, qui seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans des caisses en bois. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

3. Emballage en commun.

186 Les matières dénommées au marg. 181 peuvent être réunies dans un même colis soit entre elles, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, soit également 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;

b) entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises:

les matières du marg 181 en quantités de 5 kg au plus pour chaque matière dans leurs emballages métalliques intérieurs, comme prévu aux marg. 183 (1), 184 (1) et 185. Ces récipients et ces caisses seront réunis dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

187 (1) Tout colis renfermant des matières de la classe Ie sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 6, même si ces matières sont enballées

te są pakowane z innymi towarami według c. m. 186.

(2) Sztuki przesyłki z kruchymi naczyniami, zawierającymi materiały wymienione w punktach 1 i 2, powinny oprócz tego być zaopatrzone w nalepki według wzoru nr 7 i 8. W razie użycia skrzyni nalepka według wzoru nr 7 powinna być umieszczona na dwu przeciwległych ścianach u góry, a na innym opakowaniu w inny odpowiedni sposób.

B. Sposób nadania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

188 Dla przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych nie ma ograniczeń.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

189 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 181. Jeśli w punkcie 1 nie jest wskazana nazwa materiału, należy wpisać nazwę handlową. Nazwa towaru powinna być *podkreślona czerwonym kolorem ze wskazaniem klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono, oraz skrótem „RID“* (np. 1e, punkt 2 a) RID).

(2) W liście przewozowym sporządzonym na przesyłkę, w której materiał wymieniony pod c. m. 181 został zapakowany razem z innymi materiałami lub przedmiotami RID, albo razem z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów i przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki.

190 (1) Sztuki przesyłki z materiałami klasy Ie należy ładować do wagonów krytych.

(2) Naczynia z węglikiem wapnia (punkt 2a)) można ładować także do wagonów niekrytych pod oponami.

b. Przewóz luzem.

191 (1) Sód (punkt 1a)) i węgiel wapnia (punkt 2a)) można przewozić luzem w specjalnie urządzonych wagonach.

(2) Naczynia specjalnie urządzone wagonów, jak również ich zamknięcia powinny odpowiadać ogólnym przepisom o opakowaniu ust. (1), (2) i (3) c. m. 182.

(3) Specjalnie urządzone wagony przeznaczone do przewozu sodu (punkt 1a)) luzem muszą być zaopatrzone przy otworach (kurki, zawory, włazy itp.) w szczelnie przylegające przykrywy, które można zamykać na rygle.

Przy nadaniu do przewozu przykrywy muszą być zaryglowane, przy czym temperatura zewnętrzna nie powinna przekroczyć 70°C.

(4) Specjalnie urządzone wagony przeznaczone do przewozu węgla wapnia (punkt 2a))

en commun avec d'autres marchandises conformément au marg. 186.

(2) Les colis renfermant des récipients fragiles contenant des matières des 1° et 2° seront munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 7 et 8. Les étiquettes N° 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses, ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

188 Pas de restrictions en ce qui concerne la grande vitesse et la petite vitesse.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

189 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 181. Dans le cas où le 1° ne contient pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être *soulignée en rouge* et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «Rid» [par ex. I e, 2° a), RID].

(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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

190 (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° a)] peuvent également être chargés dans des wagons découverts bâchés.

b. Pour les transports en vrac.

191 (1) Le sodium [1° a)] et le carbure de calcium [2° a)] peuvent être chargés en vrac dans des wagons aménagés spécialement.

(2) Les récipients des wagons aménagés spécialement et leurs fermetures seront conformes aux conditions générales d'emballage du marg. 182 (1), (2) et (3).

(3) Les wagons aménagés spécialement destinés à recevoir du sodium en vrac [1° a)] doivent avoir leurs orifices et ouvertures (robinets, gaines, trous d'homme, etc.) protégés par un capot à joint étanche, pouvant être fermé par verrouillage.

Quand ces wagons sont remis au transport, leurs capots doivent être verrouillés et la température de l'enveloppe ne doit pas dépasser 70° C.

(4) Les wagons aménagés spécialement pour le transport du carbure de calcium en vrac [2° a)]

luzem powinny być tak zbudowane, aby otwory przeznaczone do załadowania i wyładowania mogły być zamykane hermetycznie.

c. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

- 192 (1) Sztuki przesyłki z materiałami zaliczonymi do niniejszej klasy mogą być przewożone w małych pojemnikach (małych kontenerach).
(2) Materiały, które wolno przewozić luzem, mogą być przewożone w małych pojemnikach (małych kontenerach) również bez opakowania, jeśli odpowiadają postanowieniom pod c. m. 191.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach.

- 193 Na specjalnie urządzonych wagonach z węglikiem wapnia (punkt 2a) należy po stronie zamknięcia zamieścić wyraźny i nie zacierający się napis „Po napełnieniu i opróżnieniu szczelnie zamknąć”. Napis powinien być sporządzony w jednym z języków urzędowych kraju nadania, a oprócz tego w języku francuskim, niemieckim lub włoskim, jeżeli taryfy międzynarodowe albo umowy zawarte pomiędzy zarządami kolejowymi nie postanawiają inaczej.

E. Zakazy ładowania razem.

- 194 Materiałów klasy Ie nie wolno ładować razem do jednego wagonu z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451).
195 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe (CIM art. 6 § 9 d)).

F. Prózne opakowanie. Inne przepisy.

- 196 Prózne wagony po sodzie (punkt 1a) lub węgliku wapnia (punkt 2a) powinny być zamknięte hermetycznie jak w stanie napełnionym.
197-
199

KLASA II. MATERIAŁY SAMOZAPALNE

1. Wyszczególnienie materiałów.

- 200 Spośród materiałów określonych w tytule klasy II dopuszcza się do przewozu tylko materiały wymienione pod c. m. 201 i to tylko na warunkach przewidzianych pod c. m. 201 do 222 i tym samym uważa się je za materiały RID.
201 1. Fosfor zwyczajny (biały lub żółty).
2. Związki fosforu z metalami ziem alkalicznych, jak fosforek wapnia, fosforek strontu.

Uwaga. Związki fosforu z metalami ciężkimi, jak żelazo, miedź, cyna itp., nie podlegają przepisom RID.

doivent être construits de façon que les ouvertures servant au chargement ou au déchargement puissent être fermées de manière hermétique.

c. Pour les petits containers.

- 192 (1) Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.
(2) Les matières dont l'expédition en vrac est autorisée peuvent être renfermées sans emballage dans de petits containers, qui doivent répondre aux prescriptions du marg. 191.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

- 193 Les wagons aménagés spécialement renfermant du carbure de calcium [2° a)] 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 conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

E. Interdictions de chargement en commun.

- 194 Les matières de la classe Ie ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451).
195 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

- 196 Les wagons vides, qui ont contenu du sodium [1° a)] ou du carbure de calcium [2° a)], doivent être fermés hermétiquement, comme s'ils étaient pleins.
197-
199

CLASSE II. MATIÈRES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANÉE

1. Énumération des matières.

- 200 Parmi les matières visées par le titre de la classe II, ne sont admises au transport que celles qui sont énumérées au marg. 201, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 201 à 222. Elles sont dès lors des matières du RID.
201 1° Le phosphore ordinaire (blanc ou jaune).
2° Les combinaisons de phosphore avec des métaux alcalino-terreux, par ex. le phosphore de calcium, le phosphore de strontium.

Nota. Les combinaisons de phosphore avec les métaux appelés lourds, comme le fer, le cuivre, l'étain, etc., ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.

3. *Etylek cynku, metylek cynku, etylek magnezu*, również rozpuszczone w eterze i wszelkie podobne ciecze, zapalające się same na powietrzu.
4. a) *używane szmaty i pakuły*;
b) *zatluszczone lub zaoliwione: tkaniny, knoty, powrozy i przędza*;
c) *zatluszczone lub zaoliwione: wełna, włosie, wełna sztuczna, wełna regenerowana, bawełna, bawełna regenerowana, włókna sztuczne, jedwab, len, konopie i juta*, również jako odpadki przędzenia lub tkania.
- Co do a), b) i c) zobacz również c. m. 201a pod a).

Uwaga. 1. Włókna syntetyczne nie podlegają przepisom RID.
2. Zwilżone materiały wymienione w punktach 4b) i 4c) są wyłączone od przewozu.

5. a) *Pył i proszek aluminiowy lub cynkowy, jak również mieszaniny pyłu lub proszku aluminiowego i pyłu lub proszku cynkowego, także przetłuszczone lub zaoliwione, pył i proszek cyrkonu rozgrzanego w powietrzu, pył z filtrów wielkopieczowych*;
b) *pył, proszek i delikatne opłuki magnezu, jak również ze stopów magnezowych z zawartością magnezu ponad 80%, wszystko bez obcych materiałów, mogących przyspieszyć samozapalenie*;
c) *następujące sole kwasu podsiarkowego (H₂S₂O₄): podsiarczyn sodu, podsiarczyn potasu, podsiarczyn wapnia, podsiarczyn cynku*;
d) *metale samozapalne, jak cyrkon*.

Co do a) zobacz c. m. 201a pod a) i b); co do b), c) i d) również c. m. 201a pod a).

6. *Sadze świeżo wyżarzone*. Zobacz również c. m. 201a pod a).
7. *Węgiel drzewny świeżo wyżarzony, w postaci proszku, ziaren albo kawałków*. Zobacz również c. m. 201a pod a) i klasa IIIb, punkt 1 (c. m. 331).

Uwaga. Przez węgiel drzewny świeżo wyżarzony rozumie się: przy węglu drzewnym w kawałkach, gdy od wyżarzenia nie upłynęły 4 dni; przy węglu w proszku lub w ziarenkach mniejszych niż 8 mm, gdy od wyżarzenia nie upłynęło 8 dni, przyjmując, że chłodzenie powietrzem dokonane zostało w cienkich warstwach lub w inny sposób, zapewniający ten sam stopień ochłodzenia.

8. *Mieszaniny materiałów palnych ziarnistych lub porowatych ze składnikami ulegającymi jeszcze samoutlenieniu, jak olejem lnianym, pokostem z oleju lnianego lub pokostem z innych podobnych olejów, żywicy, oleju żywicznego, pozostałości naftowych itp. (jak masa korkowa, lupulina), jak również odpadki otrzymywane przy odbarwieniu oleju z soi*. Zobacz również c. m. 201a pod a) i klasa IIIb, punkt 1 (c. m. 331).

9. a) *Papier, tektura i wyroby z tych materiałów (jak rurki i pierścienie z tektury)*,

- 3° *Le zinc-éthyle, le zinc-méthyle, le magnésium-éthyle*, dissous ou non dans l'éther, et les autres liquides similaires qui s'enflamment spontanément à l'air.

- 4° a) *Les chiffons et les étoupes, ayant servi*;
b) *les tissus, méches, cordes, fils, graisseurs ou huileux*;
c) *les matières suivantes, graisseuses ou huileuses: la laine, les poils (et crins), la laine artificielle, la laine régénérée (dite aussi laine rénovée), le coton, le coton recardé, les fibres artificielles (rayonne, etc.), la soie, le lin, le chanvre et le jute, même à l'état de déchets provenant du filage ou du tissage*.

Pour a), b) et c), voir aussi marg. 201a sous a).

Nota. 1. Les fibres synthétiques ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.
2. Les matières du 4° b) et du 4° c) mouillées sont exclues du transport.

- 5° a) *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 gras ou huileux; la poussière et la poudre de zirconium, chauffées à l'air; la poussière de filtres de haut fourneaux*;
b) *la poussière, la poudre et les copeaux fins de magnésium et d'alliages de magnésium d'une teneur en magnésium de plus de 80%, tous exempts de corps susceptibles de favoriser l'inflammation*;
c) *les sels suivants de l'acide hydrosulfureux (H₂S₂O₄): hydrosulfite de sodium, hydrosulfite de potassium, hydrosulfite de calcium, hydrosulfite de zinc*;
d) *les métaux pyrophoriques, par ex. le zirconium*.

Pour a), voir aussi marg. 201a sous a) et b); pour b), c) et d) voir aussi marg. 201a sous a).

- 6° *La suie fraîchement calcinée*. Voir aussi marg. 201a sous a).
- 7° *Le charbon de bois fraîchement éteint en poudre, en grains ou en morceaux*. Voir aussi marg. 201a sous a) et à la classe IIIb, 1° (marg. 331).

Nota. Par charbon de bois fraîchement éteint on entend: pour le charbon de bois en morceaux, celui qui est éteint depuis moins de quatre jours; pour le charbon de bois en poudre ou en grains de dimensions inférieures à 8 mm, celui qui est éteint depuis moins de huit jours, étant entendu que le refroidissement à l'air a été effectué en couches minces ou par un procédé garantissant un degré de refroidissement équivalent.

- 8° *Les mélanges de matières combustibles en grains ou poreuses avec des composants encore sujets à l'oxydation spontanée, tels que l'huile de lin ou les autres huiles, naturellement siccatives, cuites ou additionnées de composés siccativants, la résine, l'huile de résine, les résidus de pétrole, etc. (par 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 sous a) et à la classe IIIb, 1° (marg. 331).

- 9° a) *Les papiers, cartons et produits de ces matières (par ex. les enveloppes et anneaux*

plyty z fibry drzewnej, pasma nici, tkaniny, przędza, towary powroźnicze, odpadki przędzenia lub tkania, wszystko nasycone samoutleniającymi się olejami, tłuszczami, pokostami lub innymi substancjami impregnacyjnymi. Zobacz również c. m. 201a pod a) i klasa IIIb, punkt 1 (c. m. 331).

Uwaga. Materiały wymienione w punkcie 9a, wykazujące większą wilgotność niż hygroskopijna, są wyłączone od przewozu.

b) Odpadki filmów nitrocelulozowych, odzetalynowane, w postaci taśm, listków lub zżyneków.

Uwaga. Odpadki filmów nitrocelulozowych, odzetalynowane, w postaci proszku lub zawierające część sproszkowaną, są wyłączone od przewozu.

10. Używane worki po drożdżach nieoczyszczone. Zobacz również c. m. 201a pod a).

11. Worki z tkanin opróżnione po azotanie sodu.

Uwaga. Worki z tkanin nasycone azotanem sodu oczyszczone zupełnie przez wymycie nie podlegają przepisom RID.

12. Nieoczyszczone beczki z blachy żelaznej opróżnione po fosforze zwyczajnym (pkt 1).

12. Nieoczyszczone beczki z blachy żelaznej opróżnionymi z cynku, metylku cynku, etylku magnezu lub innych samozapalnych cieczach wymienionych w punkcie 3.

Uwaga do punktów 12 i 13. Próżne opakowania po pozostałych materiałach klasy II nie podlegają przepisom RID.

201a Materiały nadane do przewozu na warunkach niżej podanych nie podlegają przepisom przewozowym RID:

a) materiały wymienione w punktach 4 do 9a) i 10, jeżeli ich stan wyklucza niebezpieczeństwo samozapalenia, a nadawca potwierdzi to w liście przewozowym oświadczeniem: „Materiał nie jest samozapalny”; co do materiałów wymienionych w punktach 7 i 9a) zobacz jednak klasa IIIb punkt 1 (c. m. 331);

b) pył i proszek aluminiowy lub cynkowy (punkt 5a), np. zapakowany razem z lakierami do wyrobu farb, jeżeli są one starannie zapakowane w ilościach nie przewyższających 1 kg.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania podane są pod F).

A. Sztuki przesyłki.

202 1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

(1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tego rodzaju, aby nic z jego zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz.

(2) Materiał, z którego zrobione jest opakowanie i jego zamknięcia, nie powinien ulegać dzia-

en carton), les plaques en fibre de bois, les écheveaux de fils, les tissus, ficelles, fils, les déchets de filage ou de tissage, tous imprégnés d'huiles, de graisses, d'huiles naturellement siccatives, cuites ou additionnées de composés siccativants ou autres matières d'imprégnation sujets à l'oxydation spontanée. Voir aussi marg. 201a sous a) et à la classe IIIb, 1° (marg. 331).

Nota. Si les matières du 9° a) ont une humidité dépassant l'humidité hygroscopique, elles sont exclues du transport.

b) Les déchets de films à la nitrocellulose débarrassés de gélatine, en bandes, en feuilles ou en languettes.

Nota. Les déchets de films à la nitrocellulose débarrassés de gélatine, poussiéreux ou qui comportent des portions poussiéreuses, sont exclus du transport.

10° Les sacs à levure ayant servi, non nettoyés. Voir aussi marg. 201a sous a).

11° Les sacs vides à nitrate de sodium, en textile.

Nota. Quand les sacs en textile ont été parfaitement débarrassés par lavage du nitrate qui les imprègne, ils ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

12° Les tonneaux en tôle de fer vides, non nettoyés, ayant renfermé du phosphore ordinaire (1°).

13° Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé du zinz-éthyle, zinc-méthyle, magnésium-éthyle ou d'autres liquides du 3° sujets à l'inflammation spontanée.

Nota ad 12° et 13°. Les emballages vides ayant renfermé d'autres matières de la classe II ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

201a Ne sont pas soumises aux conditions de transport du RID les matières remises au transport conformément aux dispositions ci-après:

a) les matières des 4° à 9° a) et 10°, 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»; pour les matières des 7° et 9° a), voir toutefois à la classe IIIb, marg. 331, 1°;

b) la poussière et la poudre d'aluminium ou de zinc [5° a)] par ex. emballées en commun avec des vernis servant à la fabrication de couleurs, si elles sont emballées avec soin par quantités ne dépassant pas 1 kg.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux emballages vides sont réunies sous F.)

A. Colis.

202 1. Conditions générales d'emballage.

(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

łaniu zawartości, ani też tworzyć z nią szkodliwych związków.

(3) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, by się nie rozluźniały podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. W szczególności przy materiałach płynnych lub zamoczonych w cieczach albo przy roztworach naczynia i ich zamknięcia powinny być odporne na ciśnienie wewnętrzne, które może powstać w normalnych warunkach przewozu z uwzględnieniem zawartego w nich powietrza, chyba że w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów“ nie postanowiono inaczej. W tym celu musi być pozostawiona wolna przestrzeń potrzebna ze względu na temperaturę napełniania i temperaturę otoczenia, w której będzie się znajdowało naczynie w czasie przewozu. Materiały stałe powinny być ułożone w opakowaniu starannie; to samo dotyczy opakowania wewnętrznego w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Jeśli są dozwolone lub przepisane naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp., muszą one być ułożone w opakowaniu zewnętrznym, przełożone materiałem wypełniającym.

Butelki i inne naczynia szklane muszą być wolne od wad, które mogłyby osłabić ich wytrzymałość. W szczególności ciśnienie wewnętrzne musi być odpowiednio zmniejszone. Grubość ścian nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 2 mm; nie może być ona mniejsza niż 3 mm, jeżeli naczynie waży więcej niż 35 kg.

Zamknięcie musi być zabezpieczone (dodatkowym urządzeniem (jak czop lub kaptur, opiecztowanie, przewiązanie itp.), które będzie mogło zapobiec wszelkiemu rozluźnieniu w czasie przewozu.

(5) Materiały wypełniające, służące do układania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwości zawartości; powinny one być zwłaszcza suche i chłonne, jeżeli zawartość jest płynną lub może wydzielać płyny.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

203

(1) Fosfor zwyczajny (punkt 1) należy pakować:

- a) w zalutowane naczynia z blachy białej, układane w skrzyniach drewnianych; albo
- b) w beczki z blachy białej, z wyjątkiem takich, których przykrywy są dociskane; beczki powinny być zamykane szczelnie i nie powinny ważyć więcej niż 500 kg. Jeżeli ważą więcej niż 100 kg, powinny być zaopatrzone w obręcze do przetaczania i przy dnach; albo
- c) w ilościach do 250 g w hermetycznie zamknięte naczynia szklane, które należy układać w zalutowanych naczyniach blaszanych umieszczonych następnie w skrzyniach drewnianych.

(2) Naczynia i beczki z fosforem zwyczajnym powinny być wypełnione wodą.

attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nocives ou dangereuses.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide ou immergées dans un liquide, ou en solution, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport. Les matières solides seront solidement assujetties dans leurs emballages, de même que les emballages intérieurs 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 bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm. Elle ne sera pas inférieure à 3 mm lorsque le récipient pèse plus de 35 kg.

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

(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°) sera emballé:

- a) dans des récipients étanches en fer-blanc fermés par brasage, placés dans des caisses en bois; ou
- b) dans des tonneaux en tôle de fer, à l'exclusion de ceux qui seraient pourvus d'un couvercle s'adaptant par pression; les tonneaux fermeront hermétiquement et ne devront pas peser plus de 500 kg. 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 étanches en fer-blanc fermés par brasage, assujettis de la même manière dans des caisses en bois.

(2) Les récipients et les tonneaux contenant du phosphore ordinaire seront remplis d'eau.

(3) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 216.

204 (1) Materiały wymienione w punkcie 2 należy pakować do zalutowanych naczyń z blachy białej, umieszczonych w skrzyniach drewnianych.

(2) W ilościach do 2 kg można je również pakować do naczyń szklanych, porcelanowych, kamionkowych itp. umieszczonych następnie w skrzyniach drewnianych, przekładając materiałem wypełniającym.

205 (1) Materiały wymienione w punkcie 3 należy pakować do hermetycznie zamykanych naczyń metalowych lub szklanych, porcelanowych, kamionkowych itp. Naczynia powinny być napełnione najwyżej do 90% ich pojemności.

(2) Naczynia metalowe należy pojedynczo lub po kilka układać, przekładając materiałem ochronnym, w naczyniach ochronnych, które muszą być przykryte, jeśli się nie zamykają. W przypadku użycia łatwo zapalnych materiałów powinny być one nasycone materiałami powstrzymującymi ogień, tak by nie zapaliły się przy zetknięciu z płomieniem. Jeśli naczynia ochronne nie są zamykane, sztuka przesyłki powinna być zaopatrzona w uchwyty i nie może ważyć więcej niż 75 kg.

(3) Naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp. powinny być przekładane materiałem ochronnym, umieszczone w naczyniach blaszanych szczelnie zalutowanych.

206 (1) Materiały wymienione w punkcie 4a) powinny być mocno sprasowane i zapakowane do szczelnych naczyń metalowych.

(2) Materiały wymienione w punktach 4b) i 4c) powinny być mocno sprasowane i zapakowane do skrzyń drewnianych lub do pudeł tekturowych albo do paczek z papieru bądź tkaniny.

(3) Materiały wymienione w punkcie 4 można zgodnie z c. m. 215b) wysyłać również luzem.

207 (1) Materiały wymienione w punkcie 5a) należy pakować do szczelnych i dobrze zamykanych naczyń drewnianych lub metalowych. Pył i proszek cyrkonu, rozgrzany na powietrzu, może być pakowany tylko do naczyń metalowych lub szklanych; w naczyniach takich może on być przykryty alkoholem metylowym lub etylowym. Naczynia z pyłem i proszkiem cyrkonu, rozgrzanym na powietrzu, należy układać w mocnych skrzyniach drewnianych; palny materiał wypełniający powinien być nasycony środkiem powstrzymującym ogień. Pył z filtrów wielkopieczowych może być wysyłany również luzem w myśl c. m. 215b).

(2) Materiały wymienione w punkcie 5b) należy pakować do szczelnych i dobrze zamykanych beczek żelaznych albo do drewnianych skrzyń wyłożonych szczelnie blachą, lub do szczelnie zamykanych puszek z blachy białej lub cienkiej blachy aluminiowej i następnie do skrzyń drewnianych. Przy nadaniu do przewozu pojedynczych puszek z blachy białej lub cienkiej blachy alumi-

(3) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 216.

204 (1) Les matières du 2° seront emballées dans des récipients étanches en fer-blanc fermés par brasage, 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 du 3° 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% 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 suffisamment ignifugée pour ne pas prendre feu au contact d'une flamme. Si l'emballage protecteur n'est pas fermé, le colis sera muni de poignées et ne devra pas peser plus de 75 kg.

(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 étanches en tôle fermés hermétiquement par brasage.

206 (1) Les matières du 4° a) devront être bien pressées et seront placées dans des récipients métalliques étanches.

(2) Les matières des 4° b) et 4° c) devront être bien pressées et seront emballées soit dans des caisses en bois ou en carton, soit dans des enveloppes en papier ou en textile bien assujetties.

(3) Les matières du 4° peuvent aussi être transportées en vrac conformément au marg. 215 b).

207 (1) Les matières du 5° a) seront renfermées dans des récipients en bois ou en métal étanches et fermant bien. La poussière et la poudre de zirconium chauffées à l'air ne devront être renfermées que dans des récipients en métal ou en verre; elles peuvent aussi, dans ces récipients, être transportées sous de l'alcool méthylique ou éthylique. Les récipients renfermant de la poussière et de la poudre de zirconium chauffées à l'air seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses solides en bois; si les matières formant tampon sont inflammables, elles devront être ignifugées. La poussière de filtres de hauts fourneaux peut aussi être transportée en vrac conformément au marg. 215 b).

(2) Les matières du 5° b) seront renfermées dans des tonneaux en fer étanches et fermant bien ou dans des caisses en bois garnies d'un revêtement étanche en tôle, ou dans des boîtes fermant de façon étanche, en fer-blanc ou en tôle d'aluminium mince, et emballées ainsi dans des caisses en bois. Pour les boîtes en fer-blanc ou en tôle d'aluminium mince, remises isolément au transport, il

niowej wystarczy zamiast skrzyni drewnianej owinięcie tekturą falistą. Sztuka przesyłki takiego rodzaju nie powinna ważyć więcej niż 12 kg.

(3) Materiały wymienione w punkcie 5c) należy pakować do hermetycznie zamykanych beczek blaszanych, które nie powinny ważyć więcej niż 50 kg, albo do hermetycznie zamykanych beczek żelaznych.

(4) Materiały wymienione w punkcie 5d) należy pakować:

- a) do zatopionych ampulek szklanych; albo
- b) do buteleczek ze szkła lub z innego odpowiedniego tworzywa sztucznego, zamykanych zatyczką z korka, kauczuku lub innego tworzywa sztucznego oraz zabezpieczonych dodatkowym urządzeniem (jak czop lub kaptur, opieczkowanie, przewiązanie itp.), które będzie mogło zapobiec wszelkiemu rozluźnieniu w czasie przewozu; albo
- c) do szczelnie zalutowanych puszek metalowych napełnionych obojętnym gazem.

Naczynia pod a) i b) powinny być umieszczone w pudełkach z mocnej tektury lub metalu, przy czym naczynia szklane powinny być przekładane materiałem wypełniającym; pudełka należy układać w drewnianych skrzyniach zewnętrznych.

Sztuka przesyłki z naczyniami pod a) i b) nie może ważyć więcej niż 25 kg; sztuka przesyłki z naczyniami pod c) nie może ważyć więcej niż 50 kg.

208 Materiały wymienione w punktach 6 do 8, 9a) i 10 należy pakować do dobrze zamykanych naczyń. Naczynia drewniane z materiałami wymienionymi w punktach 6 i 7 powinny być wyłożone uszczelniającymi materiałami.

209 (1) Materiały wymienione w punkcie 9b) należy pakować do worków, układanych pojedynczo lub po kilka w wodoszczelnych beczkach tekturowych, albo w naczynia z blachy cynkowej lub aluminiowej. Ścianki naczyń metalowych powinny być wyłożone tekturą. Dna i pokrywy beczek tekturowych i naczyń metalowych powinny być wyłożone drzewem.

(2) Naczynia metalowe powinny być zaopatrzone w zamknięcia lub urządzenia zabezpieczające ustępujące pod ciśnieniem wewnętrznym najwyższej 3 kg/cm², lecz bez zmniejszenia wytrzymałości naczyń lub jego zamknięcia.

(3) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

210 Worki próżne po azotanie sodu (punkt 11), dobrze owiązane i sprasowane, pakować należy do drewnianych skrzyń albo w mocny papier kilkuwarstwowy, albo w nieprzepuszczalną tkaninę.

2. Pakowanie razem.

211 Spośród materiałów wymienionych pod c. m. 201 mogą być łączone w jedną przesyłkę razem ze sobą, z materiałami i przedmiotami in-

suffit d'une enveloppe en carton ondulé au lieu d'une caisse en bois. Un colis de ce genre ne doit pas peser plus de 12 kg.

(3) Les matières du 5° c) seront emballées dans des récipients en tôle, étanches à l'air, qui ne devront pas peser plus de 50 kg, ou dans des fûts en fer étanches à l'air.

(4) Les matières du 5° d) seront emballées:

- a) dans des ampoules en verre soudées; ou
- b) dans des flacons en verre ou en matière plastique appropriée, fermés au moyen d'un bouchon en liège, en caoutchouc ou en matière plastique appropriée, qui sera maintenu par un dispositif complémentaire (tel que coiffe, cape, scellement, ligature) propre à éviter tout relâchement au cours du transport; ou
- c) dans des boîtes métalliques étanches remplies d'un gaz inerte et fermées hermétiquement par brasage.

Les récipients sous a) et b) seront placés dans des boîtes en carton fort ou en métal; les récipients en verre y seront assujettis avec interposition de matières formant tampon; les boîtes seront placées dans une caisse d'expédition en bois; les récipients sous c) seront placés dans une caisse d'expédition en bois.

Un colis renfermant des récipients sous a) et b) ne doit pas peser plus de 25 kg; un colis renfermant des récipients sous c) ne doit pas peser plus de 50 kg.

208 Les matières des 6° à 8°, 9° a) et 10° seront renfermées dans des emballages fermant bien. Les emballages en bois utilisés pour les matières des 6° et 7° seront pourvus intérieurement d'un revêtement étanche.

209 (1) Les matières du 9° b) seront emballées dans des sacs, placés, soit seuls, soit en groupes, dans des tonneaux en carton imperméable ou dans des récipients en tôle de zinc ou d'aluminium. Les parois des récipients en métal seront revêtues intérieurement de carton. Les fonds et les couvercles des tonneaux en carton et des récipients en métal seront revêtus intérieurement de bois.

(2) Les récipients en métal doivent être munis de fermetures ou de dispositifs de sécurité, cédant quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

210 Les sacs vides à nitrate de sodium (11°) seront assemblés en paquets serrés et bien ficelés, placés soit à l'intérieur de caisses en bois, soit sous une enveloppe constituée par plusieurs épaisseurs de papier fort ou par un tissu imperméabilisé.

3. Emballage en commun.

211 Parmi les matières dénommées au marg. 201, peuvent seulement être réunies dans un même colis soit entre elles, soit avec des matières ou

nych albo z innymi towarami tylko materiały niżej podane i tylko pod następującymi warunkami:

a) razem ze sobą: materiały wymienione w tym samym punkcie w przepisany opakowaniu z wyjątkiem materiałów wymienionych w punkcie 9a) z materiałami wymienionymi w punkcie 9b);

b) z materiałami i przedmiotami innych klas — jeżeli pakowanie razem jest również dla nich dozwolone — jak również z innymi towarami:

1. fosfor zwyczajny (punkt 1) w ilości do 250 g, opakowany według c. m. 203 w naczyniach z blachy białej lub w naczyniach szklanych, ułożonych w naczyniach blaszanych, które należy razem z innymi towarami łączyć w drewnianych opakowaniach zbiorowych,

2. materiały wymienione w punkcie 2 w ogólnej ilości do 5 kg opakowane według c. m. 204 w naczyniach kruchych (do 2 kg) ułożonych w skrzyniach, albo w naczyniach blaszanych ułożonych z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym lub w małych pojemnikach (małych kontenerach),

3. materiały wymienione w punkcie 5 (z wyjątkiem pyłu z filtrów wielkopieczowych) w ogólnej ilości do 1 kg, jednakże nie z kwasami, ługami alkalicznymi ani z cieczami zawierającymi wodę. Materiały te zapakowane do zamkniętych naczyń szklanych lub pudełek blaszanych, a naczynia szklane ułożone ponadto w puszkach blaszanych lub tekturowych należy łączyć z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym lub w małym pojemniku (małym kontenerze),

4. materiały wymienione w punkcie 9a) opakowane zgodnie z przepisami z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym lub w małym pojemniku (małym kontenerze).

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

212 — (1) Każdą sztukę przesyłki z materiałami wymienionymi w punktach 1 do 3 i 9b) należy zapatrzyć w nalepkę według wzoru nr 2.

(2) Beczki z przyśrubowaną pokrywą, zawierające fosfor zwyczajny (punkt 1), jeśli nie posiadają urządzeń utrzymujących je koniecznie w pozycji stojącej, muszą być zaopatrzone po dwóch przeciwległych stronach u góry w nalepki według wzoru nr 7.

(3) Sztuki przesyłki, zawierające naczynia kruche z materiałami wymienionymi w punktach 1 i 3 muszą być ponadto zaopatrzone w nalepki według wzorów nr 7 i 8. Nalepki według wzoru nr 7 należy w razie użycia skrzyni umieścić na dwu przeciwległych ścianach u góry, a przy innych opakowaniach w inny odpowiedni sposób.

objets appartenant à d'autres classes, soit également avec d'autres marchandises, les matières ci-dessous et sous réserve des conditions ci-après:

a) entre elles: matières groupées sous le même chiffre, à l'exception de celles du 9° a) avec celles du 9° b), dans l'emballage prescrit;

b) avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises:

1° phosphore ordinaire (1°) 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises;

2° matières du 2° 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises;

3° matières du 5° (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 fermées — 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 ou dans un petit container avec les autres marchandises;

4° matières du 9° a), emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres; elles seront réunies dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

212 (1) Tout colis renfermant des matières des 1° à 3° et 9° b) sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 2.

(2) Les tonneaux renfermant du phosphore ordinaire (1°) et pourvus d'un couvercle vissé — à moins qu'ils ne soient munis d'un dispositif les tenant obligatoirement debout — seront en outre munis en haut, à deux extrémités diamétralement opposées, de deux étiquettes conformes au modèle N° 7.

(3) Les colis renfermant des récipients fragiles avec des matières des 1° et 3° seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles N° 7 et 8. Les étiquettes du modèle N° 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses, ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

(4) Nalepki przewidziane w ustępach (1), (2) i (3) powinny być umieszczone również na sztukach przesyłki, w których materiały wymienione w punktach 1 i 3 zapakowane są razem z innymi materiałami, przedmiotami lub towarami według c. m. 211.

(5) W przesyłkach wagonowych sztuki przesyłki nie muszą być zaopatrzone w nalepki według wzoru nr 2 przewidziane w ustępach (1) i (4) (zobacz również c. m. 218).

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

213 Materiały wymienione w punkcie 3 dopuszcza się do przewozu w drobnych przesyłkach poczesnych tylko w sztukach, które nie ważą więcej niż 25 kg.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

214 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 201. Jeżeli punkty 2, 3, 8 i 9a) nie zawierają nazwy towaru, należy wpisać nazwę handlową. Nazwę towaru należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID” (np. II, punkt 4a), RID).

(2) W liście przewozowym sporządzonym na przesyłki, w których materiał wymieniony pod c. m. 201 został zapakowany z innymi materiałami lub przedmiotami RID albo z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów lub przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki i przy przewozie luzem.

215 Należy ładować:

- a) sztuki przesyłki z materiałami wymienionymi w punkcie 3 do wagonów niekrytych. Sztuki wagi do 25 kg można ładować również do wagonów krytych;
- b) materiały wymienione w punkcie 4 luzem oraz pył z filtrów wielkopieczowych (punkt 5a) luzem do żelaznych wagonów z ruchomymi pokrywami, pył z filtrów wielkopieczowych luzem również do wagonów niekrytych pod oponami;
- c) sztuki przesyłki z materiałami wymienionymi w punkcie 9a) do wagonów krytych lub do wagonów niekrytych pod oponami;
- d) sztuki przesyłki z materiałami wymienionymi w punkcie 9b) do wagonów krytych.

b. Dla wagonów-zbiorników.

216 (1) Do przewozu w wagonach-zbiornikach jest dopuszczony tylko fosfor zwyczajny (punkt 1).

(4) Les étiquettes prescrites aux alinéas (1), (2) et (3) seront également apposées sur les colis dans lesquels les matières des 1° à 3° sont emballées en commun avec d'autres matières, objets ou marchandises conformément au marg. 211.

(5) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition sur les colis de l'étiquette N° 2, prévue aux alinéas (1) et (4), n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 218).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

213 Les matières du 3° ne sont admises en grande vitesse comme envois de détail que par colis de 25 kg au plus.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

214 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 201. Dans le cas où les 2°, 3°, 8° et 9° a) ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. II, 4° a), RID].

(2) 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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis et pour les transports en vrac.

215 Seront chargés:

- a) les colis renfermant des matières du 3°, dans des wagons découverts. Les colis jusqu'à 25 kg peuvent également être chargés dans des wagons couverts;
- b) les matières du 4°, en vrac, et la poussière de filtres de hauts fourneaux [5° a)], en vrac, dans des wagons en fer à couvercle mobile; la poussière de filtres de hauts fourneaux, en vrac, également dans des wagons découverts en fer, bâchés;
- c) les colis renfermant des matières du 9° a), dans des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés;
- d) les colis renfermant des matières du 9° b), dans des wagons couverts.

b. Pour les wagons-réservoirs.

216 (1) La seule matière dont le transport en wagons-réservoirs est autorisé est le phosphore ordinaire (1°).

(2) Po napełnieniu cysterny fosforem należy przykryć fosfor warstwą wody co najmniej 12 cm. Wolna przestrzeń nie zajęta przez płyn musi obejmować co najmniej 2% pojemności wagonu przy temperaturze 60°C.

(3) Cysterny do przewozu fosforu zwyczajnego powinny odpowiadać następującym warunkom:

- a) Urządzenie grzejne nie może być wewnątrz naczynia, lecz musi być umieszczone na zewnątrz. Inne rury muszą prowadzić do górnej części naczynia; otwory muszą znajdować się w górnej części naczynia, zamykane szczelnie zaryglowanymi przykrywkami.
- b) Naczynie musi być ze stali; ściany nie mogą być cieńsze niż 10 mm.
- c) Naczynie przed pierwszym użyciem musi być poddane próbnemu ciśnieniu hydraulicznemu co najmniej 7 kg/cm².
- d) Na naczyniu musi być zamieszczony na stałe znak wskazujący najwyższy dopuszczalny poziom wody, jak również wewnątrz naczynia urządzenie do badania poziomu fosforu.

c. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

217 (1) Sztuki przesyłki zawierające materiały zaliczone do niniejszej klasy można przewozić w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Materiały wymienione w punkcie 4 i pył z filtrów wielkopieczowych (punkt 5a) mogą być przewożone w pełnościennych zamkniętych małych pojemnikach (małych kontenerach) również bez opakowania wewnętrznego.

(3) Zakazy ładowania razem wymienione pod c. m. 219 dotyczą również małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Załącznik V).

218 (1) Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 do 3-i 9b) należy po obu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 2.

Po obu stronach wagonów-pojemników z materiałami wymienionymi w punkcie 1 należy umieścić nalepki według wzoru nr 2.

(2) Nadto przy przewozie materiałów wymienionych w punkcie 3 należy po obu stronach wagonu umieścić nalepkę według wzoru nr 9.

E. Zakazy ładowania razem.

219 (1) Fosforu zwyczajnego (punkt 1) nie można ładować razem do jednego wagonu ze środkami odchwaszczającymi, zawierającymi chlor z klasy IVa punkt 16 (c. m. 401).

(2) Après remplissage de phosphore, les wagons-réservoirs recevront de l'eau en quantité telle qu'elle forme une couche de 12 cm d'épaisseur au moins au-dessus du phosphore. L'espace vide, non occupé par le liquide devra être, à la température de 60°C, égal à 2% au moins du volume du réservoir.

(3) Les wagons-réservoirs pour le transport du phosphore ordinaire doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) Le dispositif de réchauffage ne doit pas pénétrer dans le corps du réservoir, mais être extérieur à celui-ci. Les autres tubulures doivent pénétrer dans le réservoir à la partie supérieure de celui-ci; les ouvertures doivent être situées à la partie supérieure du réservoir et pouvoir être entièrement enfermées sous des capots susceptibles d'être verrouillés.
- b) Le réservoir sera en acier, les parois n'ayant en aucun point une épaisseur inférieure à 10 mm.
- c) Avant sa mise en service, le réservoir devra avoir subi avec succès une épreuve hydraulique sous une pression de 7 kg/cm² au moins.
- d) Le réservoir sera muni d'un repère fixe indiquant le niveau supérieur que ne doit pas dépasser l'eau, et d'un système de jaugeage intérieur au réservoir, pour la vérification du niveau du phosphore.

c. Pour les petits containers.

217 (1) Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les matières du 4° et la poussière de filtres de hauts fourneaux [5° a)] peuvent aussi être renfermées sans emballage intérieur dans de petits containers du type fermé à parois pleines.

(3) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 219 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

218 (1) Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 1° à 3° et 9° b) porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 2.

Les wagons-réservoirs renfermant des matières du 1° porteront eux aussi sur les deux côtés, une étiquette conforme au modèle N° 2.

(2) En outre, les wagons dans lesquels sont chargées des matières du 3° seront munis sur leurs deux côtés d'une étiquette conforme au modèle N° 9.

E. Interdictions de chargement en commun.

219 (1) Le phosphore ordinaire (1°) ne doit pas être chargé en commun dans le même wagon avec des désherbants chloratés du 16° de la classe IV a (marg. 401) lorsque son emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal.

(2) Materiałów wymienionych w punktach 3 i 9b) oraz materiałów wymienionych w innych punktach klasy II, jeśli ich opakowanie zewnętrzne nie stanowią naczynia metalowe, nie można ładować razem:

- a) z materiałami wybuchowymi z klasy Ia (c. m. 21);
- b) z przedmiotami wypełnionymi materiałami wybuchowymi z klasy Ib (c. m. 61);
- c) z materiałami podtrzymującymi palenie z klasy IIIc (c. m. 371);
- d) z kwasem azotowym i mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym z punktów 1e/2 i 1f/2 z klasy V (c. m. 501).

(3) Materiałów wymienionych w punkcie 9b) nie można ładować razem do jednego wagonu również z przedmiotami klasy Ic (c. m. 101).

(4) Materiałów klasy II nie wolno ładować do jednego wagonu razem z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451).

220 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, powinny być sporządzone oddzielne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9d)].

F. Prózne opakowanie. Inne przepisy.

221 (1) Naczynia wymienione w punkcie 12 muszą być dobrze zamknięte. Cysterny po fosforze zwyczajnym muszą być przy nadaniu:

albo napełnione azotem; nadawca powinien potwierdzić, że wagony posiadają zamknięcia gąszczelne;

albo napełnione wodą najwyżej do 96% pojemności wagonu; w okresie od 1 października do 31 marca należy dodać do wody tyle środków przeciwzamarzających, ażeby przez cały czas przewozu nie uległa ona zamarznięciu; środki przeciwzamarzające nie powinny działać korodująco ani nie łączyć się z fosforem.

(2) Naczynia wymienione w punkcie 13 powinny być dobrze zamknięte i załadowane do wagonów niekrytych. Naczynia metalowe mogą być ładowane do wagonów krytych.

(3) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 201; należy ją podkreślić czerwonym kolorem, uzupełniając przez podanie klasy, punktu, w których materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID” (np. II, punkt 12, RID).

222 Naczynia z materiałami wymienionymi w punkcie 3 uszkodzone podczas przewozu powinny być niezwłocznie wyładowane i jeżeli nie można ich w krótkim czasie naprawić, mogą być wraz z zawartością sprzedane bez dalszych formalności na rachunek nadawcy.

(2) Les matières des 3° et 9° b) ainsi que les matières des autres chiffres de la classe II, lorsque leur emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal, ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon:

- a) avec les matières explosibles de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec les objets chargés en matières explosibles de la classe Ib (marg. 61);
- c) avec des matières comburantes de la classe III c (marg. 371);
- d) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V (marg. 501).

(3) Les matières du 9° b) ne doivent pas non plus être chargées en commun dans le même wagon avec les objets de la classe Ic (marg. 101).

(4) Les matières de la classe II ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec des matières radioactives de la classe IV b (marg. 451).

220 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

221 (1) Les récipients du 12° seront bien fermés. Les wagons-réservoirs ayant renfermé du phosphore ordinaire devront au moment où ils sont remis à l'expédition:

soit être remplis d'azote; l'expéditeur devra avoir vérifié que le réservoir après fermeture est étanche aux gaz;

soit être remplis d'eau, à raison de 96% au plus de leur capacité; entre le 1^{er} octobre et le 31 mars, cette eau devra renfermer un ou plusieurs agents anti-gel, dénués d'action corrosive et non susceptibles de réagir avec le phosphore, à une concentration qui rende impossible le gel de l'eau au cours du transport.

(2) Les récipients du 13° 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; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex II, 12°, RID).

222 Les récipients renfermant des matières du 3° 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.

KLASA IIIa. MATERIAŁY PŁYNNIE ŁATWO ZAPALNE

1. Wyszczególnienie materiałów.

300 (1) Spośród materiałów płynnych łatwozapalnych oraz ich sztucznych mieszanin płynnych lub przy temperaturze nie wyższej niż 15°C jeszcze mazistych materiały wymienione pod c. m. 301 podlegają przepisom przewidzianym pod c. m. 300 (2) do 317 i tym samym uważa się je za materiały RID.

Uwaga. Materiały płynne łatwozapalne o ciśnieniu par powyżej 3 kg/cm² przy 50°C należą do klasy Id.

(2) Materiały płynne klasy IIIa, które łatwo utleniają się (jak eter lub niektóre ciała heterocykliczne, zawierające tlen), nie są dopuszczane do przewozu, jeśli w przeliczeniu na dwutlenek wodoru H₂O₂ zawierają najwyżej 0,3% nadtlenu.

(3) Wyżej wymieniona zawartość nadtlenu oraz poniżej podany punkt zapłonu należy ustalić na podstawie przepisów zawartych w Dodatku III.

(4) Za równoznaczne ciałom stałym rozpuszczonym w cieczach uważa się sykatywy, oleje gęstsze (jak wygotowane lub wydmuchane) albo tym podobne materiały (z wyjątkiem nitrocelulozy) z punktem zapłonu powyżej 100°C.

301 1. a) Ciecze nie dające się mieszać z wodą, których punkt zapłonu leży poniżej 21°C, chociażby zawierały nie więcej niż 30% ciał stałych, bądź rozpuszczonych w cieczach, bądź w zawieszynie (z wyjątkiem nitrocelulozy), lub też jednych i drugich, jak:

ropa naftowa surowa lub inne oleje surowe, jak również lotne destylaty ropy naftowej i innych olejów surowych, smoły z węgla kamiennego, z węgla brunatnego, z łupku, z drzewa i torfu, jak eter naftowy, pentany, benzyna, benzen i toluen, gaz ziemny — gazolina, octan etylowy (ester etylowy kwasu octowego, ester octowy), octan winylu, eter etylowy (eter siarczany), mrówczan metylu (ester metylowy kwasu mrówkowego) i inne etery i estry; siarczek węgla; niektóre chlorowane węglowodory (np. 1,2-dwuchloroetan);

b) mieszaniny cieczy o punkcie zapłonu poniżej 21°C, o zawartości najwyżej 55% nitrocelulozy z najwyżej 12,6% azotu (kolodjum, semikolodjum i inne roztwory nitrocelulozy).

Co do a) zobacz również 301a pod a) i c), a co do b) również 301a pod a).

Uwaga. Co do mieszanin cieczy o punkcie zapłonu poniżej 21°C zawierających powyżej 55% nitrocelulozy z dowolną ilością azotu, albo najwyżej 55% nitrocelulozy z więcej niż 12,6% azotu; zobacz klasa: Ia (c. m. 21. punkt 1) i klasa IIIb (c. m. 331 punkt 8a).

CLASSE IIIa. MATIÈRES LIQUIDES INFLAMMABLES

1. Énumération des matières.

300 (1) Parmi les matières liquides inflammables et leurs mélanges liquides ou encore pâteux à une température ne dépassant pas 15°C, les matières énumérées au marg. 301 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 300 (2) à 317 et sont dès lors des matières du RID.

Nota. Les matières liquides inflammables ayant une tension de vapeur de plus de 3 kg/cm² à 50°C rentrent dans la classe Id.

(2) Les matières liquides de la classe IIIa, susceptibles de se peroxyder facilement (comme cela a lieu avec les éthers ou avec certains corps hétérocycliques oxygénés), ne doivent être remises au transport que si le taux de peroxyde qu'elles renferment ne dépasse pas 0,3%, compté en bioxyde d'hydrogène H₂O₂.

(3) Le taux de peroxyde dont il est question ci-dessus et le point d'éclair dont il est question ci-après seront déterminés comme il est indiqué dans l'Appendice III.

(4) Seront assimilés aux matières solides solubles dans les liquides, les siccatifs, les huiles consistantes (huiles de lin cuites ou soufflées, etc.) ou les matières similaires (excepté la nitrocellulose) dont le point d'éclair est supérieur à 100°C.

301 1° a) Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'éclair inférieur à 21°C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30% de matières solides, à l'exclusion de nitrocellulose, soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, par ex.:

les pétroles bruts et autres huiles brutes, les produits volatils de la distillation du pétrole et d'autres huiles brutes, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe, par ex. l'éther de pétrole, les pentanes, l'essence, le benzène et le toluène; les produits de condensation du gaz naturel; l'acétate d'éthyle (éther acétique), l'acétate de vinyle, l'éther éthylique (éther sulfurique), le formiate de méthyle (ester méthylique de l'acide formique) et autres éthers et esters; le sulfure de carbone; certains hydrocarbures chlorés (par ex. le 1,2-dichloréthane);

b) les mélanges de liquides ayant un point d'éclair inférieur à 21°C, avec 55% au plus de nitrocellulose à taux d'azote ne dépassant pas 12,6% (colloïdions, semicolloïdions et autres solutions nitrocellulosiques).

Pour a), voir aussi marg. 301 a sous a) et c); pour b), voir aussi marg. 301 a sous a).

Nota. En ce qui concerne les mélanges de liquides ayant un point d'éclair inférieur à 21°C, avec plus de 55% de nitrocellulose quel que soit son taux d'azote ou avec 55% au plus de nitrocellulose à taux d'azote supérieur à 12,6%, voir à la classe Ia, marg. 21, 1°, et à la classe III b, marg. 331, 8° a).

2. Ciecze nie dające się mieszać z wodą, których punkt zapłonu leży poniżej 21°C, jeżeli zawierają więcej niż 30% ciał stałych, bądź rozpuszczonych w cieczach, bądź w zawiesinie (z wyjątkiem nitrocelulozy), lub też jednych i drugich, jak niektóre farby do rotograviury i do skór, jak również niektóre lakiery, farby lakierowe i roztwory kauczuku (gumy). Zobacz również c. m. 301a pod b).

3. Ciecze nie dające się mieszać z wodą, których punkt zapłonu leży pomiędzy 21°C włącznie a 55°C włącznie, chociażby zawierały nie więcej niż 30% ciał stałych, bądź rozpuszczonych w cieczach, bądź w zawiesinie, lub też jednych i drugich, jak:

terpentyna, średnie frakcje ropy naftowej i innych olejów surowych, smoły z węgla kamiennego, z węgla brunatnego, z łupku, z drzewa i z torfu, jak terpentyna mineralna (white spirit, namiastka terpentyny), benzyna ciężka, nafta (do oświetlania, ogrzewania i napędu), ksylen, styren, kumen, solventnafta, alkohol butylowy (butanol) i octan butylu (ester butylowy kwasu octowego); octan amylowy (ester amylowy kwasu octowego); bezwodnik octowy; nitrometan (mononitrometan), jak również niektóre mononitroparafiny; niektóre chlorowane węglowodory (np. monochlorobenzen). Zobacz również c. m. 301a pod b) i c).

4. Ciecze nie dające się mieszać z wodą, których punkt zapłonu leży powyżej 55°C do 100°C włącznie, chociażby zawierały nie więcej niż 30% ciał stałych, bądź rozpuszczonych w cieczach, bądź w zawiesinie, lub też jednych i drugich, jak:

niektóre smoły i ich destylaty; oleje do ogrzewania, oleje napędowe Diesla, niektóre oleje gazowe; tetralina (tetrahydronaftalen); nitrobenzen; niektóre chlorowane węglowodory (np. chlorek benzylu), kresol techniczny. Zobacz również c. m. 301a pod b) i c).

5. Ciecze dające się mieszać z wodą w dowolnym stosunku, których punkt zapłonu leży poniżej 21°C, chociażby zawierały nie więcej niż 30% ciał stałych, bądź rozpuszczonych w cieczach, bądź w zawiesinie, lub też jednych i drugich, jak:

alkohol metylowy (metanol, spirytus drzewny), również skażony; alkohol etylowy (etanol, spirytus zwykły), również skażony; aldehyd octowy; aceton i mieszaniny acetonu; pirydyna. Zobacz również c. m. 301a pod b).

6. Nie oczyszczone naczynia próżne po:

a) cieczach łatwopalnych wymienionych w punktach 1 i 2 jak również aldehydzie octowym, acetonie lub mieszaninach acetonu (punkt 5);

b) cieczach łatwopalnych wymienionych w punktach 3 do 5 (z wyjątkiem aldehydu octowego, acetonu i mieszanin acetonu).

2° Les liquides non miscibles à l'eau, qui ont un point d'éclair inférieur à 21° C, contenant plus de 30% de matières solides, à l'exclusion de nitrocellulose, soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, par ex.:

certaines couleurs pour rotogravures et pour cuirs, certains vernis, certaines peintures email et les solutions de caoutchouc (gomme). Voir aussi marg. 301 a sous b).

3° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'éclair compris entre 21° C et 55° C (ces valeurs limites y comprises), même lorsqu'ils contiennent au plus 30% de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, par ex.:

la térébenthine; les produits mi-lourds de la distillation du pétrole et d'autres huiles brutes, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe, par ex, le white spirit (succédané de térébenthine), les benzols lourds, le pétrole (d'éclairage, de chauffage ou pour moteur), le xylène, le styrène, le cumène, le solvant-naphta; le butanol; l'acétate de butyle (éther butylacétique); l'acétate d'amyle (éther amylacétique); l'anhydride acétique; le nitrométhane (mononitrométhane), ainsi que certaines mononitroparafines; certains hydrocarbures chlorés (par ex. le monochlorobenzène). Voir aussi marg. 301 a sous b) et c).

4° Les liquides non miscibles à l'eau qui ont un point d'éclair supérieur à 55° C sans dépasser 100° C (la valeur limite 100° C y comprise), même lorsqu'ils contiennent au plus 30% de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, par ex.:

certaines goudrons et leurs produits de distillation; les huiles de chauffage, les huiles pour moteur Diesel, certains gasoils; la tétraline (tétrahydronaphtaline); le nitrobenzène; certains hydrocarbures chlorés (par ex. le chlorure de benzyle); le crésol technique. Voir aussi marg. 301 a sous b) et c).

5° Les liquides miscibles à l'eau, en toutes proportions, et qui ont un point d'éclair inférieur à 21° C, même lorsqu'ils contiennent au plus 30% de matières solides soit solubles, soit mises en suspension dans les liquides, soit les deux, par ex.:

l'alcool méthylique (méthanol, esprit de bois), même dénaturé; l'alcool éthylique (éthanol, alcool ordinaire), même dénaturé; l'aldéhyde acétique; l'acétone et les mélanges d'acétone; la pyridine. Voir aussi marg. 301 a sous b).

6° Les récipients vides, non nettoyés, ayant resté fermé:

a) des liquides inflammables des 1° et 2°, ainsi que de l'aldéhyde acétique, de l'acétone, des mélanges d'acétone (5°);

b) des liquides inflammables des 3° à 5° (excepté l'aldéhyde acétique, l'acétone, les mélanges d'acétone).

301a Materiały nadane do przewozu na niżej podanych warunkach nie podlegają przepisom przewozowym RID:

- a) ciecze wymienione w punkcie 1: w ilościach po 200 g w naczyniu blaszanym lub szklanym, porcelanowym, kamionkowym itp.; najwyżej do 10 takich naczyń należy ułożyć w opakowaniu zbiorowym z blachy, drzewa lub kartonu i zabezpieczyć od rozbicia;
- b) ciecze wymienione w punktach 2 do 5: w ilościach po 1 kg w naczyniach i 10 kg w sztuce przesyłki; materiały te powinny być opakowane jak materiały wymienione w punkcie 1;
- c) materiał pędny w zbiornikach motorów albo w zamkniętych zbiornikach zapasowych, mocno przywiązanych do motorów. Kurek zaworu włączony do obiegu motoru powinien być w stanie zamkniętym; elektryczny kontakt powinien być przerwany. Motocykle i rowery z motorkiem pomocniczym, zawierające w zbiornikach materiał pędny, należy ustawiać w pozycji stojącej na kołach i zabezpieczyć przed przewróceniem.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania podane są w rozdziale F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

302 (1) Naczynia powinny być tak zamknięte i tak szczelne, aby nic z ich zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz, a w szczególności wyparować.

(2) Materiały, z których zrobione są naczynia i ich zamknięcia, nie powinny ulegać działaniu zawartości ani tworzyć z nią szkodliwych lub niebezpiecznych związków.

(3) Opakowania oraz ich zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby nie rozluźniały się w drodze i odpowiadały z całą pewnością normalnym warunkom przewozowym. W szczególności naczynia i ich zamknięcia powinny być odporne na ciśnienie wewnętrzne, które może powstać w normalnych warunkach przewozowych z uwzględnieniem zawartego w nich powietrza, jeśli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów“ nie przewidziano inaczej. W tym celu musi być pozostawiona wolna przestrzeń niezbędna ze względu na temperaturę napełnienia i temperaturę zewnętrzną, w jakiej mogą znaleźć się naczynia w czasie przewozu [zobacz również c. m. 305 i 311 (3) i (4)]. Opakowania wewnętrzne powinny być starannie ułożone w opakowaniach zewnętrznych.

Butelki i inne naczynia szklane powinny być wolne od wad, które mogłyby osłabić ich wytrzymałość. W szczególności ciśnienie wewnętrzne powinno być odpowiednio zmniejszone. Grubość ścian nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 2 mm; nie może być ona mniejsza niż 3 mm, jeśli ciężar naczynia wraz z zawartością przekracza 35 kg.

301a Ne sont pas soumises aux conditions de transport du RID les matières remises au transport conformément aux dispositions ci-après:

- a) liquides du 1°: par 200 g dans un récipient soit en tôle, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, ces emballages, au nombre de 10 au plus, étant assujettis dans un emballage collecteur en tôle, bois ou carton et bien fixés pour éviter le bris;
- b) liquides des 2° à 5°: 1 kg par récipient et 10 kg par colis, ces matières étant emballées comme celles du 1°;
- c) le carburant contenu dans les réservoirs des véhicules mus par des moteurs ou dans les réservoirs auxiliaires fermés et solidement fixés aux véhicules. Le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur doit être fermé; le contact électrique doit également être coupé. Les motocyclettes et les cycles à moteur auxiliaire dont les réservoirs contiennent du carburant doivent être chargés debout sur leurs roues, garantis de toute chute.

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 nocives ou dangereuses.

(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. En particulier, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport [voir aussi marg. 305 et 311 (3) et (4)]. Les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.

Les bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm. Elle ne sera pas inférieure à 3 mm lorsque le récipient pèse plus de 35 kg.

Zamknięcie musi być zabezpieczone dodatkowym urządzeniem (jak czop lub kaptur, opieczętowanie, przewiązanie itp.), które nadaje się do zapobieżenia wszelkiemu rozluźnieniu w czasie przewozu.

(4) Materiały wypełniające, służące do układania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwości zawartości, a w szczególności powinny być chłonne. Zabezpieczenie naczyń w opakowaniach ochronnych, z użyciem bezwusterynkowych materiałów wypełniających, powinno być staranne i sprawdzane okresowo (ewentualnie przed każdym napełnieniem).

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

303

(1) Ciecze łatwopalne wymienione w punktach 1 i 2, jak również ksylen, octan amylový i bezwodnik octowy (punkt 3) należy pakować do naczyń metalowych lub szklanych, porcelanowych, kamionkowych itp. Roztwory kauczuku w ksylenie (tzw. roztwory gumy) wymienione w punkcie 2 można również pakować do beczek dębowych. Pozostałe ciecze łatwopalne wymienione w punkcie 3 [dla nitrometanu zobacz ust. (3)], 4 i 5 należy pakować do naczyń metalowych albo drewnianych, albo szklanych, porcelanowych, kamionkowych itp. Pirydyna surowa i pirydyna zawierająca ponad 10% wody (punkt 5) nie powinny być pakowane do naczyń wewnątrz ocynkowanych.

(2) Naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp. mogą zawierać najwyżej:

siarczek węgla (punkt 1)	1 liter
eter etylowy, eter naftowy, pentany (punkt 1)	2 „
inne materiały z punktu 1	5 „

Naczynia blaszane ze ściankami

Naczynia blaszane ze ściankami grubości poniżej 0,75 mm mogą zawierać najwyżej 50 kg cieczy wymienionych w punktach 1 i 5.

(3) Nitrometan (punkt 3) należy pakować:

- a) do beczek metalowych z podwójnym czopem i obrczami do toczenia, albo
- b) do naczyń z blachy żelaznej, które mogą zawierać najwyżej 10 kg, albo do naczyń szklanych, które mogą zawierać najwyżej 1 kg.

(4) Naczynia z blachy białej zawierające ponad 5 kg cieczy wymienionych w punkcie 1 powinny mieć spoiny zawijane lub zalutowane albo spoiny urządzone w inny sposób o tej samej wytrzymałości i szczelności.

(5) Naczynia blaszane bez opakowania ochronnego, zawierające ponad 50 kg cieczy, muszą być spawane lub zalutowane, a grubość ich ścian powinna wynosić co najmniej 1,5 mm. Jeżeli ciężar naczyń wynosi więcej niż 100 kg, to powinny być one zaopatrzone w obrcze do toczenia i obrcze wzmacniające przy dnach.

(6) Nie muszą być spawane dna naczyń z materiałami łatwopalnymi, których najwyższe ciśnienie par przy 50°C nie przekracza 1,1 kg/cm², jeśli naczynia te są nowe i służą do jednorazowego przewozu i wazą nie więcej niż 225 kg; naczynia jednakże muszą być szczelne, a grubość ich ścian musi wynosić co najmniej 1,25 mm. Boki i dna po-

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

(4) Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu et en particulier absorbantes. Pour l'assujettissement des récipients dans l'emballage protecteur, on devra employer des matières appropriées; il doit être effectué avec soin et périodiquement contrôlé (éventuellement avant chaque nouveau remplissage du récipient).

2. Emballage de matières isolées.

303

(1) Les liquides inflammables des 1° et 2° ainsi que le xylène, l'acétate d'amylo et l'anhydride acétique (3°) seront emballés dans des récipients soit en métal, soit en verre, porcelaine, grès ou matières similaires. Les solutions de caoutchouc dans le xylène (solutions dites gomme) du 2° peuvent aussi être emballées dans des tonneaux en chêne. Les autres liquides inflammables des 3° [pour le nitrométhane, voir al. (3)], 4° et 5° doivent être emballés dans des récipients soit en métal, soit en bois, verre, porcelaine, grès ou matières similaires. La pyridine brute et la pyridine contenant plus de 10% d'eau (5°) ne doivent pas être emballées dans des récipients intérieurement zingués.

(2) Les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires peuvent contenir au maximum:

sulfure de carbone (1°)	1 litre
éther éthylique, éther de pétrole, pentanes (1°)	2 litres
autres matières du 1°	5 litres.

Les récipients en fer-blanc ou en tôle de fer, dont l'épaisseur des parois est inférieure à 0,75 mm, peuvent contenir au plus 50 kg des liquides des 1° et 5°.

(3) Le nitrométhane (3°) doit être contenu

- a) soit dans des fûts métalliques à bonde double et munis de cercles de roulement;
- b) soit dans des récipients en tôle de fer, contenant au maximum 10 kg de produit, ou dans des récipients en verre, contenant au maximum 1 kg de produit.

(4) Les récipients en fer-blanc contenant plus de 5 kg de liquide du 1° auront des joints agrafés ou assemblés par brasage ou confectionnés par un procédé garantissant une résistance et une étanchéité analogues.

(5) Les récipients en tôle sans emballages protecteurs et contenant plus de 50 kg de liquide seront soudés ou brasés dur. Les parois auront au moins 1,5 mm d'épaisseur. Les récipients pesant plus de 100 kg devront être munis de cercles de tête et de cercles de roulement.

(6) En ce qui concerne le transport des produits inflammables, dont la tension maximum de vapeur à 50°C ne dépasse pas 1,1 kg/cm², en emballages neufs utilisés pour une seule expédition, et dont le poids ne dépasse pas 225 kg, les fonds des récipients ne doivent pas obligatoirement être soudés à la virole, mais les récipients

winy posiadać urządzenia usztywniające jak żeberka lub obręcze do toczenia sprasowane lub też nie. Szczelność naczyń powinna być utrzymana przy ciśnieniu hydraulicznym 0,300 kg/cm².

(7) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 311.

304 (1) W opakowaniach ochronnych o pełnych ścianach należy układać pojedynczo lub po kilka:

- a) naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp.;
- b) naczynia z blachy białej i inne naczynia z blachy żelaznej ze ścianami grubości poniżej 0,75 mm napełnione cieczami wymienionymi w punktach 1 i 5;
- c) naczynia z blachy żelaznej napełnione nitrometanem (punkt 3).

(2) Opakowanie ochronne, zawierające naczynia z cieczami wymienionymi w punkcie 1, powinny być stale zamknięte; opakowania ochronne, zawierające naczynia z cieczami wymienionymi w punktach 2 do 5 muszą posiadać pokrycie ochronne i jeśli składają się z materiałów łatwopalnych, powinny być nasycone takim materiałem ognioodpornym, ażeby w razie zetknięcia się z płomieniem nie zapaliły się. Sztuka takiej przesyłki nie powinna ważyć więcej niż 75 kg. Jeżeli zawiera ona naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp. napełnione cieczami wymienionymi w punkcie 1, nie powinna ważyć więcej niż 30 kg.

(3) Opakowanie ochronne z wyjątkiem skrzyń powinno być zaopatrzone w uchwyty.

305 (1) Naczynia metalowe powinny być napełnione cieczami wymienionymi w punkcie 1, jak również nitrometanem (punkt 3), aldehydem octowym, acetonem lub mieszaninami acetonu (punkt 5) najwyżej do 93% ich pojemności w temperaturze 15°C. Jednakże naczynia zawierające węglowodany inne niż eter naftowy, pentany, benzen i toluen mogą być napełnione najwyżej do 95% pojemności.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 311.

3. Pakowanie razem.

308 Materiały wymienione pod c. m. 301 mogą być łączone w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą, z materiałami lub przedmiotami innych klas, jeżeli pakowanie razem jest również dla nich dozwolone, jak również z innymi towarami pod warunkiem zachowania następujących przepisów:

- a) w ograniczonej ilości:
 - 1. siarczek węgla (punkt 1) w ilości do 5 kg;
 - 2. eter etylowy i roztwory zawierające eter etylowy (np. kolodium) wymienione w punkcie 1 w łącznej ilości do 20 kg;
 - 3. pozostałe ciecze wymienione w punkcie 1 w łącznej ilości do 100 kg.

Uwaga. Dla cieczy wymienionych w punktach 2 do 5 ograniczeń wagi nie ma.

doivent être étanches et l'épaisseur des parois peut être réduite à 1,25 mm. De plus, les parois et les fonds des récipients doivent être munis de dispositifs assurant leur rigidité, tels que nervures ou cercles de roulement, rapportés ou non. Les récipients devront pouvoir supporter sans fuite une pression hydraulique de 0,300 kg/cm².

(7) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 311.

304 (1) Seront assujettis dans des emballages protecteurs à parois pleines, 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 et les autres récipients en tôle de fer, dont l'épaisseur des parois est inférieure à 0,75 mm, contenant des liquides des 1° et 5°;
- c) les récipients en tôle de fer contenant du nitrométhane (3°).

(2) Les emballages protecteurs renfermant les récipients des liquides du 1° doivent toujours être fermés; ceux renfermant les liquides des 2° à 5° porteront une couverture protectrice et, si celle-ci consiste en matières facilement inflammables, elle sera suffisamment ignifugée pour ne pas prendre feu au contact d'une flamme. Un colis de ce genre ne doit pas peser plus de 75 kg. Toutefois, s'il contient des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires renfermant des liquides du 1°, il ne doit pas peser plus de 30 kg.

(3) A moins qu'il ne s'agisse de caisses, les emballages protecteurs seront munis de poignées.

305 (1) Les récipients métalliques ne seront remplis des liquides du 1° ainsi que de nitrométhane (3°), d'aldehyde acétique, d'acétone ou de mélanges d'acétone (5°) à 15° C que jusqu'à 93% de leur capacité. Toutefois, les récipients contenant des hydrocarbures, autres que l'éther de pétrole, les pentanes, le benzène et le toluène, pourront être remplis jusqu'à 95% de leur capacité.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 311.

3. Emballage en commun.

306 Les matières dénommées au marg. 301 peuvent être réunies dans un même colis soit entre elles, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — soit également 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 et solutions contenant de l'éther éthylique (par ex. collodion) du 1°, en quantité totale de 20 kg au plus;
 - 3° autres liquides du 1°, en quantité totale de 100 kg au plus.

Nota. Pour les liquides des 2° à 5° il n'existe pas de limitation de poids.

b) wszystkie materiały (punkt 1 do 5) opakowane według przepisów dla sztuk przesyłek należy umieścić z innymi towarami w mocnym opakowaniu zbiorowym przy łączeniu materiałów wymienionych pod c. m. 301 razem ze sobą; wystarczy jako naczynie zbiorowe opakowanie ochronne podane pod c. m. 304.

4. Nalepki i napisy ostrzegawcze na sztukach (patrz Dodatek V).

307 (1) Każda sztuka przesyłki z cieczami wymienionymi w punktach 1 i 2, jak również z aldehydem octowym, acetonem i mieszaninami acetonu (punkt 5) powinna być zaopatrzona w nalepkę według wzoru nr 2.

(2) Sztuki przesyłki z alkoholem metylowym (punkt 5) muszą być zaopatrzone w nalepkę według wzoru nr 3.

(3) Sztuki przesyłki zawierające naczynia kruche z materiałami wymienionymi w ustępach (1) i (2), jeśli zapakowane są do skrzyń lub innych opakowań ochronnych w sposób na zewnątrz niewidoczny, muszą być zaopatrzone ponadto w nalepki według wzorów nr 7 i 8. Nalepki według wzoru nr 7, w razie użycia skrzyń, należy umieścić na dwu przeciwległych bokach, a przy innym opakowaniu — w inny odpowiedni sposób.

(4) Nalepki ostrzegawcze przewidziane w ustępach (1), (2) i (3) należy umieszczać również na sztukach przesyłek, w których materiały wymienione w punktach 1 i 2, jak również alkohol metylowy, aldehyd octowy, aceton i mieszaniny acetonu (punkt 5) zapakowane są razem z innymi materiałami, przedmiotami lub towarami według c. m. 306.

(5) W przesyłkach wagonowych nie jest konieczne zaopatrywanie sztuk przesyłki w nalepki według wzorów nr 2 i 3, przewidziane w ustępach (1), (2) i (4) (zobacz również c. m. 313).

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

308 Ciecze wymienione w punktach 1, 2 i 3 oraz aldehyd octowy, aceton i mieszaniny acetonu (punkt 5) dopuszcza się do przewozu jako przesyłki pośpieszne tylko w przesyłkach wagonowych z wyjątkiem przesyłek, które zgodnie z c. m. 310 (2) mogą być ładowane do wagonów krytych.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

309 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 301. Jeśli brak takiej nazwy, należy wpisać nazwę handlową. Nazwę towaru należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić ją przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID” [np. IIIa, punkt 1a), RID].

b) toutes les matières (1° à 5°), emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres seront placées dans un emballage collecteur résistant avec les autres marchandises; 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 V).

307 (1) Tout colis renfermant des liquides des 1° et 2°, de l'aldéhyde acétique, de l'acétone et des mélanges d'acétone (5°) sera muni d'une étiquette conforme au modèle N° 2.

(2) Les colis contenant de l'alcool méthylique (5°) seront munis d'une étiquette conforme au modèle N° 3.

(3) Si les matières énumérées aux al. (1) et (2) sont contenues dans des récipients fragiles placés dans des caisses ou autres emballages de protection de façon à n'être pas visibles de l'extérieur, les colis seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles N°s 7 et 8. Les étiquettes du modèle N° 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

(4) Les étiquettes prescrites aux al. (1), (2) et (3) seront également apposées sur les colis dans lesquels les matières des 1° et 2°, l'alcool méthylique, l'aldéhyde acétique, l'acétone et les mélanges d'acétone (5°) sont emballés en commun avec d'autres matières, objets ou marchandises, conformément au marg. 306.

(5) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition sur les colis des étiquettes N°s 2 et 3 prévues aux alinéas (1), (2) et (4) n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 313).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

308 Les liquides des 1°, 2° et 3°, ainsi que l'aldéhyde acétique, l'acétone et les mélanges d'acétone (5°) ne sont admis en grande vitesse qu'en wagons complets, excepté les envois qui, conformément au marg. 310 (2), peuvent être chargés dans des wagons couverts.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

309 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées 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 et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. IIIa, 1° a), RID].

(2) Przy przesyłkach pośpiesznych opakowanych według c. m. 310 (2), zawierających ciecze wymienione w punktach 1, 2 i 3 albo aldehyd octowy, aceton lub mieszaniny acetonu (punkt 5), powinien nadawca zamieścić w liście przewozowym następujące oświadczenie: „Opakowanie odpowiednie dla przesyłki pośpiesznej“.

(3) W liście przewozowym na przesyłkę, w której materiał wymieniony pod c. m. 301 został zapakowany razem z innymi materiałami lub przedmiotami RID albo z innymi towarami, należy wzmianki dla każdego z tych materiałów lub przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki.

310 (1) Ciecze wymienione w punktach 1, 2 i 3, jak również aldehyd octowy, aceton i mieszaniny acetonu (punkt 5) należy ładować do wagonów niekrytych.

(2) Można jednak ładować do wagonów krytych bez względu na ilość sztuk:

a) ciecze wymienione w punkcie 1 w naczyniach szklanych, porcelanowych, kamionkowych itp. opakowanych według c. m. 303 i 304;

b) ciecze wymienione w punkcie 1, jeśli są w naczyniach metalowych: eter naftowy, pentany, gaz ziemny; gazolina; eter etylowy (eter siarczany) również zmieszany z innymi cieczami z punktu 1a);

siarczek węgla [punkt 1a)]	40 kg
inne ciecze z punktów 1a) i b)	75 kg

c) sztuki przesyłki z cieczami wymienionymi w punktach 2 i 3, jak również z aldehydem octowym, acetonem lub mieszaninami acetonu (punkt 5), jeśli waga ich nie przekracza 100 kg. Waga bębnow nie może przewyższać 250 kg, beczek blaszanych z obręczami wzmacniającymi i do toczenia oraz waga innych naczyń o takiej samej wytrzymałości i szczelności 500 kg;

d) opakowanie zbiorowe z naczyniami, które zgodnie z a), b) i c) można ładować do wagonów krytych, jeśli sztuka przesyłki nie waży więcej niż 100 kg.

(3) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi przy przewozie cieczy wymienionych w punktach 1, 2 i 3 oraz aldehydu octowego, acetonu i mieszanin acetonu (punkt 5) w sztukach ponad 50 kg zobacz Dodatek IV.

b. Dla wagonów - zbiorników.

311 (1) Wszystkie ciecze klasy IIIa można przewozić w cysternach.

(2) Naczynia powinny być z blachy żelaznej albo z innej blachy i uziemione elektrycznie. Naczynia i ich zamknięcia powinny odpowiadać ogólnie

(2) Pour les envois en grande vitesse, emballés conformément au marg. 310 (2) et contenant des liquides des 1°, 2° et 3°, de l'aldehyde acétique, de l'acétone ou des mélanges d'acétone (5°), l'expéditeur aura à déclarer sur la lettre de voiture: «Emballage de grande vitesse».

(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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

310 (1) Les liquides des 1°, 2° et 3°, ainsi que l'aldehyde acétique, 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:

a) les liquides du 1° renfermés dans les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires et emballés comme prévu au marg. 303 et 304;

b) les liquides du 1°, s'ils sont contenus dans des récipients métalliques: éther de pétrole; pentanes; produits de condensation du gaz naturel; éther éthylique (éther sulfurique), même mélangé avec d'autres liquides du 1° a);
sulfure de carbone [1° a)] 40 kg
autres liquides des 1° a) et b) 75 kg

poids maximum des colis

c) les colis renfermant des liquides des 2° et 3° ainsi que de l'aldehyde acétique, de l'acétone ou des mélanges d'acétone (5°), s'ils ne pèsent pas plus de 100 kg. Toutefois les tambours peuvent peser jusqu'à 250 kg, les tonneaux en tôle munis de cercles de renfort et de cercles de roulement et les autres récipients ayant la même solidité et étanchéité jusqu'à 500 kg;

d) les emballages collecteurs renfermant des récipients qui peuvent, d'après a), b) et c), 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 au transport des liquides des 1°, 2° et 3°, ainsi que de l'aldehyde acétique, de l'acétone et des mélanges d'acétone (5°), dans des colis de plus de 50 kg, voir Appendice IV.

b. Pour les wagons-réservoirs.

311 (1) Tous les liquides de la classe IIIa peuvent être transportés en wagons-réservoirs.

(2) Les récipients 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

nym przepisom o opakowaniu c. m. 302 [zobacz również ust. (3)]. Naczynia ruchome powinny być tak umocowane na podwoziach, aby nie mogły się przesuwać. Co do zamknięć zobacz również ust. (3) i (5). (Przez naczynia ruchome należy rozumieć takie naczynia, dostosowane do specjalnej budowy wagonu, które można zdjąć z wagonu dopiero po rozebraniu urządzeń umacniających).

(3) Naczynia należy napełniać w taki sposób, by przy rozszerzeniu się cieczy wskutek wzrostu temperatury do 50°C nie były całkiem pełne. Jeżeli naczynia są zaopatrzone w urządzenia do wypuszczania oparów, to muszą być one tak skonstruowane, by ciecz nie mogła przeciekać wskutek wstrząsów podczas przewozu i aby ogień z zewnątrz nie mógł dostać się do wnętrza naczynia.

(4) Naczynia wolno napełniać cieczami wymienionymi w punkcie 1 jak również nitrometanem (punkt 3), aldehydem octowym, acetonem i mieszaninami acetonu (punkt 5) najwyżej do 93% ich pojemności przy temperaturze 15°C. Przy innych węglowodanach z punktu 1 aniżeli eter naftowy, pentany, benzen i toluen mogą być one napełnione najwyżej do 95% pojemności.

(5) Naczynia do przewozu eteru naftowego, pentanów, eteru etylowego, mrówczanu metylu, siarczku węgla (punkt 1) i aldehydu octowego (punkt 5) muszą posiadać hermetyczne zamknięcia. Jeżeli naczynia posiadają klapy bezpieczeństwa systemu Vacuum, to klapy te powinny być w czasie przewozu zamknięte.

c. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

312 (1) Z wyjątkiem kruchych sztuk można sztuki przesyłki zawierające materiały niniejszej klasy przewozić w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Materiały klasy IIIa, z wyjątkiem siarczku węgla, wymienionego w punkcie 1, mogą być przewożone również w małych zbiornikach (kontenerach dla płynów), odpowiadających przepisom o naczyniach w sztukach przesyłki. Zbiorniki powinny wytrzymywać ciśnienie próbne 2 kg/cm²; zbiorniki do przewozu eteru naftowego, pentanów, eteru etylowego, mrówczanu metylu (punkt 1), aldehydu octowego, acetonu i mieszanin acetonu (punkt 5) powinny jednakże wytrzymywać ciśnienie próbne 4 kg/cm². Badanie ciśnienia należy powtarzać co 6 lat. Na zbiornikach powinny być wyraźne i trwałe napisy o wysokości ciśnienia próbnego, data ostatniego badania i stempel specjalisty dokonującego badania.

(3) Wymienione pod c. m. 314 zakazy ładowania razem dotyczą również zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

leurs fermetures, conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 302 [voir toutefois sous (3)]. Les récipients amovibles seront fixés sur les châssis des wagons de manière à ne pouvoir se déplacer. Pour les fermetures voir aussi al. (3) et (5). (On entend par récipients amovibles des récipients qui, construits pour s'adapter aux dispositions spéciales du wagon, ne peuvent cependant en être retirés qu'après démontage de leurs moyens de fixation).

(3) Les récipients seront remplis de telle façon que, même après une dilatation du liquide due à une augmentation de la température jusqu'à 50° C, ils ne soient pas complètement remplis. Si les récipients sont munis d'une ouverture d'échappement des vapeurs, elle ne devra pas permettre que le liquide puisse s'échapper à la suite des secousses pendant le transport, ni qu'une flamme extérieure puisse se propager à l'intérieur des récipients.

(4) Les récipients ne seront remplis à 15° C que jusqu'à 93% de leur capacité lorsqu'il s'agit de liquides du 1°, du nitrométhane (3°), de l'aldéhyde acétique, de l'acétone et des mélanges d'acétone (5°). Toutefois, lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures du 1° autres que l'éther de pétrole, les pentanes, le benzène et le toluène, les récipients pourront être remplis jusqu'à 95% de leur capacité.

(5) Les récipients pour les liquides suivants doivent être munis d'une fermeture hermétique: l'éther de pétrole, les pentanes, l'éther éthylique, le formiate de méthyle, le sulfure de carbone (1°) et l'aldéhyde acétique (5°). Si les récipients des wagons-réservoirs sont munis de soupapes de respiration, celles-ci doivent être bloquées avant le transport.

c. Pour les petits containers.

312 (1) A l'exception des colis fragiles, les colis contenant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les matières de la classe IIIa, à l'exception du sulfure de carbone du 1°, peuvent aussi être transportées dans de petits containers-citernes qui doivent répondre aux conditions relatives aux récipients expédiés comme colis. Les containers-citernes doivent résister à une pression d'épreuve de 2 kg/cm², toutefois les containers-citernes destinés au transport de l'éther de pétrole, des pentanes, de l'éther éthylique et du formiate de méthyle du 1°, de l'aldéhyde acétique, de l'acétone et des mélanges d'acétone du 5° doivent répondre à une pression d'épreuve de 4 kg/cm². L'épreuve de pression est à répéter tous les six ans. Les containers-citernes doivent porter en caractères clairs et durables la valeur de la pression d'épreuve, la date de la dernière épreuve subie et le poinçon de l'expert qui a procédé à l'épreuve.

(3) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 314 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

313 (1) Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 i 2, jak również aldehydu octowego, acetonu lub mieszanin acetonu (punkt 5) należy po obu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 2. Ponadto wagony te powinny być zaopatrzone po obydwu stronach w nalepki według wzoru nr 9. Również po obydwu stronach wagonów i zbiorników zawierających wspomniane materiały należy umieścić nalepki według wzoru nr 2 i 9.

(2) Po obydwu stronach wagonu z alkoholem metylowym (punkt 5) należy umieścić nalepki według wzoru nr 3.

E. Zakazy ładowania razem.

314 (1) Cieczy wymienionych w punktach 1 i 2, jak również aldehydu octowego, acetonu i mieszanin acetonu (punkt 5) nie można ładować razem do jednego wagonu:

- a) z materiałami wybuchowymi klasy Ia (c. m. 21);
- b) z przedmiotami punktów 21, 22 i 23 klasy Ic (c. m. 101).

(2) Cieczy wymienionych w punktach 1 do 4 nie można ładować do jednego wagonu ze środkami odchwaszczającymi, zawierającymi chlor, punktu 16 klasy IVa (c. m. 401).

(3) Nitrometanu (punkt 3) nie można ładować razem do jednego wagonu z materiałami wybuchowymi klasy Ia (c. m. 21).

(4) Cieczy klasy IIIa nie można ładować razem do jednego wagonu:

- a) z lontami momentalnymi [punkt 1d)], petardami kolejowymi (punkt 3), z zapalnikami kruszącymi (punkt 5) i przedmiotami punktów 10 i 11 klasy Ib (c. m. 61);
- b) z materiałami podtrzymującymi palenie klasy IIIc (c. m. 371);
- c) z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451);
- d) z kwasem azotowym i mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym punktów 1e) 2 i 1f) 2 klasy V (c. m. 501).

315 Na przesyłki, które nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu, powinny być sporządzone oddzielne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9d)].

F. Późne opakowania: Inne przepisy.

316 (1) Naczynia wymienione w punkcie 6a), jak również cysterny opróżnione z cieczy zapalnych wymienionych w punktach 1 i 2 albo z aldehydu octowego, acetonu lub mieszanin acetonu (punkt 5) powinny być dobrze zamknięte.

(2) Naczynia wymienione w punktach 6a) i b) mogą być ładowane do wagonów krytych i przewożone jako drobne przesyłki pośpieszne tylko wtedy, jeśli są to naczynia metalowe dobrze zamknięte.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

313 (1) Les wagons dans lesquels sont chargés des matières des 1° et 2°, de l'aldéhyde acétique, de l'acétone ou des mélanges d'acétone (5°), porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 2. En outre, ces wagons seront munis sur leurs deux côtés d'une étiquette conforme au modèle N° 9. Les wagons-réservoirs renfermant les matières ci-dessus mentionnées porteront eux aussi, sur leurs deux côtés, des étiquettes conformes aux modèles N°s 2 et 9.

(2) Les wagons dans lesquels est chargé de l'alcool méthylique (5°), porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 3.

E. Interdictions de chargement en commun.

314 (1) Les liquides des 1° et 2°, ainsi que l'aldéhyde acétique, l'acétone et les mélanges d'acétone (5°), ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec les matières explosibles de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec les objets des 21°, 22° et 23° de la classe Ic (marg. 101).

(2) Les liquides des 1° à 4° ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec des désherbants chloratés du 16° de la classe IVa (marg. 401).

(3) Le nitrométhane (3°) ne doit pas être chargé en commun dans le même wagon avec les matières explosibles de la classe Ia (marg. 21).

(4) Les liquides de la classe IIIa ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec les mèches détonantes instantanées [1° d)], les pétards de chemin de fer (3°), les amorces détonantes (5°) et les objets des 10° et 11° de la classe Ib (marg. 61);
- b) avec des matières comburantes de la classe IIIc (marg. 371);
- c) avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451);
- d) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V (marg. 501).

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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

316 (1) Les récipients du 6° a) et ceux des wagons-réservoirs vides ayant renfermé des liquides combustibles des 1° et 2° ou de l'aldéhyde acétique, de l'acétone ou des mélanges d'acétone (5°), seront bien fermés.

(2) Les récipients des 6° a) et b) ne peuvent être chargés dans des wagons couverts et transportés comme envois de détail en grande vitesse qu'à condition qu'il s'agisse de récipients en métal bien fermés.

(3) Nazwa towaru w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 301; powinna być ona podkreślona czerwonym kolorem i uzupełniona przez podanie klasy, punktu, a w razie potrzeby litery, w których materiał wymieniono z dodaniem skrótu „RID“ [np. IIIa, punkt 6a), RID].

(4) Nie oczyszczone naczynia i cysterny po alkoholu metylowym (punkt 5) należy zaopatrzyć w nalepki według wzoru nr 3 (zobacz Dodatek V).

317 Naczynia z cieczami wymienionymi w punktach 1 i 2, jak również z aldehydem octowym, acetonem lub mieszaninami acetonu (punkt 5) uszkodzone w drodze powinny być niezwłocznie wyładowane. Gdyby nie można ich w krótkim czasie naprawić, mogą być sprzedane bez dalszych formalności wraz z zawartością na rachunek nadawcy.

318-
329

317 Les récipients renfermant des liquides des 1° et 2° ainsi que de l'aldéhyde acétique, de l'acétone ou des mélanges d'acétone (5°) 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-
329

KLASA III b. MATERIAŁY STAŁE ŁATWO ZAPALNE

1. Wyszczególnienie materiałów.

330 Spośród materiałów określonych w tytule klasy IIIb materiały wymienione pod c. m. 331 podlegają przepisom przewidzianym w c. m. 331 do 354. Wskutek tego materiały te uważa się za materiały RID.

331 1° Materiały, które mogą się zapalić od iskier lokomotywy, np. maczka drzewna, trociny drzewne, wióry drzewne, wełna drzewna, węgiel drzewny i celuloza drzewna, stary papier i odpadki z papieru, wełna papierowa, trzcina (z wyjątkiem trzciny hiszpańskiej), sitowie, siano, słoma, również wilgotna (słoma kukurydziana, ryżowa lub lniana), materiały włókiennicze pochodzenia roślinnego i odpadki materiałów włókienniczych pochodzenia roślinnego, korek sproszkowany lub ziarnisty, napeczniały lub nie napeczniały, również z dodatkiem smoły lub innych materiałów nie skłonnych do samozapalania się i odpadki korkowe w drobnych kawałkach (zobacz również klasę II, punkty 7, 8 i 9a) i c. m. 201a pod a).

Uwaga. 1. Siano nie sfermentowane lub siano, co do którego zachodzi obawa, że może sfermentować, jest wyłączone od przewozu, jeżeli zawiera wilgoć w takiej ilości, że może ona spowodować fermentację.

2. Osłony i płyty sporządzone przez sorasowanie korka, również z dodatkiem smoły lub innych materiałów nie skłonnych do samozapalania się, nie podlegają przepisom RID.

3. Korek impregnowany materiałami skłonny do samozapalania się jest materiałem klasy II (zobacz c. m. 201, punkt 8).

(3) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 301; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. IIIa, 6° a), RID].

(4) Les récipients et les récipients des wagons-réservoirs vides non nettoyés ayant renfermé de l'alcool méthylique (5°) porteront une étiquette conforme au modèle N° 3 (voir Appendice V).

CLASSE III b. MATIÈRES SOLIDES INFLAMMABLES

1. Énumération des matières.

330 Parmi les matières visées par le titre de la classe IIIb, celles qui sont énumérées au marg. 331 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 331 à 354 et sont dès lors des matières du RID.

331 1° Les matières qui peuvent être facilement enflammées par les étincelles des locomotives, par 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, même humide (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, gonflé ou non gonflé, avec ou sans mélanges de goudron ou d'autres matières non sujettes à l'oxydation spontanée et les déchets de liège en petits morceaux. Voir aussi classe II, marg. 201, 7°, 8° et 9° a), et marg. 201a, sous a).

Nota. 1. Le foin non fermenté ou qui est susceptible de subir une fermentation est exclu du transport, quand il présente encore un degré d'humidité pouvant conduire à une fermentation.

2. Les enveloppes et les plaques en liège gonflé, fabriquées sous pression, avec ou sans mélanges de goudron ou d'autres matières non sujettes à l'oxydation spontanée ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.

3. Le liège imprégné de matières encore sujettes à l'oxydation spontanée est une matière de la classe II (voir marg. 201, 8°).

2. *Siarka*, również kwiat siarkowy.
3. *Celoidyna*, materiał wytwarzany przez niezupełne odparowanie alkoholu zawartego w kolodiu i zawierający głównie bawełną koloidową.
4. *Celuloid* w płytach, arkuszach, prętach lub rurkach.
5. *Celuloid filmowy*, to jest surowiec do wyrobu filmów — bez emulsji, w zwojach i wywołane filmy z celuloиду.

Uwaga. Filmy nie naświetlone i filmy naświetlone, ale nie wywołane są przedmiotami klasy VII (zobacz c. m. 701, punkt 2).
6. *Odpadki celuloиду i odpadki filmów celuloidowych*.

Uwaga. Odpadki filmów nitrocelulozowych, pozbawione żelatyny, w zwojach, arkuszach lub wycinakach, są materiałem klasy II (zobacz c. m. 201, punkt 9b).
7. *Nadtlenek benzoilu*, zawierający co najmniej 10% wody, lecz mniej niż 25%.

Uwaga. Nadtlenek benzoilu, suchy, zawierający mniej niż 10% wody jest materiałem klasy Ia (zobacz c. m. 21, punkt 10); gdy zawiera 25% lub więcej wody, nie podlega przepisom RID, jeżeli jego opakowanie jest nieprzemakalne.
8. a) *Nitroceluloza słabo nitrowana* (jak *bawełna koloidowa*), to jest z zawartością azotu do 12,6%, dobrze stabilizowana i zawierająca co najmniej 25% wody lub alkoholu (metylowego, etylowego, propylowego, normalnego lub izopropylowego, butylowego, amyłowego lub ich mieszanin), również skażona, solwentnafty, benzenu, toluenu, ksylenu, mieszanin skażonego alkoholu z ksylenem, mieszanin wody z alkoholem albo alkoholu zawierającego kamforę w roztworze;

Uwaga. 1. Nitroceluloza z zawartością azotu powyżej 12,6% jest materiałem klasy Ia (zobacz c. m. 21, punkt 1).
2. Jeżeli nitroceluloza jest nawilżona skażonym alkoholem, wówczas środek użyty do skażenia nie może wywierać szkodliwego działania na trwałość celulozy.
- b) *nitroceluloza plastyfikowana, nie pigmentowana*, zawierająca nie mniej niż 18% odpowiedniego plastyfikatora (jak ftalen butylu albo plastyfikatora przynajmniej równej jakości jak ftalen butylu) oraz skoro zawartość azotu w nitrocelulozie wynosi najwyższej 12,6%, również pod postacią płatków (łusek);

Uwaga. Nitroceluloza plastyfikowana, nie pigmentowana, z zawartością co najmniej 12%, ale mniej niż 18% ftalenu butylu albo plastyfikatora przynajmniej równej jakości jak ftalen butylu, jest materiałem klasy Ia (zobacz c. m. 21, punkt 4).
- c) *nitroceluloza plastyfikowana, pigmentowana* z zawartością co najmniej 18% plastyfikatora (jak ftalen butylu albo plastyfikatora przynajmniej równej jakości jak ftalen butylu) oraz skoro zawartość azotu w nitrocelulozie wynosi najwyższej 12,6% i zawiera
- 2° *Le soufre* (y compris la fleur de soufre).
- 3° *La celloidine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion et consistant essentiellement en coton-collodion.
- 4° *Le celluloid* en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux.
- 5° *Le celluloid de films*, c'est-à-dire la matière brute pour films sans émulsion, en rouleaux et les films en celluloid développés.

Nota. Les films non exposés à la lumière et les films exposés à la lumière mais non développés, sont des objets de la classe VII (voir marg. 701, 2°).
- 6° *Les déchets de celluloid et les déchets de films en celluloid*.

Nota. Les déchets de films à la nitrocellulose, débarrassés de gélatine, en bandes, en feuilles ou en languettes, sont des matières de la classe II [voir marg. 201, 9° b)].
- 7° *Le peroxyde de benzoyle* avec au moins 10% mais moins de 25% d'eau.

Nota. Le peroxyde de benzoyle, à l'état sec ou avec moins de 10% d'eau, est une matière de la classe Ia (voir marg. 21, 10°); avec 25% et plus d'eau, il n'est pas soumis aux prescriptions du RID, pourvu que son emballage soit imperméable.
- 8° a) *La nitrocellulose faiblement nitrée* (telle que le *coton-collodion*), c'est-à-dire à taux d'azote ne dépassant pas 12,6%, bien stabilisée et contenant en outre au moins 25% d'eau ou d'alcool (méthylique, éthylique, propylique normal ou isopropylique, butylique, aralylique ou leurs mélanges) même dénaturé, de solvant-naphta, de benzène, de toluène, de xylène, de mélanges d'alcool dénaturé et de xylène, de mélanges d'eau et d'alcool, ou d'alcool contenant du camphre en solution;

Nota. 1. Les nitrocelluloses à taux d'azote dépassant 12,6% sont des matières de la classe Ia (voir marg. 21, 1°).
2. Quand la nitrocellulose est mouillée d'alcool dénaturé, le produit dénaturant ne doit pas avoir d'influence nocive sur la stabilité de la nitrocellulose.
- b) *les nitrocelluloses plastifiées, non pigmentées*, contenant au moins 18% d'un plastifiant approprié (comme le phtalate de butyle ou un plastifiant de qualité au moins équivalente au phtalate de butyle) et dont la nitrocellulose a un taux d'azote ne dépassant pas 12,6%, même sous forme d'écaillés (chips);

Nota. Les nitrocelluloses plastifiées, non pigmentées, contenant au moins 12% et moins de 18% de phtalate de butyle ou d'un plastifiant de qualité au moins équivalente au phtalate de butyle sont des matières de la classe Ia (voir marg. 21, 4°).
- c) *les nitrocelluloses plastifiées, pigmentées*, contenant au moins 18% d'un plastifiant approprié (comme le phtalate de butyle ou un plastifiant de qualité au moins équivalente au phtalate de butyle) et dont la nitrocellulose a un taux d'azote ne dé-

rająca co najmniej 40% nitrocelulozy również pod postacią płatków (łusek).

Uwaga. Nitroceluloza plastyfikowana, pigmentowana, zawierająca mniej niż 40% nitrocelulozy, nie podlega przepisom RID.

Do a), b) i c): Słabo nitrowaną celulozę i celulozę plastyfikowaną, pigmentowaną i nie pigmentowaną dopuszcza się do przewozu tylko wówczas, gdy odpowiadają one warunkom stałości i bezpieczeństwa, zawartym w Dodatku I, oraz powyższym warunkom dla rodzaju i ilości materiałów dodatkowych.

Zobacz: do a) również Dodatek I, c. m. 1101; do b) i c) Dodatek I c. m. 1102.1.

9. Fosfor czerwony (bezpociowy) i półtorastarczek fosforu.
10. Kauczuk (guma) mielony, pył kauczukowy (gumowy).
11. Miał węglowy z węgla kamiennego, z węgla brunatnego, z koksu, z węgla brunatnego i z torfu, wyrabiany sztucznie (np. przez zmielenie lub w inny sposób) jak również zobojętniony (to jest nie samozapalny) półkoksa z węgla brunatnego.

Uwaga. 1. Pył naturalny, który opada przy wydobywaniu węgla, koksu, węgla brunatnego i koksu, nie podlega przepisom RID.

2. Niezupenie zobojętniony półkoksa z węgla brunatnego nie jest dopuszczony do przewozu.

12. Używana masa do oczyszczania gazu świetlnego bazowana na tlenku żelaza.

Uwaga. Jeżeli używana masa do oczyszczania gazu świetlnego była dobrze przechowywana i przewietrzana i jeżeli nadawca potwierdzi to w liście przewozowym przez zamieszczenie oświadczenia „Dobrze przechowywana i przewietrzana”, wówczas nie podlega ona przepisom RID.

13. a) Naftalen surowy o punkcie topnienia poniżej 75°C;
- b) naftalen oczyszczony i naftalen surowy o punkcie topnienia 75°C lub wyższym.

Zobacz do a) i b) również c. m. 331a.

331a

Naftalen w postaci kulek lub łusek (punkt 13) nie podlega przepisom RID, jeżeli zapakowany jest do dobrze zamkniętych pudełek tekturowych lub drewnianych, przy czym waga jednego pudełka nie może przekraczać 1 kg, a najwyżej 10 takich pudełek zapakowano do jednej skrzyni drewnianej.

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

332

(1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tego rodzaju, ażeby nic z jego zawartości nie mogło się przedostać na zewnątrz.

(2) Materiały, z których jest zrobione opakowanie i jego zamknięcia, nie mogą ulegać działa-

passant pas 12,6%, et ayant une teneur en nitrocellulose d'au moins 40%, même sous forme d'écaillés (chips).

Nota. Les nitrocelluloses plastifiées, pigmentées, contenant moins de 40% de nitrocellulose ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.

Pour a), b) et c): Les nitrocelluloses faiblement nitrées et les nitrocelluloses plastifiées, pigmentées ou non, ne sont pas admises au transport quand elles ne satisfont pas aux conditions de stabilité et de sécurité de l'Appendice I, ni aux conditions énoncées ci-dessus concernant la qualité et la quantité des substances additionnelles.

Pour a), voir aussi Appendice I, marg. 1101; pour b) et c), voir aussi Appendice I, marg. 1102, 1°.

9° Le phosphore rouge (amorphe) et le sesquisulfure de phosphore.

10° Le caoutchouc broyé, la poussière de caoutchouc.

11° Les poussières de houille, de lignite, de coke de lignite et de tourbe, préparées artificiellement (par ex. par pulvérisation ou autres procédés), ainsi que le coke de lignite carbonisé rendu inerte (c'est-à-dire non sujet à l'inflammation spontanée).

Nota. 1. Les poussières naturelles obtenues comme résidus de la production du charbon, du coke, du lignite ou de la tourbe ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.

2. Le coke de lignite carbonisé non rendu parfaitement inerte n'est pas admis au transport.

12° La matière à base d'oxyde de fer ayant servi à épurer le gaz d'éclairage.

Nota. Si la matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage a été bien entreposée et aérée, et si cela est attesté par l'expéditeur dans la lettre de voiture par la mention «Bien entreposée et bien aérée», elle n'est pas soumise aux prescriptions du RID.

13° a) La naphthaline brute, ayant un point de fusion inférieur à 75°C;

b) la naphthaline pure et la naphthaline brute, ayant un point de fusion égal ou supérieur à 75°C.

Pour a) et b), voir aussi marg. 331a.

331a

La naphthaline en boules ou en palettes (13°) n'est pas soumise aux conditions de transport du RID, lorsqu'elle est emballée dans des boîtes en carton ou en bois bien fermées, pourvu que le poids d'un paquet ne dépasse pas 1 kg et que 10 de ces paquets au plus soient réunis dans une caisse en bois.

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

332

(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

niu zawartości, ani też tworzyć z nią szkodliwych związków.

(3) Opakowanie oraz jego zataknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, by nie rozluźniały się w czasie przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. Materiały stałe powinny być dobrze ułożone w swych opakowaniach, a opakowanie wewnętrzne powinno być dobrze umocowane w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Materiały wypełniające, służące do układowania w nich przedmiotów, powinny być dostosowane do właściwej zawartości; zwłaszcza powinny być one chłonne, jeżeli zawartość jest płynna lub może wydzielać płyny.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

33 Materiały wymienione w punktach 1 i 2, jeśli są przewożone jako drobne przesyłki pośpieszne, należy pakować do drewnianego opakowania; do przewozu mączki drzewnej, trocin drzewnych, węgla drzewnego, korka sproszkowanego lub ziarnistego, odpadków korkowych w drobnych kawałkach (punkt 1) i siarki (punkt 2) można używać do opakowania również mocnych worków papierowych lub worków z juty gęsto tkanej.

334 Celoidynę (punkt 3) należy tak opakować, by nie wysychała.

335 (1) Celuloid w płytach, arkuszach, prętach lub rurkach (punkt 4) powinien być zapakowany w opakowania drewniane lub w trwałe papier pakowy. Opakowanie papierowe należy umieścić:

- a) w klatkach z okładzin albo
- b) w ramach z desek, których brzegi wystają poza opakowanie papierowe i które powinny być ścignięte taśmami żelaznymi, albo
- c) w opakowanie ze szczelnej tkaniny.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż:

120 kg, jeśli zawiera rurki zapakowane w skrzynie, klatki z okładzin lub ramy z desek;

75 kg, jeśli zawiera rurki w opakowaniu z tkaniny,

120 kg, jeśli zawiera pręty.

336 (1) Celuloid filmowy w zwojach i wywołane filmy z celuloиду (punkt 5) należy pakować w opakowanie drewniane lub w pudełko tekturowe.

(2) Filmy wywołane, jeśli są przewożone jako drobne przesyłki pośpieszne, należy pakować w pudełko z drewna, z blachy białej, z cienkiej blachy aluminiowej lub z twardej tektury i następnie umieszczać w skrzyniach drewnianych o pełnych ścianach.

(3) Co do wzmianki w liście przewozowym zobacz c. m. 348 (2).

337 (1) Odpadki celuloidu i odpadki filmów celuloidowych (punkt 6) należy pakować w opakowanie drewniane albo w dwa gęste i mocne worki jutowe, które są tak impregnowane, że nawet przy zetknięciu z płomieniem nie mogą się zapalić i które posiadają nieprzerwane mocne szwy. Worki

ataquées par le contenu ni former avec celui-ci de combinaisons nocives ou dangereuses.

(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 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.

333 Les matières des 1° et 2° seront, comme envois de détail en grande vitesse, renfermées dans des emballages en bois; la farine de bois, la sciure de bois, le charbon de bois, le liège en poudre ou en grains, les déchets de liège en petits morceaux (1°) et le soufre (2°) peuvent aussi être emballés dans des sacs solides en papier ou en jute à tissu serré.

334 La celloïdine (3°) sera emballée de manière à empêcher sa dessiccation.

335 (1) Le celluloid en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux (4°) 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.

336 (1) Le celluloid de films en rouleaux et les films en celluloid développés (5°) seront renfermés dans des emballages en bois ou dans des boîtes en carton.

(2) Les films développés seront, comme envois de détail en grande vitesse, emballés dans des boîtes en bois ou en fer-blanc ou en tôle mince d'aluminium, ou dans du carton durci, et placés ensuite dans des caisses en bois à parois pleines.

(3) En ce qui concerne les mentions dans la lettre de voiture, voir marg. 348 (2).

337 (1) Les déchets de celluloid et les déchets de films en celluloid (6°) seront renfermés dans des emballages en bois ou dans deux sacs solides en jute à tissu serré, parfaitement ignifugés de manière à ne pouvoir s'enflammer même au contact d'une flamme, avec des coutures solides sans so-

muszą być włożone jeden w drugi; po napełnieniu należy ich otwory zabezpieczyć przez zawinięcie i tak zaszyć, by nic z zawartości nie mogło się wydostać na zewnątrz. Odpadki celulozowe można jednak pakować do gęstych worków z surowego płótna lub juty, jeżeli przedtem są opakowane w trwały papier pakowy lub w odpowiednią tkaninę sztuczną i jeżeli nadawca zaświadczy, że odpadki z celulozoidu nie zawierają żadnych odpadków w formie pyłu, jednak drobne przesyłki pośpieszne wolno umieszczać tylko w opakowaniu drewnianym.

(2) Sztuki przesyłki, opakowane w surowe płótno lniane lub w jute, nie mogą ważyć więcej niż 40 kg, jeśli opakowanie jest pojedyncze, a 80 kg, jeśli opakowanie jest podwójne.

(3) Co do wzmianki w liście przewozowym zobacz c. m. 348 (3).

338 (1) Nadtlenek benzoilu (punkt 7) powinien być umieszczony, w ilościach najwyżej po 2 kg, w opakowaniu nieprzemakalnym. Opakowania takie należy umieszczać pojedynczo lub po kilka w skrzyni drewnianej.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 35 kg.

339 (1) Materiały wymienione w punkcie 8a) należy pakować:

a) w naczynia drewniane lub nieprzemakalne beczki papierowe; te naczynia i beczki powinny być wyłożone od wewnątrz nieprzemakalnym materiałem odpowiednim do zawartych w nich cieczy; ich zamknięcie powinno być szczelne; albo

b) w worki nieprzemakalne (np. worki gumowe lub worki z odpowiedniego trudno zapalnego materiału plastycznego), które należy ułożyć w skrzyni drewnianej; albo

c) w beczki żelazne powleczone od wewnątrz warstwą cynku lub ołowiu; albo

d) w naczynia z blachy białej, cynkowej lub aluminiowej, które należy układać pojedynczo lub po kilka w skrzyniach drewnianych, przekładając materiałem wypełniającym.

(2) Nitrocelulozę wymienioną w punkcie 8a, która z wykluczeniem innych cieczy jest zwilżona tylko wodą, można pakować w beczki tekturowe; tektura musi być poddana specjalnemu zabiegowi, by stała się zupełnie nieprzemakalna; zamknięcie beczek nie może przepuszczać pary wodnej.

(3) Nitrocelulozę z dodatkiem ksylenu (punkt 8a) należy pakować tylko w naczynia metalowe.

(4) Materiały wymienione w punktach 8b) i c) należy pakować:

a) w opakowania drewniane, wyłożone mocnym papierem albo blachą cynkową lub aluminiową, albo

b) do mocnych beczek tekturowych, albo

c) do opakowań z blachy.

(5) Naczynia metalowe, przeznaczone dla materiałów wymienionych w punkcie 8, muszą być w taki sposób zbudowane i zamknięte albo zaopatrzone w urządzenie zabezpieczające, by wytrzy-

lution de continuité. Ces sacs seront placés l'un dans l'autre; après le remplissage, leurs ouvertures seront séparément et plusieurs fois repliées sur elles-mêmes ou cousues à points serrés, de manière à empêcher toute fuite du contenu. Toutefois, les déchets de celluloid peuvent être emballés simplement dans des sacs de toile brute ou de jute, en tissu serré, en tant qu'ils sont préalablement emballés dans du papier d'emballage résistant ou dans une matière plastique appropriée et que l'expéditeur certifie que les déchets de celluloid ne contiennent pas de déchets sous forme de poussière; pour les envois de détail 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.

(3) Pour les mentions dans la lettre de voiture, voir marg. 348 (3).

338 (1) Le peroxyde de benzoyle (7°), 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.

339 (1) Les matières du 8° a) 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; leur fermeture devra être étanche; ou

b) dans des sacs imperméables (par ex. en caoutchouc ou en matière plastique appropriée difficilement inflammable) placés dans une caisse en bois; ou

c) dans des tonneaux en fer intérieurement zingués ou plombés; ou

d) 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 du 8° a) mouillée d'eau, à l'exclusion de tout autre liquide, peut être emballée dans des tonneaux en carton; ce carton devra avoir subi un traitement spécial pour être rigoureusement imperméable; la fermeture des tonneaux devra être étanche à la vapeur d'eau.

(3) La nitrocellulose additionnée de xylène du 8° a) ne peut être emballée que dans des récipients métalliques.

(4) Les matières des 8° b) et c) seront emballées:

a) dans des emballages en bois, garnis de papier solide ou de tôle de zinc ou d'aluminium, ou

b) dans des tonneaux solides en carton, ou

c) dans des emballages en tôle.

(5) Pour les matières du 8°, les récipients en métal doivent, à raison soit du mode d'assemblage de leurs parois, soit de leur mode de fermeture, soit de la présence d'un dispositif de sécurité, être

mały ciśnienie wewnętrzne do 3 kg/cm², bez naruszenia wytrzymałości naczynia lub zamknięcia.

(6) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg, a jeśli da się toczyć, nie więcej niż 30 kg, jednak przy użyciu beczki tekturowej nie może ważyć więcej niż 75 kg.

340 (1) Fosfor czerwony (punkt 9) należy pakować:

- a) w naczynia lub bańki z blachy żelaznej lub białej, które pojedynczo lub po kilka należy układać w mocnych skrzyniach drewnianych; sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg; albo
- b) w naczynia szklane lub kamionkowe o grubości ścian co najmniej 3 mm; pojedyncze naczynie nie może zawierać więcej niż 12,5 kg fosforu. Naczynia te należy układać pojedynczo lub po kilka w mocnej skrzyni drewnianej, przekładając materiałem wypełniającym; sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 100 kg; albo
- c) w bębny metalowe lub mocne beczki żelazne, które — jeśli ważą więcej niż 200 kg — muszą być zaopatrzone od zewnątrz w obręcze wzmacniające i obręcze do przetaczania.

(2) Półtorasiarczek sodu (punkt 9) należy pakować do szczelnych naczyń metalowych, które należy układać, przekładając materiałem wypełniającym, w skrzyniach drewnianych ze ścianami z desek ściśle sfugowanych. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

341 Materiały wymienione w punkcie 10 do naczyń szczelnych i dobrze zamykających się.

342 (1) Materiały wymienione w punkcie 11 należy pakować do naczyń metalowych lub drewnianych albo do worków z kilku warstw papieru, albo do worków z mocnego papieru, juty lub z innych materiałów.

(2) Dla sztucznie wyrabianego mialu z węgla kamiennego, węgla brunatnego lub torfu można używać skrzyń drewnianych lub worków tylko wtedy, gdy mial po wysuszeniu na gorąco jest zupełnie ostudzony.

(3) Co do wzmianki w liście przewozowym zobacz c. m. 348 (3).

343 (1) Używaną masę do oczyszczania gazu świetlnego (punkt 12) należy pakować do naczyń blaszanych.

(2) W przesyłkach wagonowych można ją również przewozić luzem według c. m. 349 (3).

344 (1) Naftalen wymieniony w punkcie 13a) należy pakować do beczek albo naczyń drewnianych lub metalowych, dobrze zamykających się.

(2) Naftalen wymieniony w punkcie 13 b) należy pakować do naczyń drewnianych lub metalowych albo do worków z mocnej tkaniny albo do mocnych pudełek kartonowych albo do mocnych worków papierowych z czterech warstw papieru.

capables de céder quand la pression intérieure atteint une valeur qui ne doit pas être supérieure à 3 kg/cm², sans toutefois influencer la résistance du récipient ou de la fermeture.

(6) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg et, s'il est susceptible d'être roulé, pas plus de 300 kg; toutefois, s'il s'agit d'un tonneau en carton, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

340 (1) Le phosphore rouge (9°) sera emballé:

- a) dans des récipients ou des bidons en tôle de fer ou en fer-blanc, qui seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans une caisse solide en bois; un colis ne doit pas peser plus de 100 kg; ou
- b) dans des récipients en verre ou en grès, de 3 mm d'épaisseur au moins, ne renfermant pas plus de 12,5 kg de phosphore chacun. Ces récipients seront placés, soit seuls, soit en groupes, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse solide en bois; un colis ne doit pas peser plus de 100 kg; ou
- c) dans des tambours métalliques ou dans des fûts solides en fer, qui, s'ils pèsent plus de 200 kg, seront munis de cercles de renfort à leurs extrémités et de cercles de roulement.

(2) Le sesquisulfure de phosphore (9°) sera emballé dans des récipients métalliques étanches, qui seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en bois à parois bien jointives. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

341 Les matières du 10° seront emballées dans des récipients étanches et fermant bien.

342 (1) Les matières du 11° seront emballées dans des récipients en métal ou en bois, ou 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.

(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. 348 (3).

343 (1) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (12°) sera emballée dans des récipients en tôle.

(2) Elle peut aussi être transportée en vrac par wagons complets conformément au marg. 349 (3).

344 (1) La naphtaline du 13° a) sera emballée dans des récipients en bois ou en métal, bien fermés.

(2) La naphtaline du 13° b) sera emballée dans des récipients en bois ou en métal ou dans des sacs résistants en textile, ou dans des caisses en carton fort, ou dans des sacs en papier résistant à quatre épaisseurs.

Waga pudełek kartonowych nie może być większa niż 30 kg.

(3) W przesyłkach wagonowych można natomiast przewozić również luzem według c. m. 349 (4).

3. Pakowanie razem.

15 Spośród materiałów wymienionych pod c. m. 331 można łączyć w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą lub z innymi towarami tylko materiały niżej wymienione i to tylko pod następującymi warunkami:

- a) razem ze sobą: materiały wymienione w tym samym punkcie w przepisanej opakowaniu. Sztuka przesyłki, w której zapakowano razem przez owinięcie w tkaninę celuloïd w prętach i rurkach, nie może ważyć więcej niż 75 kg;
- b) materiały wymienione w punktach 3 i 5 tylko z towarami, które nie są objęte RID. Materiały te, opakowane według przepisów dla sztuk przesyłki, należy łączyć z innymi towarami w naczyniu zbiorowym lub w małym pojemniku (małym kontenerze).

Uwaga. Ograniczenia podane pod niniejszą c. m. nie obejmują materiałów wymienionych w punkcie 1, jeżeli używa się ich jako materiałów pakowych lub wypełniających.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

16 (1) Każdą sztukę przesyłki zawierającą materiały wymienione w punktach 4 do 9 należy zaopatrzyć w nalepkę według wzoru nr 2.

(2) Nalepkę, o której mowa pod (1), należy umieszczać na sztukach przesyłki, w których są zapakowane materiały wymienione w punkcie 5, razem z innymi materiałami, przedmiotami i towarami według c. m. 345.

(3) Przy przewozie w przesyłkach wagonowych zaopatrywanie sztuk przesyłki w nalepki według wzoru nr 2 nie jest konieczne (zobacz również c. m. 351).

B. Sposób nadawania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

17 (1) Materiały wymienione w punktach 1, 2, 5 i 6 dopuszcza się do przewozu jako drobne przesyłki pośpieszne tylko wtedy, gdy są opakowane odpowiednio do szybkiego przewozu według przepisów c. m. 333, 336 (2) i 337 (1).

(2) Wywołane filmy z celuloïdu (punkt 5) można przewozić też jako przesyłki ekspresowe, jeżeli są opakowane według c. m. 336 (2) i nadawca zaświadczył ten sposób opakowania w dokumencie przewozowym, zamieszczając wzmiankę: „Opakowanie przesyłki ekspresowej”; w takim przypadku sztuka przesyłki może ważyć najwyżej 50 kg.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

48 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie towaru wydrukowanej kursywą pod c. m. 331. Jeżeli w punkcie 1 nie jest podana nazwa danego materiału, należy

Le poids des caisses en carton ne doit pas dépasser 30 kg.

(3) La naphthaline peut aussi être transportée en vrac par wagons complets conformément au marg. 349 (4).

3. Emballage en commun.

345 Parmi les matières dénommées au marg. 331 peuvent seulement être réunies dans un même colis soit entre elles, soit 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 et des tuyaux de celluloid emballés ensemble dans une enveloppe en tissu ne doit pas peser plus de 75 kg;
- b) matières des 3° et 5°: seulement avec des marchandises autres que les matières ou objets du RID. Elles doivent, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, être réunies dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises.

Nota. L'utilisation des matières du 1° comme matières d'emballage et de remplissage n'est pas visée par les restrictions du présent marginal.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

346 (1) Tout colis renfermant des matières des 4° à 9° doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N° 2.

(2) L'étiquette prescrite à l'al. (1) sera également apposée sur les colis dans lesquels les matières du 5° sont emballées en commun avec d'autres matières, objets ou marchandises conformément au marg. 345.

(3) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition sur les colis de l'étiquette N° 2 n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 351).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

347 (1) Les matières des 1°, 2°, 5° et 6° ne sont admises en grande vitesse comme envois de détail qu'en emballage de grande vitesse conformément aux marg. 333, 336 (2) et 337 (1).

(2) Les films en celluloid développés (5°) peuvent être expédiés également en colis express s'ils sont emballés conformément au marg. 336 (2) et si l'expéditeur certifie ce mode d'emballage dans le document de transport par la mention «Emballage de colis express»; dans ce cas, un colis ne doit pas peser plus de 50 kg.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

348 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 331. Dans le cas où le 1° ne contient pas

wpisać jego nazwę handlową. Nazwę towaru należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić podaniem klasy i numeru punktu, w którym wymieniono dany materiał, dodając skrót „RID”. [Np. IIIb, (punkt 8a), RID].

(2) Przesyłki poczesne wywołanych filmów z celuloïdu (punkt 5), opakowanych według c. m. 336 (2), nadawca powinien zaświadczyć w liście przewozowym, zamieszczając wzmiankę: „Opakowanie przesyłki poczesnej”.

(3) Dla odpadków celuloïdu (punkt 5), opakowanych w wytrzymały papier pakowy lub odpowiedni materiał plastyczny i ułożony wraz z tym opakowaniem do worków z surowego płótna lub juty, musi nadawca zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: „Nie zawierają zanieczyszczeń w postaci pyłu”.

(4) Dla wyrabianego sztucznie mialu z węgla kamiennego, węgla brunatnego lub torfu (punkt 11), zapakowanego do naczyń drewnianych lub w worki [zobacz c. m. 342 (2)], musi nadawca zamieścić w liście przewozowym oświadczenie: „Materiał zupełnie ostudzony po wysuszeniu na gorąco”.

(5) W liście przewozowym sporządzonym na przesyłki, w których materiały wymienione w punktach 3 i 5 zostały zapakowane razem z innymi towarami, należy umieścić wzmianki, o których mowa pod (1) i — w danym razie — pod (2).

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki i dla przewozu luzem.

349 (1) Materiały wymienione w punktach 1 i 2, przewożone luzem, należy ładować do wagonów krytych lub niekrytych pod oponami. Do przewozu sitowia bez liści i bez kiści, dobrze ułożonego, dozwala się używać w miesiącach od października do kwietnia również wagonów niekrytych bez opon. Dla trocin drzewnych wolno używać również wagonów niekrytych bez opon, jeżeli ładunek jest przykryty w całości (bez przerw) w inny sposób, np. deskami lub odpadkami drewna.

(2) Materiały wymienione w punktach 4, 5, 6, 8 i 9 należy ładować do wagonów krytych, których okna (wentylatory) muszą być zamknięte.

(3) Używaną masę do oczyszczania gazu świetlnego (punkt 12), przewożoną luzem, należy ładować do żelaznych wagonów z ruchomymi przykrywkami lub do niekrytych wagonów żelaznych pod oponami niepalnymi.

(4) Naftalen wymieniony w punktach 13 a) i b), przewożony luzem, należy ładować do żelaznych wagonów z ruchomymi przykrywkami lub do niekrytych wagonów żelaznych z oponami niepalnymi, lub do wagonów niekrytych, których drewniana podłoga musi być wyłożona oponą z niepalnej tkaniny i które muszą być przykryte oponami niepalnymi.

(5) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi dla przewozu materiałów wymienionych w punktach 3 do 8 zobacz Dodatek IV.

le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. IIIb, 8° a), RID].

(2) Pour les envois en grande vitesse des films en celluloid développés (5°) emballés conformément au marg. 336 (2), l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «Emballage de grande vitesse».

(3) Pour les déchets de celluloid (6°) emballés dans du papier d'emballage résistant ou dans une matière plastique appropriée et placés de la sorte dans des sacs de toile brute ou de jute, en tissu serré, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «Sans déchets sous forme de poussière».

(4) Pour les poussières de houille, de lignite ou de tourbe (11°) préparées artificiellement, emballées dans des récipients en bois ou dans des sacs [voir marg. 342 (2)], l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «Matières complètement refroidies après séchage à chaud».

(5) Les lettres de voiture afférentes aux colis dans lesquels des matières des 3° et 5° 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 et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis et pour les transports en vrac.

349 (1) Les matières des 1° et 2°, en vrac, 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 bâche sont également admis pendant les mois d'octobre à avril. Pour la sciure de bois, des wagons découverts sans bâche sont également admis lorsque le chargement est couvert sans laisser d'intervalles non recouverts d'une autre manière, par exemple par des planches ou par des bois de déchets.

(2) Les matières des 4°, 5°, 6°, 8° et 9° seront chargés dans des wagons couverts dont les volets (vantaux) doivent rester fermés.

(3) La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (12°), en vrac, doit être chargée dans des wagons en fer à couvercle mobile ou dans des wagons découverts en fer, recouverts de bâches non inflammables.

(4) La naphthaline des 13° a) et b), en vrac, sera chargée dans des wagons en fer à couvercle mobile, ou dans des wagons découverts en fer, recouverts de bâches non inflammables, ou dans des wagons découverts dont le plancher en bois sera protégé par une bâche à tissu serré et qui seront recouverts de bâches non inflammables.

(5) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques au transport des matières des 3° à 8°, voir Appendice IV.

b. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

350 (1) Sztuki przesyłki zawierające materiały niniejszej klasy można łączyć w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Materiały wymienione w punkcie 1, siarkę (punkt 2), używaną masę do oczyszczania gazu świetlnego (punkt 12) oraz naftalen (punkt 13) można również bez opakowania wewnętrznego przewozić w zamkniętych małych pojemnikach (małych kontenerach) o pełnych ścianach. Małe pojemniki drewniane przeznaczone do przewozu naftalenu muszą być wyłożone od wewnątrz tkaniną nie przepuszczającą olejów.

(3) Zakazy ładowania razem, przewidziane pod c. m. 352, obowiązują również co do zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

351 Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 4 do 9 należy po obydwu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 2.

E. Zakazy ładowania razem.

352 (1) Materiałów klasy IIIb nie wolno ładować razem do jednego wagonu:

- a) z materiałami podtrzymującymi palenie klasy IIIc (c. m. 371);
- b) z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451);
- c) z kwasem azotowym oraz mieszaninami kwasu siarkowego z kwasem azotowym, wymienionymi w punktach 1e) 2 oraz 1f) 2 klasy V (c. m. 501).

(2) Siarki (punkt 2) i czerwonego fosforu (punkt 9) nie wolno ładować do jednego wagonu razem z materiałami wybuchowymi bazowanymi na chloranach i nadchloranach z pkt 13 klasy 1a (c. m. 21), jak również ze środkami odchwaszczającymi, zawierającymi chlorany pkt 16 klasy IVa (c. m. 401).

353 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9d)].

F. Prózne opakowanie. Inne przepisy.

354 Nie ma przepisów.

**355-
369**

KLASA IIIc. MATERIAŁY PODTRZYMUJĄCE PALENIE

1. Wyszczególnienie materiałów.

370 Spośród materiałów określonych w tytule klasy IIIc materiały wymienione pod c. m. 371

b. Pour les petits containers.

350 (1) Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les matières du 1°, le soufre (2°), les matières ayant servi à épurer le gaz d'éclairage (12°) et la naphthaline (13°) peuvent aussi être renfermés sans emballage intérieur dans de petits containers du type fermé à parois pleines. Les petits containers en bois doivent, pour le transport de la naphthaline, être revêtus intérieurement d'une doublure imperméable aux huiles.

(3) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 352 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

351 Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 4° à 9° porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle № 2.

E. Interdictions de chargement en commun.

352 (1) Les matières de la classe IIIb ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon:

- a) avec des matières comburantes de la classe IIIc (marg. 371);
- b) avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451);
- c) avec l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V (marg. 501).

(2) Le soufre (2°) et le phosphore rouge (9°) ne doivent pas non plus être chargés en commun dans le même wagon avec les explosifs chloratés et perchloratés du 13° de la classe I a (marg. 21), ni avec des désherbants chloratés du 16° de la classe IVa (marg. 401).

353 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

354 Pas de prescriptions.

**355-
369**

CLASSE IIIc. MATIÈRES COMBURANTES

1. Énumération des matières.

370 Parmi les matières visées par le titre de la classe IIIc, celles qui sont énumérées au marg. 371

podlegają przepisom przewidzianym pod c. m. 371 do 392. Materiały te uważa się za materiały RID.

Uwaga. Materiały podtrzymujące palenie, gdy są zmieszane z materiałami palnymi, są wyłączone od przewozu, jeżeli pod działaniem ognia mogą być doprowadzone do wybuchu i jeżeli zarówno na uderzenie, jak i na tarcie są bardziej wrażliwe od dwinitrobenzenu, chyba że są wyraźnie wymienione w klasach Ia lub Ic.

- 371 1. *Roztwory wodne dwutlenku wodoru, zawierające więcej niż 60% dwutlenku wodoru, stabilizowane i stabilizowany dwutlenek wodoru.*

Uwaga. 1. Co do roztworów wodnych, zawierających najwyżej 60% dwutlenku wodoru, zobacz c. m. 501, punkt 10.

2. Nie stabilizowane roztwory wodne nadtlenu wodoru, zawierające ponad 60% dwutlenku wodoru oraz nie stabilizowany dwutlenek wodoru nie są dopuszczone do przewozu.

2. *Czteronitrometan, nie zawierający zapalnych zanieczyszczeń.*

Uwaga. Czteronitrometan nie oczyszczony z zapalnych zanieczyszczeń jest wyłączony od przewozu.

3. *Kwas nadchloronowy w roztworach wodnych, zawierających więcej niż 50%, ale najwyżej 72,5% czystego kwasu (HClO₄). Zobacz również c. m. 371 a pod a).*

Uwaga. Kwas nadchloronowy w roztworach wodnych, zawierających najwyżej 50% czystego kwasu (HClO₄) jest materiałem klasy V [zobacz c. m. 501, punkt 1 i)]. Roztwory wodne kwasu nadchloronowego, zawierające powyżej 72,5% czystego kwasu, jak również mieszaniny kwasu nadchloronowego z cieczą inną niż woda nie są dopuszczone do przewozu.

4. a) *Chlorany:*

Uwaga. Chloran amonu nie jest dopuszczony do przewozu.

- b) *nadchlorany (z wyjątkiem nadchloranu amonu, zobacz punkt 5);*
c) *chloryn sodu i chloryn potasu;*
d) *mieszaniny wymienionych pod a), b) i c) chloranów, nadchloranów i chlorynów między sobą.*

Do a), b), c) i d) zobacz również c. m. 371 a pod b).

Uwaga. Mieszaniny chloranu sodu, chloranu potasu, chloranu wapnia z chlorkiem higroskopijnym (jak chlorek wapnia lub chlorek magnezu), nie zawierające więcej jak 50% chloranu, są materiałami klasy IVa (zobacz c. m. 401, punkt 16).

5. *Nadchloran amonu. Zobacz również c. m. 371a pod b).*
6. a) *Azotan amonu, zawierający nie więcej niż 0,4% substancji palnych;*

Uwaga. Azotan amonu, zawierający ponad 0,4% substancji zapalnych, nie jest dopuszczony do przewozu, chyba że jest on częścią składową materiału wybuchowego z c. m. 21 punkt 12.

- b) *mieszaniny azotanu amonu z siarczanem amonu lub fosforanem amonu, które za-*

sont soumises aux conditions prévues aux marg. 371 à 392 et sont dès lors des matières du RID.

Nota. Les matières comburantes, lorsqu'elles sont mélangées avec des matières combustibles, sont exclues du transport lorsqu'elles peuvent exploser au contact d'une flamme ou sont plus sensibles, tant au choc qu'au frottement, que le dinitrobenzène, et qu'elles ne sont pas énumérées explicitement dans les classes Ia ou Ic.

- 371 1° *Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant plus de 60% de bioxyde d'hydrogène, stabilisées, et le bioxyde d'hydrogène, stabilisé.*

Nota. 1. Pour les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant 60% au plus, voir marg. 501, 10°.

2. Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant plus de 60% de bioxyde d'hydrogène, non stabilisées, et le bioxyde d'hydrogène non stabilisé ne sont pas admis au transport.

- 2° *Le tétranitrométhane, exempt d'impuretés combustibles.*

Nota. Le tétranitrométhane non exempt d'impuretés combustibles n'est pas admis au transport.

- 3° *L'acide perchlorique en solutions aqueuses titrant plus de 50% mais au plus 72,5% d'acide absolu (HClO₄). Voir aussi marg. 371 a sous a).*

Nota. L'acide perchlorique en solutions aqueuses titrant au plus 50% d'acide absolu (HClO₄) est une matière de la classe V [(voir marg. 501, 1° i)]. Les solutions aqueuses d'acide perchlorique titrant plus de 72,5% d'acide absolu ne sont pas admises au transport; il en est de même des mélanges d'acide perchlorique avec tout liquide autre que de l'eau.

- 4° a) *Les chlorates;*

Nota. Le chlorate d'ammonium n'est pas admis au transport.

- b) *les perchlorates (à l'exception du perchlorate d'ammonium, voir 5°);*
c) *les chlorites de sodium et de potassium;*
d) *les mélanges entre eux de chlorates, perchlorates et chlorites, des a), b) et c).*

Pour a), b), c) et d), voir aussi marg. 371 a sous b).

Nota. Les mélanges de chlorate de sodium, de potassium ou de calcium avec un chlorure hygroscopique (tel que le chlorure de calcium ou le chlorure de magnésium) ne contenant pas plus de 50% de chlorate sont des matières de la classe IVa (voir marg. 401, 16°).

- 5° *Le perchlorate d'ammonium. Voir aussi marg. 371 a sous b).*
6° a) *Le nitrate d'ammonium ne renfermant pas de substances combustibles en proportion supérieure à 0,4%;*

Nota. Le nitrate d'ammonium avec plus de 0,4% de substances combustibles n'est pas admis au transport, sauf s'il est partie constituante d'un explosif du 12° du marg. 21.

- b) *les mélanges de nitrate d'ammonium et de sulfate ou de phosphate d'ammonium con-*

wierają ponad 40% azotanu, ale nie zawierają więcej niż 0,4% materiałów palnych;

- c) *mieszaniny azotanu amonu z materiałem obojętnym* (np. ziemia okrzemkowa, węgiel wapnia, chlorek wapnia), które zawierają ponad 65% azotanu, ale nie zawierają więcej niż 0,4% materiałów palnych.

Do a), b) i c) zobacz również c. m. 371 a pod b):

Uwaga. 1. Mieszaniny azotanu amonu z siarczanem amonu lub fosforanem amonu, nie zawierające ponad 40% azotanu, również mieszaniny azotanu amonu z nieorganicznym materiałem obojętnym, zawierające najwyżej 65% azotanu, nie podlegają przepisom RID.

2. Przy mieszaninach wymienionych pod c) mogą być uważane za materiały obojętne tylko nieorganiczne materiały niezapalne i nie podtrzymujące palenia.

3. Nawozy sztuczne zmieszane, w których łączna zawartość azotu w azotanach i amoniaku nie przekracza 14% lub w których zawartość azotu w azotanach nie przekracza 7% nie podlegają przepisom RID.

- 7. a) *Azotan sodu;*
b) *mieszaniny azotanu amonu z azotanem sodu, azotanem wapnia, azotanem potasu lub azotanem magnezu.*

Do a) i b) zobacz również c. m. 371 a pod b).

Uwaga. 1. Mieszaniny azotanu amonu z azotanem wapnia lub z azotanem magnezu lub obydwoma z nich, które zawierają nie więcej niż 10% azotanu amonu, nie podlegają przepisom RID.

2. Worki z tkanin po azotanie sodu niezupełnie oczyszczone z azotanu, którym są przepojone, są materiałem klasy II (zobacz c. m. 201, punkt 11).

- 8. *Azotyny nieorganiczne.* Zobacz również c. m. 371 a pod b).

Uwaga. Azotyn amonu i mieszaniny azotynu nieorganicznego z solą amonu nie są dopuszczone do przewozu.

- 9. a) *Nadtlenki metali alkalicznych i mieszanki zawierające nadtlenki metali alkalicznych*, które nie są bardziej niebezpieczne niż nadtlenek sodu;
b) *dwutlenki i inne nadtlenki metali ziem alkalicznych;*
c) *nadmanganiany sodu, potasu i wapnia.*

Do a), b) i c) zobacz również c. m. 371 a pod b).

Uwaga. Nadmanganian amonu, jak również mieszanki jakiegos nadmanganianu z solą amonu nie są dopuszczone do przewozu.

- 10. *Trójtlenek chromu* (zwany też *kwasm chromowym*). Zobacz również c. m. 371 a pod b).
- 11. *Opakowanie próżne*, nie oczyszczone, po chloranach, nadchloranach, chlorynach lub nieorganicznych azotynach.

371a Materiały nadane do przewozu na niżej podanych warunkach nie są uważane za materiały RID:

tenant plus de 40% de nitrate, mais ne renfermant pas plus de 0,4% de substances combustibles;

- c) *les mélanges de nitrate d'ammonium et d'une substance inerte* (par ex. terre d'infusoires, carbonate de calcium, chlorure de potassium) contenant plus de 65% de nitrate, mais ne renfermant pas plus de 0,4% de substances combustibles.

Pour a), b) et c), voir aussi marg. 371 a sous b).

Nota. 1. Les mélanges de nitrate d'ammonium et de sulfate ou de phosphate d'ammonium ne contenant pas plus de 40% de nitrate, ceux de nitrate d'ammonium et d'une substance inerte non organique ne contenant pas plus de 65% de nitrate ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

2. Dans les mélanges visés sous c), seules peuvent être considérées comme inertes des substances non organiques et qui ne sont ni combustibles ni comburantes.

3. Les engrais composés dans lesquels la somme du taux d'azote nitrique et du taux d'azote ammoniacal ne dépasse pas 14% ou dans lesquels le taux d'azote nitrique ne dépasse pas 7% ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

- 7° a) *Le nitrate de sodium;*
b) *les mélanges de nitrate d'ammonium avec des nitrates de sodium, de potassium, de calcium ou de magnésium.*

Pour a) et b), voir aussi marg. 371 a sous b).

Nota. 1. Les mélanges de nitrate d'ammonium avec du nitrate de calcium, ou avec du nitrate de magnésium, ou avec l'un et l'autre, et qui ne renferment pas plus de 10% de nitrate d'ammonium ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

2. Les sacs vides, en textile, qui ont contenu du nitrate de sodium et n'ont pas été débarrassés complètement du nitrate qui les imprègne, sont des objets de la classe II (voir marg. 201, 11°).

- 8° *Les nitrites inorganiques.* Voir aussi marg. 371a sous b).

Nota. Le nitrite d'ammonium et les mélanges d'un nitrite inorganique et d'un sel d'ammonium ne sont pas admis au transport.

- 9° a) *Les peroxydes de métaux alcalins et les mélanges contenant des peroxydes de métaux alcalins* qui ne sont pas plus dangereux que le peroxyde de sodium;
b) *les bioxydes et autres peroxydes des métaux alcalino-terreux;*
c) *les permanganates de sodium, de potassium et de calcium.*

Pour a), b) et c), voir aussi marg. 371 a sous b).

Nota. Le permanganate d'ammonium ainsi que les mélanges d'un permanganate avec un sel d'ammonium ne sont pas admis au transport.

- 10° *L'anhydride chromique* (dit aussi *acide chromique*). Voir aussi marg. 371a sous b).
- 11° *Les emballages vides*, non nettoyés, ayant contenu un chlorate, un perchlorate, un chlorigite ou un nitrite inorganique.

371a Ne sont pas soumises aux conditions de transport du RID les matières remises au transport conformément aux dispositions ci-après:

- a) materiały wymienione w punkcie 3 w ilościach do 200 g, jeżeli są zapakowane do naczyń szczelnie zamkniętych, odpornych na działanie zawartości, oraz jeżeli najwyżej 10 sztuk takich naczyń ułożono do skrzyni drewnianej wyłożonej obojętnym materiałem chłonnym;
- b) materiały wymienione w punktach 4 do 10 w ilościach do 10 kg, zapakowane najwyżej po 2 kg do naczyń szczelnie zamkniętych, odpornych na działanie zawartości; naczynia te należy ułożyć w mocnych opakowaniach drewnianych lub blaszanych, posiadających szczelne zamknięcie.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnych opakowań podane są pod F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

372

(1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i szczelne, by nic z jego zawartości nie mogło się wydostać na zewnątrz.

(2) Materiały, z których jest zrobione opakowanie i jego zamknięcia, nie mogą ulegać działaniu zawartości ani nie mogą powodować rozkładu zawartości, ani tworzyć z zawartością związków szkodliwych lub niebezpiecznych.

(3) Opakowania oraz ich zamknięcia muszą we wszystkich swych częściach być tak mocne i trwałe, by nie rozluźniały się w czasie przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. W szczególności przy materiałach płynnych i jeżeli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów“ nie przewidziano inaczej, muszą naczynia i ich zamknięcia stawiać opór ciśnieniu wewnętrznemu przy uwzględnieniu powietrza zawartego w naczyniu, przy normalnych wymaganiach przewozu. W tym celu należy pozostawić wystarczającą wolną przestrzeń, uwzględniając temperaturę napełniania i temperaturę otoczenia, w jakiej naczynia mogą się znaleźć w czasie przewozu.

(4) Jeżeli naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp. są przepisane lub dozwolone, to należy je układać w opakowaniu ochronnym, przekładając materiałem wypełniającym. Jako materiałów wypełniających należy używać materiałów niepalnych (jak azbest, wełna szklana, ziemia chłonna, ziemia okrzemkowa itp.), które nie mogą tworzyć z zawartością naczynia niebezpiecznych związków. Jeśli zawartość jest płynna, to materiały wypełniające mają być ponadto chłonne, a co do ilości powinny odpowiadać objętości płynów; w każdym razie grubość wewnętrznej warstwy chłonnej nie może być mniejsza niż 4 cm.

Butelki i inne naczynia szklane muszą być wolne od wad, jakie obniżyłyby ich odporność. W szczególności ciśnienie wewnętrzne musi być osłabione. Grubość ścian nie może być w żadnym

a) les matières de 3°, en quantités de 200 g au plus, 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 emballés, au nombre de 10 au plus, dans une caisse en bois avec interposition de matières absorbantes inertes formant tampon;

b) les matières des 4° à 10°, en quantités de 10 kg au plus, emballées par 2 kg au plus dans des récipients fermés de manière étanche, ne pouvant être attaqués par le contenu, ces récipients étant réunis dans de forts emballages, en bois ou en tôle, étanches et à fermeture étanche.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux récipients vides sont réunies sous F.)

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

372

(1) Les récipients seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu.

(2) Les matières dont sont constitués les emballages et leurs fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni provoquer de décomposition de celui-ci, ni former avec lui de combinaisons nocives ou dangereuses.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport.

(4) Lorsque les 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 devront être incombustibles (amiante, laine de verre, terre absorbante, terre d'infusoires, etc.) et incapables de former des combinaisons dangereuses avec le contenu des récipients. Si le contenu est liquide, elles seront aussi absorbantes et en quantité proportionnée au volume du liquide, sans toutefois que l'épaisseur de cette couche intérieure absorbante puisse être inférieure en aucun point à 4 cm.

Les bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atté-

przypadku mniejsza niż 2 mm; nie może być ona mniejsza niż 3 mm, jeżeli naczynie wraz z zawartością waży więcej niż 35 kg.

Zamknięcie musi być zabezpieczone przez urządzenie dodatkowe, jak pokrywa, kapsel, zalakowanie, przewiązanie itp., które zapobiegałoby jakimkolwiek rozluźnieniu podczas przewozu.

(5) Sztuki przesyłki zawierające naczynia kruche i sztuki przesyłki, które są przeznaczone do przenoszenia przy przewozie jako przesyłki drobne, nie mogą ważyć więcej niż 75 kg i muszą być zaopatrzone w uchwyty. Sztuki przesyłki, które mogą być przetaczane, nie mogą ważyć więcej niż 400 kg, a jeżeli ważą więcej niż 275 kg, muszą być zaopatrzone w obręcze do przetaczania.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

373

(1) Roztwory wodne dwutlenku wodoru i dwutlenek wodoru, wymienione w punkcie 1, należy pakować do zaopatrzonych w uchwyty naczyń, beczek aluminiowych lub innych naczyń z aluminium, z zawartością co najmniej 99,5% aluminium, albo ze specjalnej stali, nie powodującej rozkładu dwutlenku wodoru, które mają stałą podstawę, nie dopuszczającą do przewrócenia się. Te naczynia muszą:

- posiadać u góry urządzenie zamykające, stale zabezpieczające równowagę pomiędzy ciśnieniem wewnętrznym a ciśnieniem atmosfery; to urządzenie zamykające ma pod każdym względem zabezpieczyć od wytryskiwania cieczy na zewnątrz oraz od dostawania się obcych substancji do wnętrza i musi być chronione przykrywą osłaniającą szczelinę; albo
- wytrzymywać wewnętrzne ciśnienie 2,5 kg/cm² i posiadać u góry urządzenie zabezpieczające, które ustępuje przy maksymalnym nadciśnieniu wewnętrznym 1,0 kg/cm².

(2) Naczynia można wypełniać najwyżej do 90% ich zawartości przy 15°C.

(3) Waga sztuki przesyłki nie może przekraczać 90 kg.

(4) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 386.

374

(1) Czteronitrometanem (punkt 2) należy napełniać butle szklane, porcelanowe, kamionkowe itp. albo butle z masy plastycznej, które mają korek niepalny; butle te należy układać w skrzyniach drewnianych o pełnych ścianach; naczynia kruche należy przekładać ziemią chłonną. Naczynia te wolno napełniać najwyżej do 93% ich zawartości.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 386.

375

(1) Kwasem nadchloronowym w roztworach (punkt 3) należy napełniać butle szklane mające zatyczkę szklaną; butle te należy układać w skrzyniach drewnianych o pełnych ścianach, przekładając ziemią chłonną. Naczynia te wolno napełniać najwyżej do 93% ich zawartości.

nuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm. Elle ne sera pas inférieure à 3 mm lorsque le récipient pèse plus de 35 kg.

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

(5) Les colis renfermant des récipients fragiles, ainsi que ceux qui sont destinés à être portés et expédiés comme envois de détail, ne devront pas peser plus de 75 kg et seront munis de poignées. Les colis pouvant rouler sur eux-mêmes ne devront pas peser plus de 400 kg et au delà de 275 kg ils devront être munis de cercles de roulement. •

2. Emballage de matières isolées.

373

(1) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène et le bioxyde d'hydrogène du 1° seront emballés dans des tonneaux ou autres récipients en aluminium, titrant au moins 99,5%, ou en acier spécial non susceptible de provoquer la décomposition du bioxyde d'hydrogène, munis de poignées et devant pouvoir se tenir sûrement debout sur leur fond. Ces récipients devront

- être munis à la partie supérieure d'un dispositif de fermeture assurant l'égalité de pression de l'intérieur et de l'atmosphère; ce dispositif de fermeture doit empêcher en toutes circonstances la fuite du liquide et la pénétration de substances étrangères à l'intérieur du récipient et doit être protégé par une chape munie de fentes; ou
- pouvoir résister à une pression intérieure de 2,5 kg/cm² et être munis à la partie supérieure d'un dispositif de sécurité pouvant céder à une surpression intérieure de 1,0 kg/cm² au maximum.

(2) Les récipients ne seront remplis qu'à 90% au plus de leur capacité à 15°C.

(3) Un colis ne doit pas peser plus de 90 kg.

(4) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 386.

374

(1) Le tétranitrométhane (2°) sera contenu dans des bouteilles en verre, porcelaine, grès ou matières similaires ou en matière plastique appropriée, à bouchons incombustibles, placées à l'intérieur d'une caisse en bois à panneaux pleins; les récipients fragiles y seront assujettis avec interposition de terre absorbante. Les récipients ne seront remplis qu'à 93% au plus de leur capacité.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 386.

375

(1) L'acide perchlorique en solutions aqueuses (3°) sera contenu dans des bouteilles en verre à bouchons en verre, placées, avec interposition de terre absorbante, à l'intérieur d'une caisse en bois à panneaux pleins. Les récipients ne seront remplis qu'à 93% au plus de leur capacité.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 386.

376 (1) Materiały wymienione w punktach 4 i 5 należy pakować:

- a) wymienione w punktach 4a), c), d) i 5: do beczek metalowych; dopuszcza się również beczki drewniane z dobrze sfugowanymi klepkami, wyłożone od wewnątrz mocnym papierem;
- b) wymienione w punkcie 4b): do puszek metalowych albo do beczek z metalu lub twardego drewna.

(2) Co do przewozu luzem zobacz c. m. 385.

377 (1) Materiały wymienione w punktach 6, 7 i 8 należy pakować do beczek, skrzyń lub mocnych worków. Jeżeli materiał jest bardziej higroskopijny niż azotan sodu, wówczas worki albo muszą być nieprzemakalne, albo składać się z kilku warstw, z których jedna jest nieprzepuszczalna.

(2) Co do przewozu luzem zobacz c. m. 385.

378 (1) Materiały wymienione w punkcie 9 a) należy pakować:

- a) do beczek stalowych; albo
- b) w naczynia blaszane, z blachy powleczonej oliwem albo z blachy białej, które należy następnie układać w zewnętrznych skrzyniach drewnianych, szczelnie wyłożonych od wewnątrz osłoną metalową.

(2) Przy przewozie materiałów wymienionych w punkcie 9 a) w przesyłkach wagonowych można naczynia z blachy białej układać tylko w żelaznych koszach ochronnych.

(3) Materiały wymienione w punktach 9 b) i c) należy pakować:

- a) w niepalne naczynia o zamknięciu hermetycznym i równocześnie niepalnym. Jeśli niepalne naczynia są kruche, to każde z nich należy owinać tekturą falistą i włożyć do skrzyni drewnianej, wyłożonej od wewnątrz mocnym papierem;
- b) w beczki z drewna twardego z dobrze sfugowanymi klepkami, wyłożone od wewnątrz mocnym papierem.

379 Trójtlenek chromu (punkt 10) należy pakować:

- a) w dobrze zamykające się naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe itp., które należy następnie układać w skrzyniach drewnianych, przekładając obojętnymi i chłonnymi materiałami wypełniającymi; albo
- b) w beczki metalowe.

3. Pakowanie razem.

380 Materiałów wymienionych w jednym z punktów c. m. 371 nie wolno łączyć w jedną sztukę przesyłki ani z innymi materiałami tego samego punktu, ani z materiałami wymienianymi w innych punktach tejże c. m., ani z materiałami i przedmiotami innych klas, ani też z innymi towarami.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 386.

376 (1) Les matières des 4° et 5° seront emballées:

- a) des 4° a), c), d) et 5°: dans des tonneaux métalliques; sont également admis des fûts en bois à douves bien jointives, garnis intérieurement de papier résistant;
- b) du 4° b): dans des boîtes métalliques ou dans des tonneaux métalliques ou en bois dur.

(2) Pour le transport en vrac, voir marg. 385.

377 (1) Les matières des 6°, 7° et 8° seront emballées dans des fûts, dans des caisses ou dans des sacs résistants. Si la matière est plus hygroscopique que le nitrate de sodium, les sacs devront soit être imperméables, soit se composer de plusieurs épaisseurs dont l'une aura été imperméabilisée.

(2) Pour le transport en vrac, voir marg. 385.

378 (1) Les matières du 9° a) seront emballées:

- a) dans des tonneaux en acier, ou
- b) dans des récipients en tôle, en tôle de fer plombée ou en fer-blanc, assujettis dans des caisses d'expédition en bois munies d'un revêtement intérieur métallique étanche.

(2) Quand elles sont remises au transport comme wagons complets, les matières du 9° a) peuvent être logées dans des récipients en fer-blanc, mis seulement dans des paniers protecteurs en fer.

(3) Les matières des 9° b) et c) seront emballées:

- a) dans des récipients incombustibles, munis d'un bouchage hermétique et également incombustible. Si les récipients incombustibles sont fragiles, ils seront enveloppés chacun de carton ondulé et assujettis dans une caisse en bois intérieurement revêtue de papier résistant; ou
- b) dans des tonneaux en bois dur à douves bien jointives, revêtus intérieurement de papier résistant.

379 L'anhydride chromique (10°) sera emballé:

- a) dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires, bien bouchés, qui seront assujettis, avec interposition de matières inertes et absorbantes formant tampon, dans une caisse en bois; ou
- b) dans des tonneaux en métal.

3. Emballage en commun.

380 Les matières dénommées sous un chiffre du marg. 371 ne peuvent être réunies dans un même colis ni avec des matières d'une espèce différente du même chiffre, ni avec des matières d'un autre chiffre de ce marginal, ni avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, ni avec d'autres marchandises.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

381 (1) Każdą sztukę przesyłki zawierającą materiał wymieniony w punktach 1 do 3 należy zaopatrzyć w nalepkę według wzoru nr 4. Jeżeli materiały te zapakowane są do naczyń kruchych, które następnie umieszczono w skrzyniach lub innych opakowaniach ochronnych w ten sposób, że nie są od zewnątrz widoczne, wówczas sztuki przesyłki należy zaopatrzyć ponadto w nalepki według wzorów nr 7 i 8. Nalepki według wzoru nr 7, przy użyciu skrzyń, należy umieścić po obu przeciwnych stronach albo w odpowiedni sposób przy innym rodzaju opakowania.

(2) Każdą sztukę przesyłki zawierającą materiały wymienione w punktach 8 i 9 b) należy zaopatrzyć w nalepkę według wzoru nr 3.

(3) Przy przewozie przesyłek wagonowych sztuki przesyłki nie muszą być zaopatrzone w nalepki według wzorów nr 3 i 4, o których mowa pod (1) i (2) (zobacz również c. m. 388).

B. Sposób nadawania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

382 Materiały wymienione w punktach 1 do 3 dopuszcza się do przewozu jako przesyłki pocztowe tylko w przesyłkach wagonowych.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

383 Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 371. Nazwę towaru należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić podaniem klasy i numeru punktu, w którym wymieniono towar, dodając skrót „RID” [np. IIIc, (punkt 4a) RID].

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłek.

384 (1) Wagony służące do przewozu materiałów klasy IIIc należy przed załadunkiem dokładnie zbadać, a w szczególności starannie oczyścić z wszelkich pozostałości zapalnych (słoma, siano, papier itp.).

(2) Wszelkie naczynia kruche każdej przesyłki powinny spoczywać na podstawie stałej i powinny być w ten sposób umocowane, by uniknąć przesunięcia lub przechylenia się zawartości.

(3) Zabrania się używać do umocowania słomy albo innych materiałów zapalnych.

(4) Jeżeli jedna przesyłka składa się z balonów szklanych i butelek kamionkowych, to takie naczynia różnego rodzaju należy grupować oddzielnie.

(5) Naczynia metalowe, zawierające materiały wymienione w punkcie 1, należy ustawiać w ten sposób, by otwory naczyń znajdowały się u góry i aby te naczynia nie mogły się przesuwać.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

381 (1) Tout colis renfermant des matières des 1° à 3° doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N° 4. Si ces matières sont emballées dans des récipients fragiles contenus dans des caisses ou d'autres emballages de protection de sorte qu'elles ne sont pas visibles de l'extérieur, les colis seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles N°s 7 et 8. Les étiquettes N° 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses, ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

(2) Tout colis renfermant des matières des 8° et 9° b) doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N° 3.

(3) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition sur les colis des étiquettes N°s 3 et 4 prévues aux al. (1) et (2) n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 388).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

382 Les matières des 1° à 3° ne sont admises en grande vitesse qu'en wagons complets.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

383 La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 371; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. IIIc, 4° a), RID].

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

384 (1) Les wagons destinés à recevoir des matières de la classe IIIc doivent être soigneusement nettoyés et en particulier débarrassés de tous débris combustibles (paille, foin, papier, etc.).

(2) Dans un même chargement les récipients fragiles doivent tous reposer sur un plancher robuste et être calés de façon à éviter tout déplacement et tout déversement du contenu.

(3) L'usage, pour le calage, de la paille ou de toute autre matière facilement inflammable est interdit.

(4) Quand un même chargement réunit à la fois des bonbonnes en verre et des touries en grès, ces diverses sortes de récipients doivent être groupées par nature.

(5) Les récipients métalliques renfermant des matières du 1° devront être posés de manière que leurs orifices soient en dessus et calés de façon à ne pas pouvoir se renverser.

(6) Jeżeli inne sztuki przesyłki, aniżeli beczki metalowe z materiałami, wymienionymi w punktach 4, 6, 7 i 8, ładuje się do wagonów niekrytych, wówczas te sztuki przesyłki należy przykryć oponą.

(7) Materiały wymienione w punktach 8 i 9b) należy umieszczać w wagonach oddzielnie od artykułów spożywczych i towarów konsumpcyjnych.

(8) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi zobacz Dodatek IV.

b. Dla przewozu luzem.

385 (1) Spośród materiałów stałych klasy IIIc tylko materiały wymienione w punktach 4 do 7 wolno przewozić luzem, mianowicie:

- a) materiały wymienione w punktach 4 i 5:
1. w wagonach-kadziach metalowych, które należy przykrywać nieprzepuszczalną i niepalną oponą;
 2. w szczelnych wielkich pojemnikach (kontenerach) metalowych, w których produkt nie ma styczności ani z drzewem, ani z innym materiałem palnym;
- b) materiały wymienione w punktach 6 i 7:
1. w wagonach metalowych, w których produkt nie ma styczności ani z drzewem, ani z innym materiałem palnym;

2. w wagonach drewnianych, których podłoga i ściany są wyłożone w swej całości osłoną nieprzepuszczalną i niepalną albo są impregnowane szkłem wodnym lub innym podobnym materiałem.

(2) Jeżeli są używane wagony niekryte, to należy je przykryć daszkiem oraz nieprzepuszczalną i niepalną oponą.

(3) Wagony, w których przewożono materiały wymienione w punktach 4 do 7, należy po wyładowaniu wymyć bieżącą wodą.

(4) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi zobacz Dodatek IV.

c. Dla wagonów-pojemników.

386 (1) Materiały wymienione w punktach 1 do 3 można przewozić w wagonach-pojemnikach (cysterny) i ich zamknięcia muszą odpowiadać ogólnym przepisom o opakowaniu c. m. 372 (1), (2), (3). [Zobacz jednakże również ustęp (2)].

(2) Dla przewozu roztworów wodnych dwutlenku wodoru oraz dwutlenku wodoru (punkt 1) dopuszcza się tylko naczynia aluminiowe o zawartości aluminium najmniej 99,5%. Naczynia muszą być zaopatrzone u góry w urządzenie zamykające, skonstruowane w ten sposób, by wewnątrz naczynia nie mogło powstawać nadciśnienie oraz by zabezpieczyło pod każdym względem od wytryskiwania płynu na zewnątrz i dostawania się do wnętrza obcych substancji. Naczynia nie mogą mieć w swej dolnej części żadnego otworu.

Zadna część wagonu-cysterny nie może być drewniana, chyba że jest otoczona odpowiednią ochronną powłoką. Wnętrze wagonu-cysterny i wszystkie jego części metalowe, mające styczność z dwutlenkiem wodoru, muszą być utrzymywane w stanie bezwzględnej czystości. Połączenia

(6) Lorsque des colis, autres que des fûts métalliques, renfermant des matières des 4°, 6°, 7° et 8° sont chargés dans des wagons découverts, ceux-ci devront être bâchés.

(7) Les matières des 8° et 9° b) seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons.

(8) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir Appendice IV.

b. Pour les transports en vrac.

385 (1) Les seules matières solides de la classe IIIc pouvant être transportées en vrac sont celles des 4° à 7°, à savoir:

- a) les matières des 4° et 5°:
- 1° dans des wagons-cuves métalliques qui devront être recouverts d'une bâche imperméable et non inflammable;
 - 2° dans des grands containers métalliques étanches dans lesquels le produit ne pourra entrer en contact avec aucune pièce en bois ou en toute autre matière combustible;

- b) les matières des 6° et 7°:
- 1° dans des wagons métalliques dans lesquels le produit ne pourra entrer en contact avec aucun élément en bois ou en toute autre matière combustible;
 - 2° dans des wagons en bois dont le fond et les parois auront été dans leur totalité garnis d'un revêtement imperméable et incombustible ou enduits de silicate de soude ou d'un produit similaire.

(2) Si les wagons utilisés sont des wagons découverts, ils devront être pourvus de faitage et recouverts d'une bâche imperméable et non inflammable;

(3) Après déchargement, les wagons ayant contenu des matières des 4° à 7° devront être lavés à grande eau.

(4) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques, voir Appendice IV.

c. Pour les wagons-réservoirs.

386 (1) Les matières des 1° à 3° peuvent être transportées dans des wagons-réservoirs. Les citernes et leurs fermetures seront conformes aux conditions générales d'emballage prévues aux al. (1), (2) et (3) du marg. 372 [voir toutefois sous (2)].

(2) Pour les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène et le bioxyde d'hydrogène du 1° ne sont admises que des citernes en aluminium titrant au moins 99,5%. Les citernes doivent être munies à leur partie supérieure d'un dispositif de fermeture empêchant la formation de toute surpression à l'intérieur de la citerne, ainsi que la fuite du liquide et la pénétration de substances étrangères à l'intérieur du récipient. Les citernes ne doivent présenter aucune ouverture à leur partie inférieure.

Aucune partie du wagon-réservoir ne doit être construite en bois, à moins que celui-ci ne soit protégé par un enduit approprié. L'intérieur du réservoir et toutes parties métalliques pouvant entrer en contact avec du bioxyde d'hydrogène doivent être conservés dans un état de propreté

przy przewodach do napełniania i opróżniania cysterny muszą być sporządzone z odpowiedniego materiału plastycznego.

Jako smarów do pomp, wentyli lub innych urządzeń, które mają styczność z dwutlenkiem wodoru, wolno używać tylko wazeliny, czystej płynnej parafiny, czystej stałej parafiny lub oleju silikonowego bez dodatku mydeł metalowych.

(3) Cysterny z płynami wymienionymi w punktach 1 do 3 można napełniać najwyżej do 95% ich pojemności.

d. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

387 (1) Z wyjątkiem kruchych sztuk przesyłki i sztuk przesyłki z dwutlenkiem wodoru (punkt 1) lub czteronitrometanem (punkt 2) można łączyć materiały niniejszej klasy w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(2) Kwas nadchlorowy (punkt 3) wolno przewozić w małych pojemnikach-zbiornikach (małych kontenerach-zbiornikach), które muszą odpowiadać warunkom przewidzianym dla naczyń przewożonych jako sztuki przesyłki.

(3) Materiały wymienione w punktach 4 do 7 wolno przewozić, również bez opakowania wewnętrznego, w małych pojemnikach (małych kontenerach) metalowych o pełnych ścianach.

(4) Zakazy ładowania razem, przewidziane pod c. m. 389, obowiązują również co do zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

388 (1) Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 do 3 należy po obydwu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 4.
(2) Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 8 i 9b) należy po obydwu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 3.

E. Zakazy ładowania razem.

389 (1) Materiałów klasy IIIc nie wolno ładować razem do jednego wagonu:

- a) z materiałami wybuchowymi klasy Ia (c. m. 21);
- b) z przedmiotami wypełnionymi materiałami wybuchowymi klasy Ib (c. m. 61);
- c) z tlenochlorkiem węgla, wymienionym w punkcie 8a) klasy Id (c. m. 131);
- d) z materiałami samozapalnymi wymienionymi w punktach 3 i 9b c. m. 201, jak również ze wszystkimi innymi materiałami klasy II (c. m. 201), jeżeli opakowanie zewnętrzne nie jest sporządzone z metalu;
- e) z materiałami płynnymi łatwo zapalnymi klasy IIIa (c. m. 301);
- f) z materiałami stałymi łatwopalnymi klasy IIIb (c. m. 331);
- g) z materiałami radioaktywnymi klasy IVb (c. m. 451).

absolue. Les raccords de tuyaux employés pour le remplissage ou la vidange des réservoirs doivent être fabriqués en matière plastique appropriée.

Aucun lubrifiant autre que la vaseline, la paraffine liquide pure, la paraffine solide pure, ou le lubrifiant de silicone exempt de savons métalliques, ne doit être utilisé pour les pompes, soupapes ou autres dispositifs étant au contact avec le bioxyde d'hydrogène.

(3) Les citernes renfermant des liquides des 1° à 3° ne devront être remplies qu'à 95% au plus de leur capacité.

d. Pour les petits containers.

387 (1) A l'exception des colis fragiles et de ceux renfermant des solutions de bioxyde d'hydrogène ou du bioxyde d'hydrogène (1°) ou du tétranitrométhane (2°), les colis contenant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) L'acide perchlorique du 3° peut aussi être transporté dans de petits containers-citernes qui doivent répondre aux conditions relatives aux récipients expédiés comme colis.

(3) Les matières des 4° à 7° peuvent aussi être renfermées sans emballage intérieur dans de petits containers en métal, du type fermé à parois pleines.

(4) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 389 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

388 (1) Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 1° à 3° porteront sur leurs côtés une étiquette conforme au modèle N° 4.

(2) Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 8° et 9° b) porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 3.

E. Interdictions de chargement en commun.

389 (1) Les matières de la classe IIIc ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon:

- a) avec des matières explosibles de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec les objets chargés en matières explosibles de la classe Ib (marg. 61);
- c) avec l'oxychlorure de carbone du 8° a) de la classe Id (marg. 131);
- d) avec des matières sujettes à l'inflammation spontanée des 3° et 9° b) du marg. 201 ainsi qu'avec toutes les autres matières de la classe II (marg. 201), lorsque leur emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal;
- e) avec des matières liquides inflammables de la classe IIIa (marg. 301);
- f) avec des matières solides inflammables de la classe IIIb (marg. 331);
- g) avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451).

(2) Chlorańów [punkt 4a)] chloryńów [punkt 4c)] oraz mieszanin chlorańów, nadchlorańów i chloryńów [punkt 4d)] nie wolno ładować do jednego wagonu razem ani z kwasem siarkowym, ani z mieszaninami zawierającymi kwas siarkowy, wymienionymi w punktach 1a) do d), f) i g), ani z bezwodnikiem kwasu siarkowego z punktu 7, ani z kwasem chlorosulfonowym, wymienionym w punkcie 8 klasy V (c. m. 501).

Poza tym nie wolno ładować do jednego wagonu materiałów wymienionych w punktach 4 i 5 razem z aniliną — z wyjątkiem ilości nie przekraczających 5 kg, opakowanych stosownie do c. m. 417 (1) b) — wymienioną w punkcie 17 klasy IVa (c. m. 401).

(3) Chlorańów [punkt 4a)] i azotynów (punkt 8) nie wolno ładować do jednego wagonu razem z azotanem amonu [punkt 6a)], ani z mieszaninami bazowanymi na azotanie amonu [punkt 6b) i 6c)], ani z innymi solami amonu, ani z mieszaninami na bazie soli amonu.

(4) Materiałów wymienionych w punkcie 3 nie wolno ładować do jednego wagonu razem z azotkiem baru wymienionym w punktach 11 i 12, ani z fosforkiem cynku, wymienionym w punkcie 15 klasy IVa, ani z azotkiem sodu, ani ze środkami odchwaszczającymi, zawierającymi chlor, wymienionymi w punkcie 16 klasy IVa (c. m. 401).

390 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem z innymi do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art 6, § 9d)].

F. Prózne opakowanie. Inne przepisy.

391 (1) Nie oczyszczone prózne opakowanie po chlorańach, nadchlorańach, chloryńach lub nieorganicznych azotynach (punkt 11) muszą być zamknięte i tak samo szczelne, jak były w stanie napełnionym. Opakowania, które na zewnątrz są zanieczyszczone resztkami po dawnej zawartości, nie są dopuszczone do przewozu.

(2) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 371. Nazwę tę należy podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić podaniem klasy i numeru punktu, w którym wymieniono dany materiał, dodając skrót „RID“ (np. IIIc, punkt 11, RID).

(3) Prózne worki z tkanin po azotanie sodu, jeżeli nie są zupełnie oczyszczone z azotanu sodu i przesycone nim, podlegają przepisom klasy II (zobacz c. m. 210).

Inne naczynia, nie oczyszczone z materiałów klasy IIIc, muszą odpowiadać takim samym przepisom, jakby były w stanie napełnionym.

392 Materiały wymienione w punktach 8 i 9b) należy w magazynach umieszczać z daleka od artykułów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych.

393-
399

(2) Les chlorates [4° a)], les chlorites [4° c)] et les mélanges entre eux de chlorates, perchlorates et chlorites [4° d)] ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec des acides sulfuriques ou des mélanges renfermant de l'acide sulfurique du 1° a) à d), f) et g), ni avec l'anhydride sulfurique du 7°, ni avec l'acide chloro-sulfonique du 8° de la classe V (marg. 501).

En outre, les matières des 4° et 5° ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec l'aniline — excepté en quantités ne dépassant pas 5 kg, emballées conformément au marg. 417 (1) b) — du 17° de la classe IVa (marg. 401).

(3) Les chlorates [4° a)] et les nitrites (8°) ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec le nitrate d'ammonium [6° a)] ou avec un mélange à base de nitrate d'ammonium [6° b) et 6° c)], ni avec d'autres sels d'ammonium ou avec un mélange à base d'un sel d'ammonium.

(4) Les matières du 3° ne doivent être chargées en commun dans le même wagon ni avec l'azoture de baryum des 11° et 12°, ni avec le phosphore de zinc du 15°, ni avec l'azoture de sodium ou les désherbants chloratés du 16° de la classe IVa (marg. 401).

390 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

391 (1) Les emballages vides, non nettoyés, ayant contenu un chlorate, un perchlorate, un chlorite ou un nitrite inorganique (11°), doivent être fermés et présenter les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils étaient pleins. Les emballages à l'extérieur desquels adhèrent des résidus de leur précédent contenu sont exclus du transport.

(2) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 371; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (III c, 11°, RID).

(3) Les sacs vides, en textile, qui ont contenu du nitrate de sodium et n'ont pas été débarrassés complètement du nitrate qui les imprègne, sont soumis aux prescriptions de la classe II (voir marg. 210).

Les autres récipients ayant contenu des matières de la classe III c et n'ayant pas été nettoyés sont soumis aux mêmes conditions que s'ils étaient pleins.

392 Les matières des 8° et 9° b) seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les halles aux marchandises.

393-
399

KLASA IVa. MATERIAŁY TRUJĄCE

1. Wyszczególnienie materiałów.

400 Spośród materiałów określonych w tytule klasy IVa materiały wymienione pod c. m. 401 podlegają przepisom przewidzianym pod c. m. 401 do 432. Materiały te uważa się wskutek tego za materiały RID.

401 1. *Kwas cyjanowodorowy*, zawierający najwyżej 3% wody, bądź zupełnie wchłonięty przez masę porowatą, bądź w stanie płynnym. Kwas cyjanowodorowy musi być ustalony przez dodanie innego materiału, a naczynia mają być napełnione tym kwasem nie wcześniej niż przed jednym rokiem.

Uwaga. Kwas cyjanowodorowy nie odpowiadający tym warunkom nie jest dopuszczony do przewozu.

2. a) *Roztwory wodne kwasu cyjanowodorowego* z zawartością najwyżej 20% czystego kwasu (HCN), *roztwory soli kwasu cyjanowodorowego* — z wyjątkiem soli zespolonych oraz cyjanki miedzi, cynku i niklu, *roztwory cyjanku sodu*, *roztwory cyjanków metali alkalicznych i ziem alkalicznych* oraz *roztwory cyjanków mieszanych*;

Uwaga. Roztwory kwasu cyjanowodorowego z zawartością powyżej 20% czystego kwasu (HCN) nie są dopuszczone do przewozu.

b) *akrylonitryl i acetonitryl*, odpowiednio stabilizowane.

Uwaga. Akrylonitryl i acetonitryl, nie stabilizowane nie są dopuszczone do przewozu.

Do a) i b) zobacz również c. m. 401a pod a) i b).

3. *Preparaty arsenowe ciekłe* lub w roztworach, np. *kwas arsenowy*, również w roztworach, *arsenian sodu w roztworze*. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

4. *Czteroetylen ołowiu i mieszaniny czteroetylenku ołowiu z organicznymi związkami chlorowców (ciecz etylowa)*. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

5. a) *Siarczan dwumetylu*;

b) *trujące substancje organiczne przeznaczone do ochrony roślin lub drewna i niszczenia gryzoni*, jak *trujące estry kwasu fosforowego i kwasu tiofosforowego*, oraz *preparaty zawierające estry fosforowe, naftylomoczniki i naftylotiomoczniki, preparaty nadtylomocznikowe oraz naftylotiomocznikowe, nikotyna i preparaty zawierające nikotynę*;

c) *zboże nasycone trującymi estrami kwasu fosforowego lub tiofosforowego*.

Do a), b) i c) zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

6. *Związki arsenowe nieciekłe*, jak *kwas arsenowy (pył hutniczy)*, *arszenik żółty (siarczek arsenu, aurypigment)*, *arszenik czerwony (realgar)*, *arszenik rodzimy (arszenikowy kobalt*

CLASSE IVa. MATIÈRES VÉNÉNEUSES

1. Énumération des matières.

400 Parmi les matières visées par le titre de la classe IV a, celles qui sont énumérées au marg. 401 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 401 à 432 et sont dès lors des matières du RID.

401 1° *L'acide cyanhydrique* avec au plus 3% 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 ne répondant pas à ces conditions n'est pas admis au transport.

2° a) *Les solutions aqueuses d'acide cyanhydrique* titrant 20% au plus d'acide absolu (HCN); *les solutions des sels de l'acide cyanhydrique* — autres que les sels complexes ou que les cyanures de cuivre, de zinc et de nickel — par exemple, *les solutions de cyanure de sodium*, *les solutions de cyanures alcalins ou alcalino-terreux* et *les solutions de cyanures mixtes*;

Nota. Les solutions d'acide cyanhydrique titrant plus de 20% d'acide absolu (HCN) ne sont pas admises au transport.

b) *le nitrile acrylique* et *l'acétonitrile*, convenablement stabilisés.

Nota. Le nitrile acrylique et l'acétonitrile non stabilisés ne sont pas admis au transport.

Pour a) et b), voir aussi marg. 401 a, sous a) et b).

3° *Les substances arsenicales liquides* ou en solution, par ex. *l'acide arsénique* même en solution, *l'arsénite de sodium* en solution. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

4° *Le plomb-tétraéthyle* et *les mélanges de plomb-tétraéthyle avec des composés halogénés organiques (éthyle-fluide)*. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

5° a) *Le sulfate diméthylrique*;

b) *les substances vénéneuses organiques destinées à la protection des plantes ou du bois et à la destruction des rongeurs*, comme *les esters vénéneux de l'acide phosphorique et de l'acide thiophosphorique* et *les préparations contenant des esters phosphoriques vénéneux*; *les naphtylurées* et *les naphtylthiourées*, *les préparations de naphtylurée* et *les préparations de naphtylthiourée*; *la nicotine* et *les préparations contenant de la nicotine*;

c) *le blé imprégné d'un ester vénéneux de l'acide phosphorique ou thiophosphorique*.

Pour a), b) et c), voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

6° *Les substances arsenicales non liquides*, par ex. *l'acide arsénieux (fumée arsenicale)*, *l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment)*, *l'arsenic rouge (realgar)*, *l'arsenic natif (cobalt arse-*

skorupkowy lub kamień muszy) arsenian miedzi, zielen szwajfurcka i arsenian miedzi, związki arsenowe stałe przeznaczone do ochrony roślin (w szczególności preparaty na bazie arsenianów używane w rolnictwie). Zobacz c. m. 401 a pod a) do c).

7. Sole kwasu cyjanowodorowego w stanie stałym np. cyjanki metali alkalicznych (jak cyjanek sodu i cyjanek potasu), cyjanki metali ziem alkalicznych i cyjanki nie wymienione w punkcie 8, jak również preparaty zawierające kwas cyjano-wodorowy. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).
8. Cyjanek miedzi, cyjanek cynku, cyjanek niklu oraz cyjanki zespolone takie, jak cyjanki srebra, cyjanki złota, cyjanki miedzi, cyjanki cynkowo-sodowe lub potasowe, również w roztworze. Zobacz również c. m. 401 a) i b).

Uwaga. Żelazocyjanki i żelazicyjanki nie podlegają przepisom RID.

9. Związki rtęciowe, jak sublimat — z wyjątkiem cynobru — związki rtęciowe przeznaczone dla ochrony roślin lub drewna. Zobacz również c. m. 401 a pod a) do c).
10. Sole talu, trujące sole fosforowe; preparaty soli talu lub trujących soli fosforowych. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).
11. Azydek baru w stanie suchym albo zawierający mniej niż 10% wody lub alkoholów. Zobacz również c. m. 401 a pod a).
12. Azydek baru zawierający co najmniej 10% wody lub alkoholów i roztwory wodne azydku baru. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).
13. Związki baru, jak tlenek baru, wodorotlenek baru, siarczek baru i sole baru (z wyjątkiem siarczanu baru). Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

Uwaga. Chlorany i nadchlorany baru są materiałami klasy IIIc (zobacz c. m. 371, punkt 4).

14. a) Związki antymonu, jak tlenki antymonu i sole antymonu, jednak z wyjątkiem trójsiarczku antymonu, związki ołowiu, jak tlenki ołowiu, sole ołowiu, również octan ołowiu (cukier ołowiany), azotan ołowiu, farby ołowiane (jak np. biel ołowiana i chromian ołowiu), lecz z wyjątkiem tytanianu ołowiu i błyszczu ołowianego, związki wanadu, jak pięciotlenek wanadu i wanadiany;
- b) pozostałości i odpadki zawierające związki antymonu lub ołowiu, np. szlaka metali.

Do a) i b) zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

Uwaga. Chlorany i nadchlorany metali, które są zawarte w związkach wymienionych pod a), są materiałami klasy IIIc (zobacz c. m. 371, punkt 4).

nical écaillaux ou pierre à mouches), l'arsénite de cuivre, le vert de Schweinfurth et l'arséniat de cuivre; les substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes (notamment préparations à base d'arséniates utilisées en agriculture). Voir aussi marg. 401a, sous a) à c).

- 7° Les sels de l'acide cyanhydrique sous forme solide, comme les cyanures alcalins (par ex., le cyanure de sodium, le cyanure de potassium), les cyanures alcalino-terreux et les cyanures non dénommés sous 8°, ainsi que les préparations contenant des sels de l'acide cyanhydrique. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).
- 8° Les cyanures de cuivre, de zinc et de nickel et les cyanures complexes tels que les argentocyanures, les auro-cyanures, les cupro-cyanures et les zinco-cyanures de sodium ou de potassium, même en solution. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

Nota. Les ferrocyanures et les ferricyanures ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

- 9° Les composés mercuriels, tels que le chlorure mercurique (sublimé) — à l'exception du cinabre —; les substances mercurielles destinées à la protection des plantes ou du bois. Voir aussi marg. 401a, sous a) à c).
- 10° Les sels de thallium, les sels phosphoriques vénéneux; les préparations de sels de thallium ou de sels phosphoriques vénéneux. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).
- 11° L'azoture de baryum à l'état sec ou avec moins de 10% d'eau ou d'alcools. Voir aussi marg. 401 a, sous a).
- 12° L'azoture de baryum avec au moins 10% d'eau ou d'alcools et les solutions aqueuses d'azoture de baryum. Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).
- 13° Les combinaisons du baryum, telles que l'oxyde de baryum, l'hydroxyde de baryum, le sulfure de baryum et les sels de baryum (autres que le sulfate de baryum). Voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

Nota. Le chlorate et le perchlorate de baryum sont des matières de la classe III c (voir marg. 371, 4°).

- 14° a) Les composés de l'antimoine, tels que les oxydes d'antimoine et les sels d'antimoine, mais à l'exception de la stibine; les composés du plomb, tels que les oxydes de plomb, les sels de plomb, y compris l'acétate de plomb et le nitrate de plomb, les pigments de plomb (comme par ex. la céruse et le chromate de plomb) mais à l'exception du titanate de plomb et de la galène; les composés du vanadium, tels que le pentoxyde de vanadium et les vanadates;
- b) les résidus et déchets contenant des combinaisons d'antimoine ou de plomb, par ex. les cendres de métal.

Pour a) et b), voir aussi marg. 401a, sous a) et b).

Nota. Les chlorates et les perchlorates des métaux qui entrent dans la constitution des matières énumérées sous a) sont des matières de la classe III c (voir marg. 371, 4°).

15. *Fosforek cynku*. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

Uwaga. Fosforek cynku, samozapalny lub mogący wydzielac gazy zapalne, nie jest dopuszczony do przewozu.

16. *Azydek sodu, nieorganiczne środki odchwaszczające, zawierające chlor*, utworzone przez zmieszanie sodu, potasu lub wapnia z chlorem higroskopijnym (takim jak *chlorek magnezu* lub *chlorek wapnia*), nie zawierającym więcej jak 50% chloranu. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).
17. *Anilina (olej anilinowy)*. Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).
18. *Żelazokrzem i manganokrzem*, otrzymane na drodze elektrolitycznej, zawierające więcej niż 30% i mniej niż 70% krzemu, i otrzymane na drodze elektrolitycznej stopy żelazokrzemu z *aluminium, manganem, wapniem* albo z kilkoma z tych metali, zawierające ogółem więcej niż 30%, ale mniej niż 70% (z wyjątkiem żelaza). Zobacz również c. m. 401 a pod a) i b).

Uwaga. 1. Brykiety z żelazokrzemu i manganokrzemu z dowolną zawartością krzemu nie podlegają przepisom RID.

2. Żelazokrzem nie podlega przepisom RID, jeżeli nadawca poświadczy na liście przewozowym, że materiał nie zawiera fosforu lub że materiał na skutek obróbki przeprowadzonej przed nadaniem do przewozu nie może wytworzyć w czasie przewozu pod wpływem wilgoci niebezpiecznych gazów.

19. *Etylenoimina z łączną zawartością chloru* co najmniej 0,003%, odpowiednio stabilizowana.

Uwaga. Etylenoimina o innych właściwościach nie jest dopuszczona do przewozu.

20. Nie oczyszczone *próżne naczynia* i nie oczyszczone *próżne worki* po materiałach trujących, wymienionych w punktach 1 do 13 i 19.
21. Nie oczyszczone *próżne naczynia* i nie oczyszczone *próżne worki* po materiałach wymienionych w punktach 15 do 18.

401a Materiały, które nadaje się do przewozu na niżej podanych warunkach, nie podlegają przepisom RID:

- a) materiały wymienione w punktach 2 do 18, jeżeli są zapakowane z zachowaniem przepisów c. m. 402 do naczyń z blachy lub szkła, porcelany, kamionki lub tym podobnych materiałów — materiały wymienione w punkcie 11 do pudełek kartonowych — i po szczelnym ich zamknięciu ułożone i przełożone materiałem wypełniającym w zalutowanych naczyniach blaszanych, a następnie umieszczone z nimi szczelnie w mocnych drewnianych skrzyniach zewnętrznych; oprócz tego co do poszczególnych materiałów należy przestrzegać przepisów c. m. 404 do 410, 412, 413 i 416, dotyczących ilości rozmaitych materiałów w użytym naczyniu oraz ograniczeń wagi sztuk przesyłki;
- b) materiały wymienione w punktach 2 do 10 i 12 do 18, każdy w ilości 1 kg, jeżeli są zapakowane z zachowaniem przepisów c. m. 402 do naczyń z blachy, szkła, porcelany, kamionki

- 15° *Le phosphure de zinc*. Voir aussi marg. 401 a, sous a) et b).

Nota. Le phosphure de zinc qui peut donner lieu à une inflammation spontanée ou à un dégagement de gaz vénéneux n'est pas admis au transport.

- 16° *L'azoture de sodium, les désherbants inorganiques chloratés* constitués par des mélanges de chlorates de sodium, de potassium ou de calcium avec un chlorure hygroskopique (tel que le chlorure de magnésium ou le chlorure de calcium) ne renfermant pas plus de 50% de chlorate. Voir aussi marg. 401 a, sous a) et b).
- 17° *L'aniline (huile d'aniline)*. Voir aussi marg. 401 a, sous a) et b).
- 18° *Le ferro-silicium et le manganosilicium*, obtenus par voie électrique, avec plus de 30% et moins de 70% 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% mais inférieure à 70%. Voir aussi marg. 401 a, sous a) et b).

Nota. 1. Les briquettes de ferro-silicium et de manganosilicium, quelle que soit la teneur en silicium, ne sont pas soumises aux prescriptions du RID.

2. Le ferro-silicium n'est pas soumis aux prescriptions du RID lorsque l'expéditeur certifie dans la lettre de voiture que le produit est exempt de phosphore ou qu'en raison d'un traitement antérieur à l'expédition, il n'est pas susceptible de dégager de gaz dangereux, sous l'action de l'humidité, au cours du transport.

- 19° *L'éthylène-imine* titrant au plus 0,003% de chlore total et convenablement stabilisée.

Nota. L'éthylène-imine d'une autre nature n'est pas admis au transport.

- 20° *Les emballages vides*, non nettoyés, et les *sacs vides*, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses des 1° à 13° et 19°.
- 21° *Les emballages vides*, non nettoyés, et les *sacs vides*, non nettoyés, ayant renfermé des matières vénéneuses des 15° à 18°.

401a Ne sont pas soumises aux conditions de transport du RID les matières remises au transport conformément aux dispositions ci-après:

- 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 en tôles fermés hermétiquement par brasage 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 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

lub tym podobnych materiałów, które po szczelnym ich zamknięciu są ułożone i przełożone materiałem wypełniającym w mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych drewnianych skrzyniach zewnętrznych; oprócz tego należy przestrzegać przepisów c. m. 404 dotyczących ilości rozmaitych materiałów w użytym naczyniu;

- c) gotowe do użycia mieszaniny stałych związków trujących, przeznaczonych do ochrony roślin (lub drewna) (punkty 6 i 9): w workach papierowych, zawierających najwyżej 5 kg, umieszczonych w pudełkach tekturowych z wyraźnym i nie zacierającym się napisem „Związki trujące przeznaczone do ochrony roślin (lub drewna)”. Napis powinien być sporządzony w języku kraju nadania i oprócz tego w języku francuskim, niemieckim lub włoskim, jeżeli taryfy międzynarodowe lub osobne umowy, zawarte między zarządami kolejowymi, nie postanawiają inaczej.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania podane są pod F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

402 (1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tego rodzaju, aby nic z jego zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz. Co do przepisów specjalnych dotyczących materiałów wymienionych w punkcie 18 zobacz c. m. 418.

(2) Materiały, z których jest zrobione opakowanie i jego zamknięcia, nie powinny ulegać działaniu zawartości, ani też tworzyć z nią szkodliwych związków.

(3) Opakowanie i jego zamknięcia muszą być we wszystkich swych częściach tak mocne i stałe, aby nie rozluźniały się podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. W szczególności przy materiałach w stanie ciekłym lub roztworach, lub przy nasyconych cieczą, jeżeli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów” nie ma innych postanowień, muszą naczynia i ich zamknięcia stawić opór ciśnieniu, jakie może się wytworzyć w normalnych warunkach przewozu, wewnątrz naczyń, przy uwzględnieniu również obecności powietrza. W tym celu należy pozostawić wolną przestrzeń dostatecznie dużą, biorąc pod uwagę temperaturę napełniania i temperaturę otoczenia w czasie przewozu. Opakowanie wewnętrzne należy dobrze ułożyć w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Jeżeli przepisane lub dozwolone jest użycie naczyń ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnych materiałów, naczynia te należy układać, przekładając materiałem wypełniającym, w opakowaniu ochronnym. Materiały wypełniające, służące do układania w nich przedmiotów, muszą być dostosowane do właściwości zawartości, a w szczególności powinny być chłonne, jeśli zawartość jest płynna.

Butelki i inne naczynia szklane muszą być wolne od wad, które mogłyby osłabić ich wytrzy-

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 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 (ou du bois) des 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 (ou du bois)». 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 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 nocives ou dangereuses.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide ou en solution, ou de matières mouillées par un liquide, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport. 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.

Les bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en

małość, w szczególności ich ciśnienie wewnętrzne powinno być odpowiednio zmniejszone. Grubość ścian nie może być w żadnym przypadku mniejsza niż 2 mm; nie może być ona mniejsza niż 3 mm, jeśli ciężar naczynia wraz z zawartością przekracza 35 kg.

Zamknięcie musi być zabezpieczone dodatkowym urządzeniem, jak czop, kaptur, opieczutowanie, przewiązanie itp., które uniemożliwia wszelkie rozluźnienie w czasie przewozu.

(5) Przy nadaniu do przewozu sztuki przesyłki nie mogą być zanieczyszczone na zewnątrz materiałami trującymi.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

403

(1) Kwas cyjanowodorowy (punkt 1) należy pakować:

a) jeśli jest zupełnie wchłonięty przez obojętną masę porowatą: w puszkę z mocnej blachy żelaznej o pojemności najwyżej 7,5 l, wypełnioną całkowicie masą porowatą, która nawet po dłuższym używaniu, ani przy wstrząsach, ani przy temperaturze do 50°C nie osiada ani nie tworzy niebezpiecznych próżni. Puszki powinny wytrzymać naciśnięcie 6 kg/cm² i napełnione przy temperaturze 15°C pozostawać jeszcze szczelnymi przy temperaturze 50°C. Na pokrywie każdej puszkę ma być wyciśnięta data napełnienia. Puszki mają być rozmieszczone w skrzyniach zewnętrznych, których ścianki powinny mieć co najmniej 18 mm grubości, w ten sposób, by nie stykały się ze sobą. Całkowita pojemność pudeł nie może przekraczać 120 l, a waga sztuki przesyłki 120 kg;

b) jeżeli jest w stanie ciekłym, lecz nie wchłonięty przez masę porowatą: do naczyń ze stali węglowej. Naczynia te powinny odpowiadać właściwym przepisom klasy I d, c. m. 133, 138, 139 (1), 140, 142 i 145 z następującymi odchyleniami i uzupełnieniami:

Ciśnienie wewnętrzne stosowane przy próbie wodnej ma wysokość 100 kg/cm².

Próba ciśnienia powinna być powtarzana co dwa lata i połączona z dokładnym zbadaniem wnętrza i stwierdzeniem jego wagi.

Oprócz napisów, przewidzianych pod c. m. 145 (1) a) do c) i e), powinna być podana data ostatniego napełnienia.

Najwyższe dozwolone napełnienie naczyń wynosi 0,55 kg gazu na 1 litr pojemności.

(2) Co do wzmianki w liście przewozowym zobacz c. m. 423 (2).

404

(1) Materiały wymienione w punkcie 2 należy pakować:

a) roztwory wodne kwasu cyjanowodorowego: w szklane ampułki, zatopione, mieszczące najwyżej 50 g, lub w butelki szklane, zamykane ściśle korkiem szklanym, mieszczące najwyżej 250 g. Ampułki i butelki należy pojedynczo lub po kilka ułożyć w zalutowanych pudełkach z blachy białej albo w skrzyniach ochronnych wyłożonych żółtą białą, przekładając je chłonnym materiałem wypełniającym.

affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm. Elle ne sera pas inférieure à 3 mm lorsque le récipient pèse plus de 35 kg.

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

(5) Lors de la remise au transport, les colis ne doivent pas être souillés extérieurement par des matières vénéneuses.

2. Emballage de matières isolées.

403

(1) L'acide cyanhydrique (1°) sera emballé:

a) quand il est 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, qui 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. Les boîtes doivent pouvoir supporter une pression de 6 kg/cm² et doivent, remplies à 15°C, être encore étanches à 50°C. La date de remplissage sera frappée sur le couvercle de chaque boîte. Les boîtes seront placées, de manière à ne pouvoir entrer en contact entre elles, dans des caisses d'expédition dont les parois 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) quand il est liquide, mais non absorbé par une matière poreuse: dans des récipients en acier au carbone. Ceux-ci seront conformes aux prescriptions y relatives de la classe I d, marg. 138, 139 (1), 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 0,55 kg de liquide pour 1 l de capacité.

(2) Voir les mentions dans la lettre de voiture, voir marg. 423 (2).

404

(1) Les matières du 2° seront emballées:

a) 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 absorbantes formant tampon, dans des boîtes en fer-blanc fabriquées par brasage tendre ou dans des caisses protectrices

Sztuka przesyłki, przy użyciu pudełek z blachy białej nie może ważyć ponad 15 kg i nie może zawierać więcej niż 3 kg roztworu kwasu cyjanowodorowego, przy użyciu skrzyń nie może ważyć więcej niż 75 kg;

- b) roztwory cyjanku sodu i inne roztwory soli kwasu cyjanowodorowego: do naczyń żelaznych lub z odpowiedniego materiału plastycznego, które należy ułożyć w drewnianym lub metalowym opakowaniu ochronnym, przekładając materiałem wypełniającym;
- c) akrylonitryl i acetonitryl: do lutowanych beczek żelaznych, które powinny być hermetycznie zamknięte czopem z podwójnym gwintem i zaopatrzone w obręcze do przetaczania i do wzmocnienia. Takie beczki można napełniać najwyżej do 93% ich pojemności.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 426.

405 (1) Materiały wymienione w punkcie 3 należy pakować:

- a) w naczynia blaszane bez opakowania ochronnego. Jeżeli sztuki przesyłki ważą więcej niż 50 kg, naczynia muszą być zalutowane, a grubość ścian naczyń musi wynosić co najmniej 1,5 mm. Jeżeli sztuki przesyłki ważą więcej niż 100 kg, to naczynia muszą być zaopatrzone w obręcze czołowe i do przetaczania;
- b) w naczynia o grubych ścianach z odpowiedniego materiału plastycznego, umieszczone w opakowaniu ochronnym. Jeżeli sztuka przesyłki waży więcej niż 50 kg, wówczas opakowania ochronne należy zaopatrzyć w uchwyty;
- c) w naczynia o cienkich ścianach z blachy (np. z blachy białej) lub z odpowiedniego materiału plastycznego, lub w naczynia ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnych materiałów; wszystkie te naczynia należy układać w opakowaniu ochronnym o pełnych ścianach, przekładając materiałem wypełniającym. Opakowania ochronne należy zaopatrzyć w uchwyty, jeżeli waga sztuki przesyłki waży więcej niż 50 kg.

(2) Sztuka przesyłki zawierająca naczynia kruche nie może ważyć więcej niż 75 kg.

406 (1) Materiały wymienione w punkcie 4 należy pakować:

- a) w zalutowane beczki żelazne, które muszą być hermetycznie zamknięte czopem, o podwójnym gwincie i zaopatrzone w obręcze do przetaczania. Beczki mogą być wypełnione najwyżej do 95% ich pojemności; albo
- b) w hermetycznie zamykane naczynia z blachy czarnej lub białej. Jedno naczynie z blachy białej nie może jednak ważyć więcej niż 6 kg. Naczynia blaszane należy pojedynczo lub po kilka sztuk układać w drewnianej skrzyni zewnętrznej nie cięższej niż 75 kg, przekładając je chłonnym materiałem wypełniającym.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 426.

407 (1) Siarczan dwumetylu (punkt 5a) oraz materiały płynne lub w roztworze, wymienione w punkcie 5b) należy pakować:

à revêtement intérieur en fer-blanc assemblé par braçage tendre. Sous forme de boîtes en fer-blanc, le colis ne doit pas peser plus de 15 kg ni renfermer plus de 3 kg de solution d'acide cyanhydrique; sous forme de caisse, le colis ne doit pas peser plus de 75 kg;

- b) les solutions de cyanure de sodium et les autres solutions de sels de l'acide cyanhydrique; dans des récipients en fer ou en matière plastique appropriée, assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs en bois ou en métal;
- c) le nitrile acrylique et l'acétonitrile: dans des fûts en fer soudés, munis d'une fermeture hermétique avec bonde double filetée, et de cercles de roulement et de renforcement. Les fûts ne seront pas remplis au delà de 93% de leur capacité.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 426.

405 (1) Les matières du 3° seront emballées:

- a) dans des récipients en tôle sans emballages protecteurs. Si les colis pèsent plus de 50 kg, les récipients doivent être soudés, leurs parois ayant au moins 1,5 mm d'épaisseur. Si les colis pèsent plus de 100 kg, les récipients seront munis de cercles de tête et de roulement;
- b) dans des récipients à parois épaisses en matière plastique appropriée, placés dans des emballages protecteurs. Si les colis pèsent plus de 50 kg, les emballages protecteurs seront munis de poignées;
- c) dans des récipients à parois minces en tôle, par ex. en fer-blanc, ou en matière plastique appropriée, ou dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires; tous ces récipients seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs à parois pleines. Si les colis pèsent plus de 50 kg, les emballages protecteurs seront munis de poignées.

(2) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 75 kg.

406 (1) Les matières du 4° seront emballées:

- a) dans des fûts en fer fabriqués par soudage, munis d'une fermeture hermétique avec double bouchon à vis et de cercles de roulement. Les fûts seront remplis jusqu'à 95% au plus de leur capacité. 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 absorbantes formant tampon, soit seuls, soit en groupes, dans une caisse d'expédition en bois, qui ne doit pas peser plus de 75 kg.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 426.

407 (1) Le sulfate diméthylque [5° a)] et les matières liquides ou en solutions du 5° b) seront emballées:

- a) w hermetycznie zamykane zalutowane beczki żelazne, lub w beczki bez szwów, zaopatrzone w obręcze czołowe i do przetaczania, albo
- b) w hermetycznie zamykane zalutowane naczynia blaszane lub bez szwów, albo w naczynia z odpowiedniego materiału plastycznego. Naczynia te nie mogą ważyć więcej niż 50 kg. Blaszane naczynia o cienkich ścianach nie mogą jednak ważyć więcej niż 6 kg, albo
- c) w hermetycznie zamykane butelki szklane lub ampułki szklane, jedne i drugie nie mogą ważyć więcej niż 3 kg.

(2) Naczynia zawierające siarczan dwumetylu można napełniać najwyżej do 93% ich pojemności.

(3) Naczynia blaszane ustęp (1) b) i butelki szklane ustęp (1) c) mogą być zamykane korkami naturalnymi oblanymi parafiną; butelki mogą być zamykane szlifowanymi korkami szklanymi, zabezpieczonymi od obluźnienia się kapturkami z pergaminu, wiskozy itp. Ampułki szklane muszą być zatopione.

(4) Naczynia z blachy lub materiału plastycznego ustęp (1) b) należy układać, przekładając materiałem wypełniającym, w opakowaniu ochronnym, zaopatrzonym w uchwyty, którego waga nie może przekraczać 100 kg. Butelki i ampułki szklane należy owinać tekturą falistą i układać w zalutowanych pudełkach z białej blachy lub w skrzyniach drewnianych wyłożonych zalutowaną białą blachą. Przy układaniu naczyń blaszanych o cienkich ścianach butelek i ampułek szklanych należy używać w potrzebnej ilości obojętnych materiałów wypełniających (jak ziemia okrzemkowa lub podobny materiał). Sztuka przesyłki zawierająca naczynia kruche nie może ważyć więcej niż 15 kg przy użyciu pudełek z blachy białej, a przy użyciu skrzyń więcej niż 75 kg.

(5) Co do przewozu siarczanu dwumetylu [punkt 5a)] w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 426.

(6) Materiały stałe wymienione w punkcie 5b) i materiały wymienione w punkcie 5c) należy pakować:

- a) w naczynia cylindryczne z żelaza lub blachy żelaznej, zaopatrzone w obręcze do przetaczania. Jedno naczynie nie może ważyć więcej niż 200 kg; albo
- b) w naczynia drewniane „wyłożone od wewnątrz tkaniną nieprzemakalną (tj. smołowcowaną lub bitumizowaną). Takie jedno naczynie nie może ważyć więcej niż 75 kg, albo
- c) w hermetycznie zamykane naczynia blaszane. Takie jedno naczynie nie może ważyć więcej niż 15 kg.

(7) Zboże nasycone trującymi estrami kwasu fosforowego lub tiofosforowego [punkt 5c)], widocznie barwione, można pakować również w worki papierowe z dwu warstw papieru albo w worki z odpowiedniego materiału plastycznego, włożonego do worków z tkaniny.

- a) dans des tonneaux métalliques fermés hermétiquement, soudés ou sans joint, munis de cercles de tête et de roulement, ou
- b) dans des récipients en tôle, fabriqués par brasage ou sans joint, ou dans des récipients en matière plastique appropriée, tous fermés hermétiquement. Ces récipients ne doivent pas peser plus de 50 kg; s'ils sont à parois minces en tôle, par ex. en fer-blanc, ils ne doivent 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 contenant du sulfate diméthylrique seront remplis jusqu'à 93% au plus de leur capacité.

(3) Les récipients en tôle visés à l'al. (1) b) et les bouteilles visées à l'al. (1) c) peuvent être fermés par un bouchon en liège paraffiné; les bouteilles peuvent également être fermées par un bouchon en verre rodé. Les bouchons seront assurés par des chapes en parchemin, viscosse ou matières similaires, afin d'empêcher qu'ils ne se déplacent. Les ampoules en verre seront scellées à la lampe.

(4) Les récipients en tôle ou en matière plastique visés à l'al. (1) b) seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des récipients protecteurs munis de poignées, qui ne doivent pas peser plus de 100 kg. Les bouteilles et les ampoules en verre seront enveloppées de carton ondulé et assujetties, avec interposition de matières formant tampon, dans des boîtes en fer-blanc assemblées par brasage tendre ou dans des caisses en bois doublées à l'intérieur par un revêtement en fer-blanc, assemblé par brasage tendre. Les récipients en tôle mince, les bouteilles et les ampoules en verre seront assujettis avec interposition de matières inertes et absorbantes (terre d'infusoires ou matières similaires) en quantité suffisante formant tampon. Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 15 kg s'il s'agit d'une boîte en fer-blanc, et de 75 kg s'il s'agit d'une caisse.

(5) Pour le transport en wagons-réservoirs du sulfate diméthylrique [5° a)], voir marg. 426.

(6) Les matières solides du 5° b) et celles du 5° c) seront emballées:

- a) dans des tonneaux cylindriques en fer ou en tôle de fer munis de cercles de roulement. Un tonneau ne doit pas peser plus de 200 kg. Ou
- b) dans des récipients en bois garnis intérieurement d'un tissu imperméable aux vapeurs (par ex. goudronné ou bitumé). Un tel récipient ne doit pas peser plus de 75 kg. Ou
- c) dans des récipients en fer-blanc fermés hermétiquement. Un tel récipient ne doit pas peser plus de 15 kg.

(7) Le blé imprégné d'un ester vénéneux de l'acide phosphorique ou de l'acide thiophosphorique [5° c)], et dont les grains sont colorés en couleur très apparente, peut aussi être emballé dans des sacs en papier à double épaisseur au moins ou en matière plastique appropriée, contenus dans un sac en tissu.

408 Materiały wymienione w punktach 6 i 7 należy pakować:

- a) w mocne beczki żelazne z obręczami do przecaczania, albo
- b) w beczki z blachy falistej lub innej blachy, wzmocnione wwalcowanymi obręczami. Jedna beczka nie może ważyć więcej niż 200 kg. Przy przewozie w przesyłkach wagonowych można używać także zwyczajnych beczek żelaznych i to bez ograniczenia wagi poszczególnych sztuk, albo
- c) w naczynia drewniane, wyłożone od wewnątrz gęstą tkaniną lub w naczynia blaszane lub w naczynia ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnego materiału. Wszystkie naczynia — również drewniane — należy układać pojedynczo lub po kilka, w drewnianym opakowaniu zewnętrznym, naczynia kruche należy przekładać materiałem wypełniającym.

(2) Materiały wymienione w punkcie 6 można także pakować w worki ze smołowanego płótna lub z podwójnego, mocnego i nieprzemakalnego papieru, przełożonego warstwą z materiału bitumizowanego. Worki należy układać w naczyniach drewnianych.

(3) Sztuka przesyłki zawierająca naczynia kruche nie może ważyć więcej niż 75 kg.

409 (1) Związki arsenowe stałe przeznaczone do ochrony roślin (punkt 6) należy pakować:

- a) w mocne beczki drewniane o podwójnych ścianach, wyłożonych wewnątrz mocnym papierem, albo
- b) w pudełka tekturowe, umieszczone w skrzyni drewnianej, albo
- c) w ilościach do 12,5 kg w podwójne torby z mocnego papieru umieszczone pojedynczo lub po kilka w skrzyni drewnianej, albo bez luzu w mocnym pudle z tektury falistej lub zwartej mocnej tektury; skrzynie lub pudła muszą być wyłożone od wewnątrz mocnym papierem. Wszystkie złącza i krawędzie należy zakleić paskami papieru. Pudło tekturowe nie może ważyć więcej niż 30 kg.

(2) Przy przewozie w przesyłkach wagonowych można również używać:

- a) zwyczajnych naczyń drewnianych wyłożonych mocnym papierem, albo
- b) w ilościach do 25 kg podwójnych toreb z mocnego papieru, które należy pojedynczo układać do worków z juty lub podobnej tkaniny, wyłożonych wewnątrz papierem marszczonym, albo
- c) worków papierowych o co najmniej trzech warstwach papieru; jeden worek nie może ważyć więcej niż 20 kg, albo
- d) podwójnych worków papierowych; worki wewnętrzne muszą mieć dwie warstwy; należy je wkładać w większe worki papierowe o czterech warstwach. Jedna taka sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 60 kg.

W przypadkach wymienionych pod c) i d) należy dołączyć do każdej przesyłki próżne worki w ilości obliczonej 1 do 20 worków zawierają-

408 (1) Les matières des 6° et 7° seront emballées:

- a) dans des tonneaux en tôle de fer solide, munis de cercles de roulement, ou
- b) dans des tonneaux en tôle ondulée ou en une autre tôle, renforcés par des cercles de soutènement laminés. Un tonneau ne doit pas peser plus de 200 kg. En outre des tonneaux en fer ordinaires peuvent être utilisés pour les expéditions en wagons complets et dans ce cas sans limitation du poids des colis. 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° peuvent aussi être emballées dans des sacs en toile goudronnée ou en double papier, résistant et imperméable, avec une couche intermédiaire de matière bitumineuse. 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°) peuvent également être emballées:

- a) dans des tonneaux en bois à double paroi, revêtus intérieurement de papier résistant, ou
- b) dans des boîtes en carton qui seront placées dans une caisse en bois, ou
- c) en quantités jusqu'à 12,5 kg dans des sachets doubles en papier résistant, qui seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans une caisse en bois revêtue intérieurement de papier résistant, ou bien, sans jeu, dans une caisse résistante en carton ondulé double face ou en carton compact de résistance équivalente, garnie à l'intérieur de papier résistant. Tous les joints et rabats seront recouverts de bandes collées. Une caisse en carton ne doit pas peser plus de 30 kg.

(2) Pour les expéditions en wagons 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 sachets doubles en papier résistant qui seront placés isolément dans des sacs en jute ou en une matière similaire, revêtus intérieurement de papier-crêpe; ou
- c) des sacs en papier à paroi composée d'au moins trois épaisseurs, chaque sac ne pesant pas plus de 20 kg; ou
- d) des sacs doubles en papier, le sac interne étant à double épaisseur, ces emballages intérieurs étant réunis dans un sac en papier de plus grandes dimensions à quatre épaisseurs. Un tel colis ne doit pas peser plus de 60 kg.

Dans les cas c) et d) chaque envoi devra être accompagné de sacs vides dans le rapport de 1 pour 20 sacs de substance arsenicale; ces sacs

cych arsen; próżne worki są przeznaczone do zapakowania towaru, który mógłby się ewentualnie wysypać z worków uszkodzonych w czasie przewozu.

- 410 (1) Materiały stałe, wymienione w punktach 8 i 9, należy pakować:
- a) w naczynia żelazne lub w mocne beczki drewniane lub w skrzynie drewniane wzmocnione obręczami, albo
 - b) w naczynia ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnych materiałów, albo
 - c) w ilościach do 10 kg również w podwójne torby papierowe.

Do b) i c): Naczynia i torby papierowe należy układać w zewnętrznym opakowaniu drewnianym, przekładając materiałem wypełniającym.

(2) Materiały płynne lub w roztworach, wymienione w punktach 8 i 9, należy pakować:

- a) w naczynia metalowe, albo
- b) w naczynia ze szkła, porcelany, kamionki lub z podobnych materiałów. Naczynia te należy układać, przekładając materiałem wypełniającym, w opakowaniu ochronnym, zaopatrzoną w uchwyty.

(3) Sztuka przesyłki zawierająca naczynia kruche nie może ważyć więcej niż 75 kg.

- 411 Materiały wymienione w punkcie 10 należy pakować:

- a) w naczynia z blachy białej, albo
- b) w skrzynie drewniane, wzmocnione obręczami, albo
- c) w beczki drewniane, wzmocnione obręczami żelaznymi lub mocnymi obręczami drewnianymi.

- 412 Azydek baru, wymieniony w punkcie 11 należy pakować do pudełek tekturowych, które nie mogą przepuszczać płynu zawartego w azydku baru. Jedno pudełko może zawierać najwyżej 500 g. Zamknięcie pokrywy należy uszczelnąć od wody, oklejając je taśmą izolacyjną. Przestrzeń próżna pomiędzy azydkiem a pokrywą musi być wypełniona materiałem elastycznym, by zapobiec kołysaniu. Pudełka należy układać pojedynczo lub po kilka w drewnianym opakowaniu zewnętrznym, przekładając materiałem wypełniającym; w opakowaniu zewnętrznym może się znajdować najwyżej 1 kg azydku baru.

- 413 Azydek baru wymieniony w punkcie 12 oraz roztwory wodniste azydku baru (punkt 12) należy pakować w naczynia szklane. Jedno naczynie może zawierać najwyżej 10 kg azydku baru albo najwyżej 20 l roztworu azydku baru. Naczynia należy układać pojedynczo w skrzyniach lub koszach żelaznych z pełnymi ściankami, przekładając materiałem wypełniającym, którego objętość musi być równa co najmniej objętości zawartości naczynia. Jeżeli materiał wypełniający jest łatwo zapalny, to przy stosowaniu koszy należy go uczynić niepalnym w tym stopniu, by przy zetknięciu się z płomieniem nie zapalał się.

- 414 (1) Materiały wymienione w punktach 13 i 14 należy pakować:

vides sont destinés à recevoir le produit qui pourrait s'être échappé de sacs détériorés au cours du transport.

- 410 (1) Les matières solides des 8° et 9° 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) Les matières liquides ou en solution des 8° et 9° seront emballées:

- a) dans des récipients en métal, ou
- b) dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires. Ces récipients seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des emballages protecteurs qui, excepté les caisses, seront munis de poignées.

(3) Un colis renfermant des récipients fragiles ne doit pas peser plus de 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 en bois munis de cercles en fer ou de forts cercles en bois.

- 412 L'azoture de baryum du 11° sera emballé dans des boîtes en carton imperméable au liquide imprégnant l'azoture. 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. L'espace entre l'azoture et le couvercle sera entièrement rempli d'une matière élastique formant tampon et empêchant tout ballonnement du contenu de la boîte. 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 d'azoture de baryum du 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. En cas d'utilisation de paniers, si les matières formant tampon sont facilement inflammables, elles seront suffisamment ignifugées pour ne pas prendre feu au contact d'une flamme.

- 414 (1) Les matières des 13° et 14° seront renfermées:

- a) w naczynia żelazne lub drewniane, albo
- b) w worki jutowe lub papierowe, jednakże dla azotanu ołowiu lub octanu ołowiu można używać tylko worków konopnych, wyłożonych mocnym papierem krepowanym, bituminizowanym.

(2) Materiały wymienione w punkcie 14 można pakować również w naczynia z blachy białej lub innej blachy żelaznej.

(3) Jako przesyłki wagonowe można przewozić materiały wymienione w punkcie 14b) również luzem [zobacz c. m. 424 (3)].

- 415 (1) Fosforek cynku wymieniony w punkcie 15 należy pakować do naczyń metalowych, które układa się w skrzyniach drewnianych.

(2) Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg.

- 416 Materiały wymienione w punkcie 16 należy pakować:

- a) azydek sodu do naczyń z blachy czarnej lub białej,
- b) środki odchwaszczające zawierające chlor (z zawartością nie więcej niż 50% chloranu) do naczyń z blachy czarnej lub w beczki drewniane o dobrze spojonych klepkach, wyłożone wewnątrz mocnym papierem.

- 417 (1) Anilinę (punkt 17) należy pakować:

- a) w beczki metalowe lub drewniane, albo
- b) w ilościach do 5 kg do dobrze zamkniętych naczyń szklanych lub w blaszanki z blachy białej, które należy układać przekładając materiałem wypełniającym, w mocnych drewnianych skrzyniach zewnętrznych, zaopatrzonych w szczelne zamknięcia.

(2) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 426.

- 418 (1) Materiały wymienione w punkcie 18 należy pakować w stanie zupełnie suchym do opakowań metalowych lub drewnianych, które mogą być zaopatrzone w urządzenia do odprowadzania gazu. Materiały drobnoziarniste można pakować również do worków.

(2) W przesyłkach wagonowych materiały te można przewozić również luzem [zobacz c. m. 424 (4)].

- 419 Etylenoiminę i jej roztwory wodne (punkt 19) należy pakować do naczyń z blachy stalowej odpowiednio mocnej, zamykanych za pomocą gwintowanego czopa lub kaptura i uszczelnionych od wydobywania się płynu lub pary za pomocą pierścieni uszczelniających lub płyt uszczelniających. Naczynia muszą wytrzymać wewnętrzne ciśnienie 3 kg/cm². Każde naczynie należy ułożyć, przekładając chłonnym materiałem uszczelniającym, w mocnym i szczelnym zewnętrznym opakowaniu metalowym. Opakowanie zewnętrzne musi być dobrze zamknięte, a jego zamknięcie dobrze zabezpieczone od niewczesnego otwarcia. Stopień napełnienia nie może przekraczać 0,67 kg na litr pojemności naczynia. Sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 75 kg. Sztuki przesyłki o wadze większej niż 20 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty.

- a) dans des emballages en fer ou en bois, ou
- b) dans des sacs en jute ou en papier; toutefois pour l'acétate de plomb et le nitrate de plomb, les sacs devront être en chanvre doublés intérieurement de papier-crêpe résistant collé avec du bitume.

(2) Les matières du 14° peuvent aussi être emballées dans des récipients en fer-blanc ou en autre tôle de fer.

(3) Les matières du 14° b) peuvent aussi être expédiées en vrac par wagons complets [voir marg. 424 (3)].

- 415 (1) Le phosphore de zinc du 15° sera emballé dans des récipients métalliques assujettis dans des caisses en bois.

(2) Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg.

- 416 Les matières du 16° seront emballées:

- a) l'azoture de sodium, dans des récipients en tôle noire ou en fer-blanc;
- b) les désherbants chloratés (ne renfermant pas plus de 50% de chlorate), dans des récipients en tôle noire, ou dans des fûts en bois à douves bien jointives, revêtus intérieurement de papier résistant.

- 417 (1) L'aniline (17°) sera emballée:

- a) dans des tonneaux en métal ou en bois, ou
- b) jusqu'à 5 kg, également dans des récipients en verre ou estagnons en fer-blanc à fermeture étanche, qui seront assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en bois solides et étanches, avec fermeture étanche.

(2) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 426.

- 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) Ces matières peuvent aussi être expédiées en vrac par wagons complets [voir marg. 424 (4)].

- 419 L'éthylène-imine et ses solutions aqueuses (19°) seront emballées dans des récipients en tôle d'acier d'une épaisseur suffisante, qui seront fermés au moyen d'une bonde ou d'un bouchon filetés, rendus étanches tant au liquide qu'à la vapeur au moyen d'une garniture appropriée formant joint. Les récipients doivent résister à une pression intérieure de 3 kg/cm². Chaque récipient sera assujetti, avec interposition de matières absorbantes formant tampon, dans un emballage protecteur métallique solide et étanche. Cet emballage protecteur doit être fermé hermétiquement et sa fermeture doit être garantie contre toute ouverture intempestive. Le degré de remplissage ne doit pas dépasser 0,67 kg par litre de capacité du récipient. Un colis ne doit pas peser plus de 75 kg. Les colis pesant plus de 20 kg seront munis de poignées.

3. Pakowanie razem.

420

Spośród materiałów wymienionych pod c. m. 401 można łączyć w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą, z materiałami lub przedmiotami innych klas, albo z innymi towarami tylko materiały niżej podane i tylko pod następującymi warunkami:

- a) razem ze sobą: materiały wymienione w tym samym punkcie. Należy je łączyć, po opakowaniu przewidzianym dla sztuki przesyłki, w drewnianym naczyniu zbiorowym, albo w małym pojemniku (małym kontenerze);
- b) razem ze sobą, z materiałami i przedmiotami innych klas — jeśli i o ile pakowanie razem jest również dla nich dozwolone — lub z innymi towarami:

1. materiały wymienione w punkcie 3 w łącznej ilości do 1 kg, zapakowane do naczyń szklanych, które następnie włożono, przekładając materiałem wypełniającym, do naczynia metalowego, układać razem z innymi towarami w drewnianym opakowaniu zbiorowym lub małym pojemniku (małym kontenerze);
2. materiały wymienione w punktach 6, 7, 15 i 16 w łącznych ilościach do 5 kg; łączenie razem nie jest jednak dopuszczalne:
 - dla materiałów wymienionych w punktach 15 i 16 z jakimikolwiek kwasami,
 - dla azydku sodu (punkt 16) z jakimikolwiek solami innymi niż sole metali alkalicznych i sole metali ziem alkalicznych,
 - dla zawierających chlor środków odświeżających (punkt 16) z materiałami klasy IIIa, punktów 1 do 4 oraz klasy IVa, punktu 17 albo z fosforem zwyczajnym (punkt 1 klasy II) albo z siarką (punkt 2) lub z czerwonym fosforem z punktu 9 klasy IIIb.

Materiały opakowane w sposób przewidziany dla poszczególnych sztuk przesyłki należy łączyć z innymi towarami w jednym drewnianym opakowaniu zbiorowym lub w małym pojemniku (małym kontenerze);

3. materiały wymienione w punktach 5, 8 do 14 i 17; łączenie razem nie jest jednak dopuszczalne:
 - dla materiałów wymienionych w punktach 8, 11 i 12 z jakimikolwiek kwasami;
 - dla materiałów wymienionych w punktach 11 i 12 z jakimikolwiek solami innymi niż sole metali alkalicznych i sole metali ziem alkalicznych.

Materiały opakowane według przepisów dla sztuk przesyłki należy łączyć z innymi pakowanymi razem towarami w drewnianych naczyniach zbiorowych lub w małych pojemnikach (małych kontenerach).

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

421

(1) Każdą sztukę przesyłki, zawierającą materiały wymienione w punktach 1 do 13, 14a), 15 i 19, należy zaopatrzyć w nalepkę według wzoru nr 3. Jeżeli materiały są w stanie płynnym i zawarte w kruchych naczyniach, które są umieszczone w skrzyniach lub w innym opakowaniu

3. Emballage en commun.

420

Parmi les matières dénommées au marg. 401 peuvent seulement être réunies dans un même colis soit entre elles, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, soit également 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 ou dans un petit container;
- b) entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — 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, dans un récipient métallique, seront réunis dans une caisse collectrice en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises;

2° matières des 6°, 7°, 15° et 16° en quantités totales de 5 kg au plus; réunion toutefois interdite pour:

les matières des 15° et 16° avec des acides quels qu'ils soient;

l'azoture de sodium (16°) avec aucun sel d'un métal autre que les métaux alcalins ou alcalino-terreux;

les désherbants chloratés (16°) avec les matières des 1° à 4° de la classe IIIa et les matières du 17° de la classe IVa, ou avec le phosphore ordinaire (1°) de la classe II, ou le soufre (2°) ou le phosphore amorphe (9°) de la classe IIIb.

Les matières, emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises;

3° matières des 5°, 8° à 14° et 17°; réunion - toutefois interdite pour:

les matières des 8°, 11° et 12° avec des acides quels qu'ils soient;

les matières des 11° et 12° avec aucun sel d'un métal autre que les métaux alcalins ou alcalino-terreux.

Les matières emballées comme colis conformément aux prescriptions qui leur sont propres, seront réunies dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit container avec les autres marchandises.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

421

(1) Tout colis renfermant des matières des 1° à 13°, 14° a) 15° et 19° doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N° 3. Si les matières sont à l'état liquide et sont renfermées dans des récipients fragiles placés dans des caisses ou dans d'autres emballages de protection de façon à n'être

ochronnym w ten sposób, że są niewidoczne od zewnątrz, wówczas sztuki przesyłki należy ponadto zaopatrzyć w nalepki według wzorów nr 7 i 8. Nalepki wg wzoru nr 7 należy umieścić, w razie użycia skrzyni, u góry na obu przeciwnych stronach, a w razie użycia innego opakowania w podobny sposób.

(2) Nalepki przewidziane w ustępie (1) należy umieszczać również na sztukach przesyłki, w których zapakowano materiały wymienione w punktach 1 do 13, 14a), 15 i 19, razem z innymi materiałami, przedmiotami albo towarami stosownie do c. m. 420.

(3) Przy przewozie przesyłek wagonowych sztuki przesyłki nie muszą być zaopatrzone w nalepki wg wzoru nr 3 (zobacz również c. m. 428).

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

422 Etylenoiminę (punkt 19) jako przesyłki pośpieszne można przewozić tylko w ładunkach wagonowych.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

423 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą w c. m. 401. Jeżeli w punktach 3, 5b), 6, 7, 9 i 14a) nie podano nazwy materiału, należy podać nazwę handlową. Nazwę towaru należy podkreślić kolorem czerwonym i uzupełnić przez podanie klasy, numeru punktu, w którym materiał wymieniono ewentualnie również litery, z dodaniem skrótu „RID“ (np. IVa, punkt 2a) — RID).

(2) Dla kwasu cyjanowodorowego (punkt 1) musi nadawca zaświadczyć w liście przewozowym „Właściwości i opakowanie odpowiadają przepisom RID“.

(3) W liście przewozowym sporządzonym na sztuki przesyłki, w której materiał wymieniony pod c. m. 401 został zapakowany razem z innymi materiałami lub przedmiotami RID albo z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów i przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki i przy przewozie luzem.

424 (1) Wagony niekryte, zawierające kwas cyjanowodorowy (punkt 1), powinny być w miesiącach od kwietnia do października przykrywane oponami, jeżeli naczynia z kwasem są zapakowane do skrzyń drewnianych.

(2) Związki arsenowe stałe, przeznaczone do ochrony roślin (punkt 6), pakowane według postanowień c. m. 409 (2) c) i d) lub do pudeł tekturowych według postanowień c. m. 409 (1) c), należy ładować do wagonów krytych. Wagony, w których przewozi się materiały zawierające arsen, należy po wyładowaniu dokładnie oczyścić.

pas visibles de l'extérieur, les colis seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles N^{os} 7 et 8. Les étiquettes du modèle N^o 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées, lorsqu'il s'agit de caisses ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

(2) Les étiquettes prescrites à l'alinéa (1) seront également apposées sur les colis dans lesquels les matières des 1^o à 13^o, 14^o a), 15^o et 19^o, sont emballées en commun avec d'autres matières, objets ou marchandises conformément au marg. 420.

(3) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition de l'étiquette N^o 3 sur les colis n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 428).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

422 L'éthylène-imine (19^o) n'est admise en grande vitesse qu'en wagons complets.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

423 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 401. Dans le cas où les 3^o, 5^o b), 6^o, 7^o, 9^o et 14^o a) ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. IVa, 2^o a), RID].

(2) Pour l'acide cyanhydrique (1^o) l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: «La nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions du RID».

(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 du RID ou avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis et pour les transports en vrac.

424 (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 substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes (6^o), emballées conformément au marg. 409 (2) c) et d) ou dans des caisses en carton conformément au marg. 409 (1) c), et les matières du 10^o seront chargées dans des wagons couverts. Les wagons ayant contenu des substances arsenicales devront être soigneusement nettoyés après déchargement.

(3) Materiały, wymienione w punkcie 14 b), luzem, należy ładować do wagonów niekrytych pod oponami lub do wagonów z ruchomymi pokrywkami.

(4) Materiały wymienione w punkcie 18:

- a) opakowane, należy ładować do wagonów niekrytych pod oponami;
- b) luzem w przesyłkach wagonowych: można ładować również do wagonów niekrytych bez opon.

(5) Etylenoiminę (punkt 19) należy ładować do wagonów niekrytych.

(6) Wagony, w których przewożono luzem materiały wymienione w punktach 14 b) i 18, należy po wyładowaniu wymyć bieżącą wodą.

425 Materiały wymienione w punktach 1 do 13, 15 i 19 należy w wagonach umieszczać osobno od materiałów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych.

b. Dla wagonów — pojemników.

426 (1) Ciecze wymienione w punktach 2, 4, 5a) i 17 można przewozić w przeznaczonych dla nich cysternach. Cysterny i ich zamknięcia powinny odpowiadać ogólnym przepisom c. m. 402 dotyczącym opakowania.

(2) Cysterny do przewozu materiałów wymienionych w punkcie 2 nie mogą posiadać w dolnej części żadnych otworów (kranów, zaworów itp.), a jeżeli nie mają podwójnych ścian, żadnych spoeń nitowanych. Otwory muszą być hermetycznie zamknięte, a zamknięcia ochronione pokrywą metalową dobrze zabezpieczoną. Cysterny na materiały wymienione w punkcie 2b) mogą być napełnione najwyżej do 93% ich pojemności i muszą być hermetycznie zamykane.

(3) Cysterny do przewozu materiałów wymienionych w punkcie 4 muszą być sporządzone ze stali spawanej o takiej grubości ścianek w mm, żeby odporność na rozerwanie (w kg/cm^2) stali użytej była nie mniejsza niż 760. Ich budowa musi być taka, by pod ciśnieniem hydraulicznym $20 \text{ kg}/\text{cm}^2$ nie wykazały pęknięć ani zniekształceń stałych. W dolnych częściach nie mogą mieć żadnych wentylów bezpieczeństwa (kurków itp.). Otwory muszą być hermetycznie zamknięte i zamknięcie musi być chronione pokrywą metalową dobrze zabezpieczoną. Muszą być otoczone urządzeniem chroniącym od ciepła o grubości co najmniej 10 cm, zabezpieczonym pokrywą z blachy stalowej o grubości co najmniej 3 mm.

(4) Cysterny zawierające siarczan dwumetylu [punkt 5 a)] wolno napełniać tylko w temperaturze 15°C i to tylko najwyżej do 93% ich pojemności.

(5) Przy nadaniu do przewozu cysterny nie mogą być zanieczyszczone od zewnątrz materiałami trującymi.

c. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

427 (1) Z wyjątkiem kruchych sztuk przesyłki można sztuki przesyłki zawierające materiały zaliczone do niniejszej klasy przewozić w małych pojemnikach (małych kontenerach).

(3) Les matières du 14° b), en vrac, seront chargées dans des wagons découverts bâchés ou à couvercle mobile.

(4) Les matières du 18°:

- a) emballées, seront chargées dans des wagons découverts bâchés;
- b) transportées en vrac par wagons complets, peuvent être chargées dans des wagons découverts non bâchés.

(5) L'éthylène-imine (19°) sera chargée dans des wagons découverts.

(6) Les wagons dans lesquels des matières des 14° b) et 18° ont été transportées en vrac doivent être lavés à grande eau après déchargement.

425 Les matières des 1° à 13°, 15° et 19° seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons.

b. Pour les wagons - réservoirs.

426 (1) Les liquides des 2°, 4°, 5° a) et 17° peuvent être transportés en wagons-réservoirs construits à cet effet. Les wagons-réservoirs et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 402.

(2) Les récipients pour les matières du 2° ne doivent porter aucune ouverture (robinets, soupapes, etc.) à leur partie inférieure et, s'ils ne sont pas à double paroi, n'avoir aucun joint rivé. Les orifices seront hermétiquement fermés et la fermeture protégée au moyen d'une chape métallique solidement fixée. Les récipients des wagons-réservoirs pour les matières du 2° b) ne seront pas remplis au-delà de 93% de leur capacité et devront être à fermeture hermétique.

(3) Les récipients pour les matières du 4° doivent être en acier soudé, d'une épaisseur telle que le produit de cette épaisseur (en millimètres) par la résistance à la rupture (en kg/mm^2) de l'acier utilisé soit au moins égal à 760; leur construction doit être telle qu'ils puissent être soumis sans subir de fuite ni de déformation permanente à une épreuve hydraulique sous une pression effective de $20 \text{ kg}/\text{cm}^2$; ils ne doivent porter aucune soupape (robinets, etc.) à leur partie inférieure. Les orifices seront hermétiquement fermés et la fermeture protégée au moyen d'une chape métallique solidement fixée. Ils doivent être entourés d'un calorifuge de 10 cm d'épaisseur au moins, protégé par une chemise en tôle d'acier de 3 mm d'épaisseur au moins.

(4) Les wagons-réservoirs renfermant du sulfate diméthylrique [5° a)] ne seront remplis, à 15°C , que jusqu'à 93% de leur capacité.

(5) Lors de la remise au transport, les wagons-réservoirs ne doivent pas être souillés extérieurement par des matières vénéneuses.

c. Pour les petits containers.

427 (1) A l'exception des colis fragiles, les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Materiały wymienione w punktach 14 b) i 18 można układać w zamykanych małych pojemnikach (małych kontenerach) o pełnych ścianach, również bez opakowania wewnętrznego; małe pojemniki (małe kontenery) należy po wyładowaniu wymyć bieżącą wodą.

(3) Anilinę (punkt 17) można przewozić również w małych pojemnikach — cysternach (kontenerach — cysternach), które muszą odpowiadać warunkom dla naczyń nadawanych jako sztuki przesyłki i wytrzymywać ciśnienie próbne 2 kg/cm². Próbę ciśnienia należy powtarzać co sześć lat. Na pojemnikach — cysternach (kontenerach — cysternach) należy wyraźnie i w sposób trwały wypisać wysokość ciśnienia próbnego, datę ostatniej próby oraz zamieścić odcisk pieczęci rzeczoznawcy, który dokonał próby.

(4) Wymienione w c. m. 429 zakazy ładowania razem dotyczą również zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

428 Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 do 13, 14 a), 15 i 19 oraz nadawanych luzem materiałów wymienionych w punkcie 14b) należy umieścić na obu stronach wagonu nalepki według wzoru nr 3.

E. Zakazy ładowania razem.

429 (1) Materiałów wymienionych w punkcie 4 i związków ołowiu wymienionych w punkcie 14 a) i b) nie wolno ładować razem do jednego wagonu z kwasem pikrynowym wymienionym w punkcie 7a) klasy Ia (c. m. 21).

(2) Materiałów wymienionych w punktach 11, 12, 15 i 16 nie wolno ładować do jednego wagonu ani z kwasami wymienionymi w punkcie 3 klasy IIIc (c. m. 371), ani z kwasami i przedmiotami wymienionymi w punktach 1, 5 i 7 i kwasem chlorosulfonowym wymienionym w punkcie 8 klasy V (c. m. 501).

(3) Środków odchwaszczających zawierających chlor (punkt 16) nie wolno ładować do jednego wagonu razem:

- a) z fosforem zwyczajnym, wymienionym w punkcie 1 klasy II (c. m. 201), jeżeli jego opakowaniem zewnętrznym nie są naczynia metalowe;
- b) z materiałami płynnymi łatwo zapalnymi, wymienionymi w punktach 1 do 4 klasy IIIa (c. m. 301);
- c) z siarką wymienioną w punkcie 2 klasy IIIb oraz z fosforem czerwonym wymienionym w punkcie 9 klasy IIIb (c. m. 331).

(4) Aniliny (punkt 17) — z wyjątkiem ilości poniżej 5 kg, opakowanej stosownie do c. m. 417 (1) b) — nie wolno ładować do jednego wagonu z materiałami wymienionymi w punktach 4 i 5 klasy IIIc (c. m. 371).

430 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art. 6 § 9 d)].

(2) Les matières des 14° b) et 18° peuvent aussi être renfermées sans emballage intérieur dans de petits containers du type fermé à parois pleines; ceux-ci doivent être lavés à grande eau après déchargement.

(3) L'aniline (17°) peut aussi être transportée dans de petits containers-citernes qui doivent répondre aux conditions relatives aux récipients expédiés comme colis et résister à une pression d'épreuve de 2 kg/cm². L'épreuve de pression est à répéter tous les six ans. Les containers-citernes doivent porter en caractères clairs et durables la valeur de la pression d'épreuve, la date de la dernière épreuve subie et le poinçon de l'expert qui a procédé à l'épreuve.

(4) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 429 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

428 Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 1° à 13°, 14° a), 15° et 19° et, quand elles sont chargées en vrac, du 14° b), porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 3.

E. Interdictions de chargement en commun.

429 (1) Les matières du 4° et les composés du plomb des 14° a) et b) ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec de l'acide picrique [7° a)] de la classe I a (marg. 21).

(2) Les matières des 11°, 12°, 15° et 16° ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec les acides du 3° de la classe III c (marg. 371) ni avec les acides et objets des 1°, 5°, 7° et l'acide chloro-sulfonique (chlorhydrate sulfurique) du 8° de la classe V (marg. 501).

(3) Les désherbants chloratés (16°) ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec le phosphore ordinaire du 1° de la classe II (marg. 201), lorsque son emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal;
- b) avec les matières liquides inflammables des 1° à 4° de la classe III a (marg. 301);
- c) avec le soufre du 2° et le phosphore rouge du 9° de la classe III b (marg. 331).

(4) L'aniline (17°) — excepté en quantités ne dépassant pas 5 kg, emballées conformément au marg. 417 (1) b) — ne doit pas être chargée en commun dans le même wagon avec les matières des 4° et 5° de la classe III c (marg. 371).

430 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, d), de la CIM].

F. Prózne opakowania. Inne przepisy.

- 431 (1) Worki wymienione w punktach 20 i 21 należy pakować w skrzynie lub w worki wodoszczelne, które wykluczają wyciekanie.
- (2) Inne naczynia (również naczynia do wagonów — zbiorników) wymienione w punktach 20 i 21 muszą być dobrze zamknięte i równie szczelnie, jak w stanie ładownym. Jeżeli są zanieczyszczone od zewnątrz pozostałościami po dawnej zawartości, są wyłączone od przewozu.
- (3) Skrzynie i worki od opakowań, zawierające worki wymienione w punkcie 20, jak również naczynia wymienione w punkcie 20 należy zaopatrzyć w nalepki wzoru nr 3 (zobacz Dodatek V).
- (4) Przedmioty wymienione w punkcie 20 należy w wagonach i w magazynach umieszczać oddzielnie od artykułów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych.
- (5) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 401; nazwę towaru należy podkreślić kolorem czerwonym i uzupełnić przez podanie klasy i numeru punktu, w którym towar wymieniono z dodaniem skrótu „RID” (np. IVa, punkt 20, RID”).

432 Materiały wymienione w punktach 1 do 13, 15 i 19 należy w magazynach umieszczać oddzielnie od artykułów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych.

433-
449

KLASA IV b. MATERIAŁY RADIOAKTYWNE

1. Wyszczególnienie materiałów

450 Spośród materiałów wyszczególnionych w tytule klasy IVb te, które wymieniono pod c. m. 451, podlegają warunkom zawartym w c. m. 452 do 470. Wskutek tego uważa się je za materiały RID.

Grupa A. Materiały emitujące promienie gamma lub neutrony (materiały radioaktywne, grupa A):

- 451 1. Materiały radioaktywne, sproszkowane lub w kryształach.
2. Materiały radioaktywne, w stanie stałym, nie kruszące się.
3. Materiały radioaktywne, płynne.
4. Materiały radioaktywne, gazowe.
- Co do punktów 1 do 4 zobacz również c. m. 451a pod a), b) i c).

Grupa B. Materiały emitujące promienie alfa lub beta, lecz nie wydzielające promieni gamma lub neutronów (materiały radioaktywne, grupa B):

5. Materiały radioaktywne, sproszkowane lub w kryształach.

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

431 (1) Les sacs des 20° et 21° doivent être emballés dans des caisses ou dans des sacs imperméables et excluant tout tamisage.

(2) Les autres récipients (y compris les récipients des wagons-réservoirs) des 20° et 21° doivent être bien fermés et présenter les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils étaient pleins. Les emballages à l'extérieur desquels adhèrent des résidus de leur précédent contenu sont exclus du transport.

(3) Les caisses ou les sacs d'emballage renfermant des sacs du 20° ainsi que les emballages du 20° seront munis d'étiquettes conformes au modèle N° 3 (voir Appendice V).

(4) Les objets du 20° 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; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex. IVa, 20°, RID).

432 Les matières des 1° à 13°, 15° et 19° seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les halles aux marchandises.

433-
449

CLASSE IV b. MATIÈRES RADIOACTIVES

1. Énumération des matières.

450 Parmi les matières visées par le titre de la classe IV b, celles qui sont énumérées au marg. 451 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 452 à 470 et sont dès lors des matières du RID.

Groupe A. Matières émettant des rayons gamma ou des neutrons (matières radioactives, Groupe A):

- 451 1° Les matières radioactives pulvérulentes ou en cristaux.
- 2° Les matières radioactives sous forme solide non effritables.
- 3° Les matières radioactives liquides.
- 4° Les matières radioactives gazeuses.
- Pour 1° à 4°, voir aussi marg. 451a sous a), b) et c).

Groupe B. Matières émettant des rayons alpha, ou des rayons bêta, à l'exclusion des rayons gamma ou des neutrons (matières radioactives, Groupe B):

- 5° Les matières radioactives pulvérulentes ou en cristaux.

6. Materiały radioaktywne, w stanie stałym, nie kruszące się.
7. Materiały radioaktywne, płynne.
8. Materiały radioaktywne, gazowe.

Co do punktów 5 do 8 zobacz również c. m. 451a pod a), b) i c).

451a Materiały nadane do przewozu na warunkach niżej podanych nie podlegają postanowieniom RID:

- a) materiały z grup A oraz B, jeżeli ilość materiału radioaktywnego zawartego w sztuce przesyłki nie przekracza 1 milicurie; jeżeli sztuka przesyłki jest tak mocna, iż przy mocnym uszkodzeniu nic z zawartości nie może wydobyć się na zewnątrz oraz jeżeli promieniowanie na żadnej stronie powierzchni nie przekracza 10 milirentgenów w ciągu 24 godzin;
- b) przedmioty pociągnięte radioaktywną farbą świecąca (np. tarcze zegarowe, aparaty wskaźnikowe przeznaczone do tablic rozdzielczych w samolotach) pod warunkiem, że przedmioty te są dobrze opakowane i że promieniowanie na żadnej stronie powierzchni nie przekracza 20 milirentgenów w ciągu 24 godzin;
- c) przesyłki wagonowe — czy to luzem, czy w workach lub innym opakowaniu — kopalin, rud, żużli lub pozostałości z przeróbki, jeżeli radioaktywność tych materiałów jest tak słaba, że promieniowanie na odległość 1 m nie przekracza 10 milirentgenów na godzinę.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania są podane pod F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

452 (1) Opakowanie musi się składać z szeregu warstw, które mają być włożone jedna w drugą w ten sposób, by się jejna w drugiej nie mogła przesuwac oraz by siła promieniowania wydobywającego się z każdej sztuki przesyłki odpowiadała następującym warunkom:

- a) przy materiałach grupy A, które nie wydzielają neutronów, siła promieniowania na powierzchni nie może przekraczać 200 milirentgenów na godzinę, a w odległości 1 m od zewnętrznej strony opakowania nie może przekraczać 10 milirentgenów na godzinę;
- b) przy materiałach grupy A, które wydzielają neutrony (z promieniami gamma lub bez nich), pełna siła promieniowania nie może przekraczać 200 miliremsów na godzinę przy kontakcie z jakąkolwiek powierzchnią, a w odległości 1 m od zewnętrznej strony opakowania nie może przekraczać 10 miliremsów na godzinę;

Uwaga. Przyjęto, że względne biologiczne działanie najszybszych neutronów w stosunku do takiego samego działania promieni gamma wyraża się jak 10 do 1.

6° Les matières radioactives sous forme solide non effritables.

7° Les matières radioactives liquides.

8° Les matières radioactives gazeuses.

Pour 5° à 8°, voir aussi marg. 451a sous a), b) et c).

451a Ne sont pas soumis aux conditions de transport du RID les matières et objets remis au transport conformément aux dispositions ci-après:

- a) les matières des groupes A et B lorsque la quantité de matière radioactive renfermée dans le colis ne dépasse pas 1 millicurie, que le colis est suffisamment robuste pour ne pas laisser échapper son contenu, même s'il vient à être gravement endommagé, et que le rayonnement sur une quelconque de ses faces ne dépasse pas 10 milliroentgens par 24 heures;
- b) les objets comportant une application de peinture lumineuse radioactive (comme par ex. les cadrans d'horloge ou les appareils indicateurs destinés à des tableaux de bord d'avion), à condition que ces objets soient solidement emballés et que le rayonnement sur une quelconque des faces du colis ne dépasse pas 10 milliroentgens par 24 heures;
- c) les chargements complets, soit en vrac, soit en sacs ou en d'autres emballages, de roches, de minerais, de scories ou de résidus de traitement, dont la radioactivité est suffisamment faible pour qu'à 1 mètre des parois du wagon le rayonnement émis ne dépasse pas 10 milliroentgens par heure.

2. Conditions de transport.

(Les prescriptions relatives aux emballages vides sont réunies sous F.)

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

452 (1) L'emballage doit consister en une série d'enveloppes placées à l'intérieur les unes des autres, assujetties de façon à ne pas pouvoir se déplacer les unes par rapport aux autres, et telles que l'intensité du rayonnement s'échappant du colis satisfasse aux conditions suivantes:

- a) pour les matières du groupe A qui n'émettent pas de neutrons, l'intensité du rayonnement au contact d'une face quelconque ne doit pas dépasser 200 milliroentgens par heure, et à 1 mètre d'une face quelconque de l'emballage, elle ne doit pas dépasser 10 milliroentgens par heure;
- b) pour les matières du groupe A qui émettent des neutrons (avec ou sans rayonnement gamma), l'intensité du rayonnement total ne doit pas dépasser 200 millirems par heure au contact d'une face quelconque, ni 10 millirems par heure à 1 mètre d'une face quelconque de l'emballage;

Nota. L'efficacité biologique relative des neutrons rapides par rapport aux rayons gamma est prise égale à 10.

c) przy materiałach grupy B promienie korpuskularne nie mogą wydobywać się poza opakowanie, a siła promieniowania wtórnego na powierzchni sztuki przesyłki nie może przekraczać 10 milirentgenów w ciągu 24 godzin.

(2) Opakowania wewnętrzne muszą być tak zamknięte i urządzone, by nic z ich zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz, nawet przy ciężkim uszkodzeniu sztuk przesyłki.

Materiały, z których zrobione jest opakowanie najbardziej wewnętrzne i jego zamknięcia, nie powinny ulegać działaniom zawartości ani też tworzyć z nią szkodliwych lub niebezpiecznych związków.

Opakowania zewnętrzne we wszystkich swych częściach muszą być tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały w czasie przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu.

(3) Żadna przesyłka nie może zawierać więcej niż 2000 milicurie materiałów radioaktywnych. Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w punktach 2 i 6 mogą jednak zawierać do 10.000 milicurie materiałów radioaktywnych.

(4) Wymiar minimalny opakowania zewnętrznego dla materiałów radioaktywnych nie może być mniejszy niż 10 cm w każdym kierunku.

Sztuki przesyłki o wadze większej niż 5 kg muszą być zaopatrzone w uchwyty.

(5) Sztuki przesyłki przy nadaniu do przewozu nie mogą po stronie zewnętrznej być zanieczyszczone nawet śladami po materiałach radioaktywnych.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

453 Materiały wymienione w punkcie 1 należy zapakować w szczelne naczynie, które należy włożyć do naczynia metalowego, zaopatrzonego ewentualnie w powłokę ołowianą tworzącą ekran; całość należy umieścić w mocnym opakowaniu zewnętrznym.

454 Materiały wymienione w punkcie 2 mają być zapakowane w naczynia ochronne zaopatrzone ewentualnie w powłokę ołowianą tworzącą ekran; całość należy umieścić w mocnym opakowaniu zewnętrznym.

455 Materiały wymienione w punkcie 3 muszą być umieszczone w szczelnym naczyniu, które jest otoczone futerałem z materiału wchłaniającego (jak trociny lub tkanina), w ilości zdolnej wchłonąć wszystek płyn; taką całość należy umieścić w puszcze metalowej ze szczelnym zamknięciem (np. w puszcze zalutowanej) ewentualnie zaopatrzonej w powłokę tworzącą ekran. Całość należy umieścić w mocnym opakowaniu zewnętrznym.

456 Materiały wymienione w punkcie 4 należy umieszczać w dwu szczelnych naczyniach, z których jedno metalowe powinno pozostać szczelne nawet przy silnym uderzeniu lub w razie zniekształcenia. Pomiedzy te dwa naczynia kładzie się wystarczającą ilość materiału wypełniającego; te naczynia, po ewentualnym zaopatrzeniu w powłokę ołowianą tworzącą ekran, należy umieścić w mocnym opakowaniu zewnętrznym.

c) pour les matières du groupe B, il ne doit y avoir aucune fuite de rayonnements corpusculaires hors de l'emballage, et l'intensité du rayonnement secondaire à la surface du colis ne doit pas dépasser 10 milliroentgens par 24 heures.

(2) Les emballages intérieurs seront fermés et aménagés de manière à empêcher toute déperdition du contenu, même si les colis viennent à être gravement endommagés.

Les matières dont sont constitués les récipients les plus intérieurs et leurs fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni former avec celui-ci de combinaisons nocives ou dangereuses.

Les emballages extérieurs doivent, en toutes leurs parties, être solides et forts de manière à exclure tout relâchement en cours de route et à répondre aux exigences normales du transport.

(3) Un colis ne doit pas contenir plus de 2000 millicuries de matière radioactive. Les colis renfermant des matières des 2° et 6° peuvent cependant contenir jusqu'à 10 000 millicuries de matières radioactives.

(4) La dimension la plus réduite de tout emballage extérieur pour les matières radioactives ne doit pas être inférieure à 10 cm.

Les colis dont le poids dépasse 5 kg doivent être munis de poignées.

(5) Lors de la remise au transport, les colis ne doivent être contaminés sur leur surface extérieure par aucune trace de matière radioactive.

2. Emballage des matières isolées.

453 Les matières du 1° doivent être logées dans un récipient étanche qui sera contenu dans une gaine métallique avec, éventuellement, une enveloppe en plomb formant écran; le tout doit être calé dans un emballage extérieur solide.

454 Les matières du 2° seront maintenues dans un dispositif protecteur entouré éventuellement d'une enveloppe en plomb formant écran; le tout doit être calé dans un emballage extérieur solide.

455 Les matières du 3° doivent être logées dans un récipient étanche, qui sera entouré d'une gaine de matière absorbante (telle que de la sciure ou une étoffe) en quantité capable d'absorber la totalité du liquide; cet ensemble sera placé dans une boîte métallique à fermeture étanche (par ex. boîte fermée par brasage), avec éventuellement un récipient en plomb formant écran. Le tout doit être calé dans un emballage extérieur solide.

456 Les matières du 4° doivent être à l'intérieur de deux enveloppes étanches, dont l'une, qui sera métallique, doit demeurer étanche si elle subit un choc violent ou une déformation. Entre ces deux enveloppes, on logera une quantité suffisante d'une matière formant tampon; ces enveloppes, après avoir été éventuellement entourées d'un récipient en plomb formant écran, devront être calées dans un emballage extérieur solide.

457 Materiały wymienione w punkcie 5 należy zapakować w szczelne naczynia, umieszczone w skrzyni metalowej; całość należy umieścić w tak mocnym opakowaniu, by nie mogła się przesuwać.

458 Materiały wymienione w punkcie 6 należy zapakować w naczynia ochronne, które należy umieścić w tak mocnym opakowaniu zewnętrznym, by nie mogły się przesuwać.

459 Materiały wymienione w punkcie 7 należy umieścić w szczelnym naczyniu, które jest otoczone futerałem z materiału wchłaniającego (jak trociny lub tkanina) w ilości zdolnej wchłonąć wszystek płyn; całość należy umieścić w szczelnej puszcze metalowej (np. w puszcze zalutowanej). Wszystko należy mocno opakować.

460 Materiały wymienione w punkcie 8 należy umieścić w dwu szczelnych naczyniach, z których jedno metalowe powinno pozostać szczelnym nawet przy silnym uderzeniu lub w razie zniekształcenia. Pomiędzy te dwa naczynia kładzie się wystarczającą ilość materiału wypełniającego. Całość należy mocno opakować.

3. Pakowanie razem.

461 Sztuka przesyłki materiałów radioaktywnych nie może zawierać innych towarów z wyjątkiem narzędzi lub aparatów mających zastosowanie przy używaniu tych materiałów.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

462 Każdą sztukę przesyłki z materiałami wymienionymi w punktach 1 do 8 należy zaopatrzyć w nalepkę według wzoru nr 5, którą należy umieścić na dwu przeciwległych stronach bocznych. Jeżeli materiał płynny mieści się w kruchym naczyniu, to sztuki przesyłki należy ponadto zaopatrzyć w nalepki wzorów nr 7 i 8. Nalepki według wzoru nr 7 należy, w razie użycia skrzyń, umieścić u góry na dwu przeciwległych stronach, a w razie użycia innego opakowania odpowiednio do tego opakowania.

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

463 (1) Jedna przesyłka materiałów radioaktywnych nie może zawierać więcej niż 4 sztuki z materiałami grupy A.

(2) Materiały wymienione w punktach 1 do 8 wolno przewozić również jako przesyłki ekspresowe; w takim przypadku jedna sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 50 kg.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

464 Nazwa towaru w liście przewozowym powinna brzmieć „Materiał radioaktywny Grupa A (lub Grupa B)”; należy ją czerwono podkreślić, uzupełniając ścisłą notatką o rodzaju elementu lub elementów promieniujących, jak również podaniem klasy, numeru punktu, w którym materiał wymie-

457 Les matières du 5° seront logées dans un récipient étanche, mis dans une gaine métallique; le tout sera placé, avec interposition de matière de calage, dans un emballage robuste.

458 Les matières du 6° seront logées dans un récipient protecteur placé, avec interposition de matière de calage, dans un emballage robuste.

459 Les matières du 7° doivent être logées dans un récipient étanche, qui sera entouré d'une gaine de matière absorbante (telle que de la sciure ou une étoffe) en quantité capable d'absorber la totalité du liquide; cet ensemble sera renfermé dans une boîte métallique étanche (par ex. boîte fermée par brasage), et le tout sera placé dans un emballage robuste.

460 Les matières du 8° doivent être à l'intérieur de deux enveloppes étanches, dont l'une, qui sera métallique, doit demeurer étanche si elle subit un choc violent ou une déformation. Entre ces deux enveloppes on logera une quantité suffisante d'une matière formant tampon. Le tout sera placé dans un emballage robuste.

3. Emballage en commun.

461 Un colis de matières radioactives ne doit renfermer aucune autre marchandise, à l'exception possible d'instruments ou d'appareils en rapport avec l'utilisation de ces matières.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

462 Tout colis renfermant des matières des 1° à 8° doit être muni d'étiquettes conformes au modèle N° 5 qui seront apposées sur deux faces latérales opposées. Si les matières sont à l'état liquide et sont contenues dans des récipients fragiles, les colis seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles N°s 7 et 8. Les étiquettes du modèle N°7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

463 (1) Une expédition de matières radioactives ne doit pas comprendre plus de 4 colis renfermant des matières du groupe A.

(2) Les matières des 1° à 8° peuvent être expédiées également en colis express; dans ce cas, un colis ne doit pas peser plus de 50 kg.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

464 La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être «Matières radioactives, Groupe A (ou Groupe B)»; elle sera soulignée en rouge et suivie de l'indication de la nature exacte de l'élément ou des éléments émetteurs de rayonnement ainsi que de l'indication de la classe, du

niono i skrótem „RID” (np. IV b punkt 2, RID). Nadto takie określenie należy uzupełnić wzmianką: „Opakowanie odpowiada przepisom RID”.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

465 (1) Materiały klasy IVb należy przewozić w wagonach krytych.

(2) Personel kolejowy nie może zbliżyć się na odległość mniejszą niż 2 m od sztuki przesyłki, zawierającej materiały radioaktywne, chyba że wymagają tego nieodzowne czynności służbowe.

(3) Sztuki przesyłki materiałów radioaktywnych załadowane razem do jednego wagonu muszą stać obok siebie i powinny być umieszczone przede wszystkim w głębi wagonu; sztuka przesyłki materiałów radioaktywnych musi stać w odległości co najmniej 5 m, a grupa sztuk przesyłki z takimi materiałami w odległości 10 m od sztuki przesyłki z przedmiotami klasy VII punktu 2.

(4) Do jednego wagonu nie wolno załadować więcej niż 4 sztuki przesyłki materiałów radioaktywnych Grupy A.

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

466 Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 do 8 należy po obu stronach wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 5.

E. Zakazy ładowania razem.

467 Materiałów radioaktywnych grup A i B nie wolno ładować do tego samego wagonu razem:

- a) z materiałami wybuchowymi klasy Ia (c. m. 21);
- b) z przedmiotami naładowanymi materiałami wybuchowymi klasy Ib (c. m. 61);
- c) z materiałami zapłonowymi (ogniami sztucznymi i podobnymi towarami) klasy Ic (c. m. 101);
- d) z gazami sprężonymi, skroplonymi lub rozpuszczonymi pod ciśnieniem klasy Id (c. m. 131); jednak przesyłki ekspresowe materiałów radioaktywnych można ładować do jednego wagonu razem ze sprężonym tlenem, mieszaniną tlenu z dwutlenkiem węgla, podtlenkiem azotu, cyklopropanem oraz chlorkiem etylu;
- e) z materiałami wytwarzającymi w zetknięciu z wodą gazy zapalne klasy Ie (c. m. 181);
- f) z materiałami samozapalnymi klasy II (c. m. 201);
- g) z materiałami płynnymi łatwo zapalnymi klasy IIIa (c. m. 301);
- h) z materiałami stałymi łatwo zapalnymi klasy IIIb (c. m. 331);
- i) z materiałami podtrzymującymi palenie klasy IIIc (c. m. 371);
- k) z materiałami żrącymi klasy V (c. m. 501).

chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex. IVb, 2°, RID). Cette désignation sera suivie de la mention «L'emballage est conforme aux prescriptions du RID».

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

465 (1) Les matières de la classe IVb seront chargées dans des wagons couverts.

(2) En dehors des manutentions nécessaires au service, le personnel du chemin de fer devra se tenir à 2 mètres au moins de tout colis de matières radioactives.

(3) Les colis de matières radioactives chargés dans un même wagon doivent être rassemblés et placés de préférence vers une extrémité du wagon; un colis renfermant des matières radioactives devra être chargé à 5 m au moins, un groupe de colis de ces matières, à 10 m au moins des colis renfermant des objets de la classe VII, 2°.

(4) On ne doit pas charger dans un même wagon plus de 4 colis de matières radioactives du groupe A.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

466 Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 1° à 8° porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle N° 5.

E. Interdictions de chargement en commun.

467 Les matières radioactives des groupes A et B ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon:

- a) avec des matières explosibles de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec des objets chargés en matières explosibles de la classe Ib (marg. 61);
- c) avec des inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires de la classe Ic (marg. 101);
- d) avec des gaz comprimés liquéfiés ou dissous sous pression de la classe Id (marg. 131); toutefois, les matières radioactives, expédiées en colis express, peuvent être chargées en commun dans le même wagon avec l'oxygène comprimé, les mélanges d'oxygène et d'anhydride carbonique, le protoxyde d'azote, le cyclopropane et le chlorure d'éthyle;
- e) avec des matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables, de la classe Ie (marg. 181);
- f) avec des matières sujettes à l'inflammation spontanée de la classe II (marg. 201);
- g) avec des matières liquides inflammables de la classe III a (marg. 301);
- h) avec des matières solides inflammables de la classe III b (marg. 331);
- i) avec des matières comburantes de la classe IIIc (marg. 371);
- k) avec des matières corrosives de la classe V (marg. 501).

468 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać oddzielne listy przewozowe [CIM art. 6, § 9d].

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

469 Próżne opakowania po materiałach radioaktywnych nie mogą po stronie zewnętrznej być zanieczyszczone nawet śladami materiałów radioaktywnych.

470 W magazynach, na stacjach i peronach stacyjnych sztuki przesyłki materiałów radioaktywnych powinny być umieszczane w odległości co najmniej 10 m od sztuk przesyłki z przedmiotami klasy VII, punkt 2); również nie wolno ich ładować na jeden wózek razem z materiałami klasy VII punkt 2.

471-
499

KLASA V. MATERIAŁY ŻRĄCE

1. Wyszczególnienie materiałów.

500 Spośród materiałów określonych w tytule klasy V materiały wymienione pod c. m. 501 podlegają przepisom przewidzianym pod c. m. 501 do 522. Materiały te uważa się wskutek tego za materiały RID.

501 1. a) *Kwas siarkowy, kwas siarkowy dymiący (kwas siarkowy zawierający bezwodnik, oleum, kwas siarkowy nordhauseński).*

b) *Akumulatory elektryczne napełnione kwasem siarkowym, szlam ołowiany pochodzący z akumulatorów lub komór ołowianych, zawierający kwas siarkowy.*

c) *Odpadki kwaśne otrzymywane przy oczyszczaniu olejów mineralnych (Säureharz).*

d) *Kwas siarkowy odpadkowy, otrzymywany przy wyrobie nitrogliceryny, zupełnie zdenitrowany.*

Uwaga. Kwas siarkowy odpadkowy otrzymywany przy wyrobie nitrogliceryny, niezupełnie zdenitrowany, nie jest dopuszczony do przewozu.

e) *Kwas azotowy:*

1. zawierający najwyżej 70% czystego kwasu (HNO_3);
2. zawierający ponad 70% czystego kwasu (HNO_3).

f) *Mieszanki kwasu siarkowego z kwasem azotowym:*

1. zawierające najwyżej 30% czystego kwasu azotowego (HNO_3);
2. zawierające ponad 30% czystego kwasu azotowego (HNO_3).

g) *Kwas chlorowodorowy lub solny, mieszanki kwasu siarkowego z kwasem chlorowodorowym lub solnym.*

468 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

469 Les emballages vides ayant renfermé des matières radioactives doivent être exempts de contamination radioactive externe.

470 Les colis renfermant des matières radioactives devront toujours être à 10 m au moins des colis renfermant des objets de la classe VII, 2°, dans les halles aux marchandises, les gares et sur les quais. Par ailleurs, ils ne devront pas être chargés en commun avec des objets de la classe VII, 2°, dans un même chariot de manutention.

471-
499

CLASSE V. MATIÈRES CORROSIVES

1. Énumération des matières.

500 Parmi les matières visées par le titre de la classe V, celles qui sont énumérées au marg. 501 sont soumises aux conditions prévues aux marg. 501 à 522 et sont dès lors des matières du RID.

501 1° a) *L'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant (acide sulfurique renfermant de l'anhydride, oléum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen).*

b) *Les accumulateurs électriques remplis d'acide sulfurique, les boues de plomb contenant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs ou de chambres de plomb.*

c) *Les résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz).*

d) *L'acide sulfurique résiduaire provenant de la fabrication de la nitroglycérine, complètement dénitrifié.*

Nota. Incomplètement dénitrifié, l'acide sulfurique résiduaire provenant de la fabrication de la nitroglycérine n'est pas admis au transport.

e) *L'acide nitrique:*

1. ne titrant pas plus de 70% d'acide absolu (HNO_3);
2. titrant plus de 70% d'acide absolu (HNO_3).

f) *Les mélanges sulfonitriques:*

1. ne renfermant pas plus de 30% d'acide nitrique absolu (HNO_3);
2. renfermant plus de 30% d'acide nitrique absolu (HNO_3).

g) *L'acide chlorhydrique ou muriatique, les mélanges d'acide sulfurique et d'acide chlorhydrique ou muriatique.*

- h) *Kwas fluorowodorowy* [roztwory wodne zawierające najwyżej 85% czystego kwasu (HF)]; *kwas fluoroborowy skoncentrowany* [roztwory wodne zawierające więcej niż 44%, ale najwyżej 78% czystego kwasu (HBF₄)].

Uwaga. 1. Kwas fluorowodorowy skroplony jest materiałem klasy Id (zobacz c. m. 131, punkt 5); roztwory wodne zawierające więcej niż 85% czystego kwasu (HF) nie są dopuszczone do przewozu.

2. Roztwory kwasu fluoroborowego zawierające więcej niż 78% czystego kwasu (HBF₄) nie są dopuszczone do przewozu.

- i) *Kwas nadchlorowy* w roztworach wodnych zawierających najwyżej 50% czystego kwasu (HClO₄) oraz *kwas fluoroborowy rozcieńczony* [roztwory wodne zawierające powyżej 44% czystego kwasu (HBF₄)].

Uwaga. Roztwory wodne kwasu nadchlorowego zawierające ponad 50%, ale najwyżej 72,5% czystego kwasu (HClO₄) są materiałami klasy IIIc (zobacz c. m. 371 punkt 3). Roztwory zawierające więcej niż 72,5% czystego kwasu, również mieszaniny kwasu nadchlorowego z każdą inną cieczą z wyjątkiem wody, nie są dopuszczone do przewozu.

Co do punktów a) do i) również c. m. 501 a pod a) i b).

2. *Chlorek siarki*. Zobacz również c. m. 501 a pod a).
3. a) *Wodorotlenek sodu w roztworze (ług sodowy) i wodorotlenek potasu w roztworze (ług potasowy)*, również w mieszaninach takich, jak *preparaty kaustyczne (ługi kaustyczne)*, odpadki z rafinerii olejów, *zasady organiczne silnie żrące* (np. *sześciometylenodwuamina, sześciometylonoamina, hydrazyna* w roztworze wodnym nie zawierającym więcej niż 72% hydrazyny (N₂H₄)). Zobacz również c. m. 501 a pod a).

Uwaga. Roztwory wodne zawierające więcej niż 72% hydrazyny N₂H₄ nie są dopuszczone do przewozu.

- b) *Akumulatory elektryczne napełnione lugiem potasowym*. Zobacz również c. m. 501 a pod c).

4. *Brom*. Zobacz również c. m. 501a pod a).
5. *Kwas chlorooctowy, kwas mrówkowy*, zawierające 70% i więcej czystego kwasu. Zobacz również c. m. 501a pod a).

Uwaga. Przez kwas chlorooctowy należy rozumieć kwas mono-, dwu-, trójchlorooctowy i ich mieszaniny.

6. *Kwaśny siarczan sodu i kwaśne fluorki*. Zobacz również c. m. 501a pod a).

Uwaga. Kwaśny siarczan sodu nie podlega przepisom RID, jeżeli nadawca zaświadczy w liście przewozowym, że produkt nie zawiera wolnego kwasu siarkowego.

7. *Bezwodnik kwasu siarkowego*. Zobacz również c. m. 501a pod a) i d).
8. *Chlorek acetylu, chlorek benzoilu, pięciochlorek antymonu, chlorek chromyłu, tlenochlorek fosforu, pięciochlorek fosforu, trójchlorek fosforu, chlorek siarczyny, chlorek tionilu, czterochlorek cyny, czterochlorek tytanu, cztero-*

- h) *L'acide fluorhydrique* [solutions aqueuses titrant 85% au plus d'acide absolu (HF)]; *l'acide fluoborique concentré* [solutions aqueuses titrant plus de 44% et 78% au plus d'acide absolu (HBF₄)].

Nota. 1. L'acide fluorhydrique anhydre liquéfié est une matière de la classe Id (voir marg. 131, 5°); les solutions aqueuses titrant plus de 85% d'acide absolu (HF) ne sont pas admises au transport.

2. Les solutions d'acide fluoborique titrant plus de 78% d'acide absolu (HBF₄) ne sont pas admises au transport.

- i) *L'acide perchlorique* en solutions aqueuses titrant 50% au plus d'acide absolu (HClO₄) et *l'acide fluoborique dilué* [solutions aqueuses titrant 44% au plus d'acide absolu (HBF₄)].

Nota. Les solutions aqueuses d'acide perchlorique titrant plus de 50% et au plus 72,5% d'acide absolu (HClO₄) sont des matières de la classe IIIc (voir marg. 371, 3°). Les solutions titrant plus de 72,5% d'acide absolu ne sont pas admises au transport; il en est de même des mélanges d'acide perchlorique avec tout liquide autre que l'eau.

Pour a) à i), voir aussi marg. 501 a, sous a) et b).

- 2° *Le chlorure de soufre*. Voir aussi marg. 501 a, sous a).

- 3° a) *L'hydroxyde de sodium en solution (lessive de soude) et l'hydroxyde de potassium en solution (lessive de potasse)*, même en mélanges tels que les *préparations caustiques (lessives caustiques)*, les *résidus de raffineries d'huile*, les *bases organiques fortement caustiques* (par ex. *l'hexaméthylènediamine, l'hexaméthylèneimine, l'hydrazine* en solution aqueuse ne titrant pas plus de 72% d'hydrazine N₂H₄). Voir aussi marg. 501 a, sous a).

Nota. Les solutions aqueuses titrant plus de 72% d'hydrazine N₂H₄ ne sont pas admises au transport.

- b) *Les accumulateurs électriques remplis de lessive de potasse*. Voir aussi marg. 501 a, sous c).

- 4° *Le brome*. Voir aussi marg. 501 a, sous a).

- 5° *L'acide chloracétique, l'acide formique* titrant 70% et plus d'acide absolu. Voir aussi marg. 501 a, sous a).

Nota. Par acide chloracétique, l'on entend les acides mono-, di-, trichloracétiques et leurs mélangés.

- 6° *Le bisulfate de soude et les bifluorures*. Voir aussi marg. 501 a, sous a).

Nota. Le bisulfate de soude n'est pas soumis aux prescriptions du RID lorsque l'expéditeur certifie dans la lettre de voiture que le produit est exempt d'acide sulfurique libre.

- 7° *L'anhydride sulfurique*. Voir aussi marg. 501 a, sous a) et d).

- 8° *Le chlorure d'acétyle, le chlorure de benzoyle, le pentachlorure d'antimoine, le chlorure de chromyle, l'oxychlorure de phosphore, le pentachlorure de phosphore, le trichlorure de phosphore, le chlorure de sulfuryle, le chlorure*

chlerek krzemu oraz kwas chlorosulfonowy.
Zobacz również c. m. 501a pod a) i e).

9. Płynne substancje drażniące chlorowcowane, np. metylobromaceton. Zobacz również c. m. 501a pod a).
10. a) Roztwory wodne nadtlenu wodoru (woda utleniona), zawierająca ponad 6%, ale najwyżej 40% nadtlenu wodoru.
b) Roztwory wodne nadtlenu wodoru (woda utleniona), zawierające ponad 40%, ale najwyżej 60% nadtlenu wodoru.
Co do punktów a) i b) zobacz c. m. 501a pod a).

Uwaga. Nadtlenek wodoru i jego roztwory wodne zawierające więcej niż 60% nadtlenu wodoru są materiałami klasy IIIc (zobacz c. m. 371, punkt 1).

11. a) Roztwory podchlorynu zawierające najwyżej 50 g aktywnego chloru na litr;
b) Roztwory podchlorynu zawierające ponad 50 g aktywnego chloru na litr.
Co do punktów a) i b) zobacz c. m. 501a pod a).
12. Nie oczyszczone próżne naczynia po materiałach żrących wymienionych w punktach 1 do 5 oraz 7 do 9.

501a Nie są uważane za materiały RID materiały nadane do przewozu na niżej podanych warunkach:

- a) materiały wymienione w punktach 1 a) do d), e) 1, f) 1, g) do i) oraz 2 do 11 w ilościach do 1 kg każdego z tych materiałów, jeśli są zapakowane do naczyń szczelnie zamkniętych, odpornych na działanie zawartości i ułożonych starannie w mocnych i szczelnie zamkniętych opakowaniach ze ścisłego drewna;
- b) materiały wymienione w punktach 1 e) 2 oraz 1 f) 2, w ilościach do 200 gr każdego z tych materiałów, jeśli są zapakowane do naczyń szczelnie zamkniętych odpornych na działanie zawartości i jeżeli ułożono najwyżej 10 takich naczyń w skrzyni drewnianej, przekładając obójnym chłonnym materiałem wypełniającym;
- c) akumulatory elektryczne napełnione ługiem potasowym (punkt 3b), złożone z komór metalowych tak zamkniętych, ażeby ług potasowy nie mógł z nich wyciekać i jeżeli są zabezpieczone od zwarcia;
- d) bezwodnik kwasu siarkowego (punkt 7), zmieszany lub nie zmieszany z nieznaczną ilością kwasu fosforowego, jeżeli jest zapakowany w hermetycznie zamknięte zaopatrzone w uchwyty mocne pudła blaszane, ważące najwyżej 15 kg;
- e) pięciochlorok fosforu (punkt 8) sprasowany w bloki, ważące nie więcej niż 10 kg i zapakowane w hermetycznie zamknięte pudła blaszane, umieszczone następnie pojedynczo lub po kilka w pace z łat, skrzyni albo w małych pojemnikach (małych kontenerach).

de thionyle, le tétrachlorure d'étain, le tétrachlorure de titane, le tétrachlorure de silicium et l'acide chloro-sulfonique (chlorhydrine sulfurique). Voir aussi marg. 501 a, sous a) et e).

- 9° Les matières irritantes halogénées liquides, par ex. la méthylbromacétone. Voir aussi marg. 501 a, sous a).
- 10° a) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) titrant plus de 6 et au plus 40% de bioxyde d'hydrogène;
b) les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) titrant plus de 40 et au plus 60% de bioxyde d'hydrogène.
Pour a) et b), voir aussi marg. 501 a, sous a).

Nota. Le bioxyde d'hydrogène et ses solutions aqueuses titrant plus de 60% de bioxyde d'hydrogène sont des matières de la classe IIIc (voir marg. 371, 1°).

- 11° a) Les solutions d'hypochlorite titrant au plus 50 g de chlore actif par litre;
b) les solutions d'hypochlorite titrant plus de 50 g de chlore actif par litre.
Pour a) et b), voir aussi marg. 501 a, sous a).

- 12° Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé des matières corrosives des 1° à 5° et 7° à 9°.

501a Ne sont pas soumises aux conditions de transport du RID les matières remises au transport conformément aux dispositions ci-après:

- a) les matières des 1° a) à d), e) 1, f) 1, g) à i) et des 2° à 11°, 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 pas 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 matières des 1° e) 2 et 1° f) 2, en quantités de 200 g au plus pour chacune d'elles, à condition qu'elles soient emballées dans des récipients fermés de manière étanche, ne pouvant pas être attaqués par le contenu et que ceux-ci soient emballés, au nombre de 10 au plus, dans une caisse en bois avec interposition de matières absorbantes inertes formant tampon;
- c) les accumulateurs électriques remplis de lessive de potasse [(3° b)], composés des 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;
- d) l'anhydride sulfurique (7°), mélangé ou non avec une petite quantité d'acide phosphorique, à condition qu'il soit emballé dans de fortes boîtes en tôle, pesant au plus 15 kg; fermées hermétiquement et munies d'une poignée;
- e) le pentachlorure de phosphore (8°), pressé en blocs qui ne pèsent pas plus de 10 kg, à condition qu'ils soient emballés dans des boîtes en tôle soudées, étanches à l'air, placées, soit seules, soit en groupes, dans une harasse, une caisse ou un petit container.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania podane są pod F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

502

(1) Opakowanie musi być tak zamknięte i tego rodzaju, aby nic z jego zawartości nie mogło się przedostać na zewnątrz. Specjalne przepisy dotyczące akumulatorów elektrycznych [punkty 1 b) i 3 b)] są podane pod c. m. 504.

(2) Materiał, z którego jest zrobione opakowanie i jego zamknięcia, nie może ulegać działaniu zawartości ani tworzyć z nią szkodliwych związków.

(3) Opakowanie i jego zamknięcia muszą być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym warunkom przewozu. W szczególności przy materiałach w stanie ciekłym lub w roztworach, jeżeli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów” nie ma innych postanowień, muszą naczynia i ich zamknięcia stawiać opór ciśnieniu, jakie może się wytworzyć w normalnych warunkach przewozu wewnątrz naczyń, przy uwzględnieniu również obecności powietrza. W tym celu należy pozostawić wolną przestrzeń dostatecznie dużą, biorąc pod uwagę temperaturę napełnienia i temperaturę otoczenia w czasie przewozu. Opakowanie wewnętrzne powinno być dobrze ułożone w opakowaniu zewnętrznym.

(4) Jeśli jest przepisane lub dozwolone używanie naczyń szklanych, porcelanowych, kamionkowych i tym podobnych, albo z odpowiedniego materiału plastycznego, to, jeśli nie ma innego przepisu, naczynia te należy układać w naczyniach ochronnych. Naczynia szklane, porcelanowe lub kamionkowe albo z innych podobnych materiałów należy troskliwie ułożyć, przekładając materiałem wypełniającym. Materiały wypełniające powinny być dostosowane do właściwości materiałów pakowanych.

Butelki i inne naczynia szklane muszą być wolne od wad, które mogłyby osłabić ich wytrzymałość; w szczególności ciśnienie wewnętrzne musi być odpowiednio zmniejszone. Grubość ścian nie może być w żadnym przypadku mniejsza niż 2 mm, nie może być ona mniejsza niż 3 mm, jeśli ciężar naczynia przekracza 35 kg.

Zamknięcie musi być zabezpieczone dodatkowym urządzeniem jak czop, kaptur, opieczętowanie, przewiązanie itp., które nadaje się do przeszkodzenia rozluźnianiu podczas przewozu.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

503

(1) Materiały wymienione w punktach 1 do 6 (co do materiałów żrących zawartych w komorach akumulatorów elektrycznych zobacz c. m. 504) należy pakować do odpowiednich naczyń z zachowaniem następujących przepisów specjalnych:

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° b) et 3° b)], voir marg. 504.

(2) Les matières dont sont constitués les emballages et les fermetures ne doivent pas être attaquées par le contenu, ni provoquer de décomposition de celui-ci, ni former avec celui-ci de combinaisons novices ou dangereuses.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide ou en solution, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport. Les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.

(4) Lorsque des récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires ou en matière plastique appropriée sont prescrits ou admis, ils doivent, à moins d'une disposition contraire, être pourvus d'emballages protecteur. Les récipients en verre, porcelaine, grès ou matières similaires y seront soigneusement assujettis, avec interposition de matières formant tampon. Les matières de remplissage formant tampon seront adaptées aux propriétés du contenu.

Les bouteilles et autres récipients en verre doivent être exempts de défauts de nature à en affaiblir la résistance; en particulier, les tensions internes doivent avoir été convenablement atténuées. L'épaisseur des parois ne peut en aucun cas être inférieure à 2 mm. Elle ne sera pas inférieure à 3 mm lorsque le récipient pèse plus de 35 kg.

L'étanchéité du système de fermeture doit être garantie par un dispositif complémentaire: coiffe, cape, scellement, ligature, etc., propre à éviter tout relâchement au cours du transport.

2. Emballage de matières isolées.

503

(1) Les matières des 1° à 6° (pour les matières corrosives contenues dans les bacs des accumulateurs électriques, voir marg. 504) seront enfermées dans des récipients appropriés, et ceci avec les particularités suivantes:

a) odpadki kwaśne otrzymywane przy oczyszczaniu olejów mineralnych (punkt 1 c), zawierające kwas siarkowy mogący ociekać, tylko w naczynia z drewna lub żelaza;

b) kwas azotowy wymieniony w punkcie 1 e) 2 oraz mieszaniny kwasu siarkowego z kwasem azotowym wymienione w punkcie 1 f) 2:

1. w balony lub butelki szklane, zamknięte korkiem ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnych materiałów; naczynia należy ustawić w pozycji stojącej w koszach żelaznych lub wiklinowych albo w mocnych skrzyniach drewnianych i umocować w nich;
2. w naczynia metalowe, które nie mogą ulegać działaniu przewożonego kwasu i ewentualnie zawartych w nich zanieczyszczeń.

Sztuki przesyłki, które mogą być przetaczane, nie powinny ważyć ponad 400 kg, a jeżeli ich waga przekracza 275 kg, muszą być zapairzone w obrębie do przetaczania.

Naczynia wolno napełniać najwyżej do 93% ich pojemności;

c) kwas fluorowodorowy i skoncentrowany kwas fluoroborowy (punkt 1 h) tylko do naczyń z ołowiu, z żelaza powleczonych ołowiem albo wyłożonych od wewnątrz odpowiednim materiałem plastycznym albo sporządzonych z odpowiedniego materiału plastycznego.

Naczynia z ołowiu lub z odpowiedniego materiału plastycznego należy ułożyć w drewnianych skrzyniach zewnętrznych.

Roztwory kwasu fluorowodorowego, zawierające od 60 do 85% czystego kwasu, można również pakować do naczyń żelaznych nie powleczonych ołowiem.

Naczynia żelazne z roztworem kwasu fluorowodorowego, zawierającym 41% i więcej czystego kwasu oraz naczynia żelazne ze skoncentrowanym kwasem fluoroborowym powinny być zamknięte nagwintowanymi korkami.

d) materiały wymienione w punkcie 3 a) (z wyjątkiem hydrazyny) tylko do naczyń z żelaza, ze szkła, porcelany, kamionki lub podobnych materiałów albo z odpowiedniego materiału plastycznego; hydrazynę tylko do hermetycznie zamykanych naczyń szklanych o pojemności najwyżej 5 l, odpowiednio układając w pudełkach, umieszczonych następnie w skrzyniach drewnianych, albo do naczyń aluminiowych (co najmniej 99,5% Al), ze stali nierdzewnej lub żelaza powleczonych ołowiem. Wszystkie te naczynia muszą wytrzymać ciśnienie wewnętrzne 1 kg/cm² i mogą być napełnione tylko do 93% ich pojemności;

e) kwaśny siarczan sodu i kwaśne fluorki (punkt 6) do szczelnych naczyń ze szkła, jak beczek, albo do beczek metalowych wyłożonych od wewnątrz ołowiem, albo do beczek tekturowych lub dykty, podwójnych lub powleczonych wewnątrz parafiną lub podobnym materiałem, albo w worki z chlorku poliwinylu, dobrze przewiązane i umieszczone w drewnianych beczkach lub skrzyniach, których ściany, dna i wieka nie mogą uszkodzić worków; worki te muszą być w ten sposób trwale umieszczone, aby w czasie

a) les résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz) du 1° c), contenant de l'acide sulfurique susceptible de se séparer, seront renfermés dans des récipients en bois ou en fer;

b) l'acide nitrique du 1° e) 2 et les mélanges sulfonitriques du 1° f) 2 seront renfermés:

1° en bonbonnes ou bouteilles à col fermé par un bouchon en verre, porcelaine, grès ou matières similaires; ces récipients seront placés debout et bien assujettis à l'intérieur de paniers en fer ou en osier ou dans de fortes caisses en bois; ou

2° dans des récipients métalliques éprouvés à la corrosion pour l'acide à transporter, compte tenu des impuretés qui s'y trouvent éventuellement.

Les colis pouvant rouler sur eux-mêmes ne devront pas peser plus de 400 kg et au delà de 275 kg ils devront être munis de cercles de roulement.

Les récipients ne seront remplis qu'à 93% au plus de leur capacité;

c) l'acide fluorhydrique et l'acide fluoborique concentré [1° h)] seront refermés dans des récipients en plomb, en fer plombé ou revêtu de matière plastique appropriée ou en matière plastique appropriée. Les récipients en plomb ou en matière plastique seront placés dans une caisse d'expédition en bois.

Les solutions d'acide fluorhydrique, titrant de 60% à 85% d'acide absolu, peuvent également être renfermées dans des récipients en fer non plombés.

Les récipients en fer contenant des solutions d'acide fluorhydrique titrant 41% et plus d'acide absolu et ceux qui contiennent de l'acide fluoborique concentré doivent être fermés au moyen de bouchons vissés;

d) les matières du 3° a) (à l'exception de l'hydrazine) seront renfermées dans des récipients en fer, en verre, porcelaine, grès ou matières similaires ou en matière plastique appropriée, l'hydrazine doit être renfermée dans des récipients en verre fermés hermétiquement, d'une capacité ne dépassant pas 5 l, emballés avec un calage approprié dans des boîtes placées dans une caisse en bois, ou dans des récipients en aluminium (99,5% Al au moins) ou en acier inoxydable ou en fer avec un revêtement en plomb. Tous ces récipients devront résister à une pression intérieure de 1 kg/cm² et seront remplis jusqu'à 93% au plus de leur capacité;

e) le bisulfate de soude et les bifluorures (6°) seront renfermés dans des récipients étanches en bois, tels que des barils, ou dans des tonneaux métalliques revêtus intérieurement de plomb, ou dans des tonneaux en carton ou en bois déroulé, doublés ou revêtus intérieurement de paraffine ou d'une matière analogue, ou dans des sacs solides en chlorure de polyvinyle, bien ligaturés et placés à l'intérieur de fûts ou de caisses en bois dont les parois, le fond et le couvercle ne devront pas pouvoir porter dom-

przewozu nie mogły się przesuwac w swym opakowaniu ochronnym.

(2) Naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe i tym podobne nalezy ukladać w naczyniach ochronnych, wylozonych materialem wypeiniającym. Z wyjatkiem przewozu kwasu azotowego [punkt 1 e 2)] oraz mieszanin kwasu siarkowego z kwasem azotowym [punkt 1 f 2)] wylozenie materialem wypeiniającym nie jest konieczne, jezeli naczynia umieszczone sprzezyscie w zelaznych koszach ochronnych o pelnych scianach. Jako materiału wypeiniającego nalezy uzywac niepalnych materialow chlonnych — z wyjatkiem popiołu z wegla — jezeli naczynia zawieraja:

- a) dymiaczy kwas siarkowy [punkt 1 a)], zawierajacy co najmniej 20% wolnego bezwodnika, albo
- b) kwas azotowy, zawierajacy ponad 70% czystego kwasu [punkt 1 e 2)], albo
- c) mieszaniny kwasu siarkowego z kwasem azotowym, zawierajace ponad 30% czystego kwasu azotowego [punkt 1 f 2)], albo
- d) roztwory wodne kwasu nadchlorowego [punkt 1 i)], zawierajace ponad 30% tego kwasu, albo
- e) brom [punkt 4)].

(3) Przy kwasie azotowym, zawierajacym 60% i wiecej, ale najwyzej 70% czystego kwasu [punkt 1 e 1)], w balonach szklanych lub podobnych kruchych naczyniach, ktore sa wlozone do otwartych naczyń ochronnych, latwo zapalne materiały wypeiniajace musza byc odpowiednio impregnowane w takim stopniu, by nawet przy zetknieciu z plomieniem nie zapalaly sie. Przy kwasie azotowym, zawierajacym ponad 70% czystego kwasu [punkt 1 e 2)] i przy mieszaninach kwasu siarkowego z kwasem azotowym, zawierajacych ponad 30% czystego kwasu azotowego [punkt 1 f 2)] chlonne materiały wypeiniajace nie moga z zawartoscia naczyń wytwarzac niebezpiecznych związkow; grubosc wewnetrznej warstwy chlonnej nie moze w zadnym miejscu byc mniejsza niz 4 cm.

(4) Opakowanie ochronne naczyń kruchych z materialami, wymienionymi w punktach 1 do 5, z wyjatkiem skrzyń, powinny byc zaopatrzone w uchwyty. Z wyjatkiem kwasu azotowego zawierajacego ponad 70% czystego kwasu oraz mieszanin kwasu siarkowego z azotowym, zawierajacych ponad 30% czystego kwasu azotowego, sztuka przesyłki drobnej nie moze wazyc wiecej niz 75 kg.

(5) W przesyłkach wagonowych wolno przewozic luzem:

- a) odpadki kwaśne otrzymywane przy oczyszczaniu olejow mineralnych (punkt 1 c), zawierajace tylko nieznaczne ilosci kwasu siarkowego, mogace saczyc sie [zobacz c. m. 516 (1)];
- b) kwaśny siarczan sodu (punkt 6) [zobacz c. m. 516 (2)].

(6) Odnośnie do przewozu materialow wymienionych w punktach 1 a) i d) do i), 2, 3 a) oraz kwasu mrówkowego wymienionego w punkcie 5, zobacz c. m. 517.

(1) Komory akumulatorow elektrycznych napełnione kwasem siarkowym (punkt 1 b) musza byc

mage aux sacs; ce sacs devront etre calés de facon a ne pas pouvoir subir, en cours de transport, de deplacement par rapport a leur emballage protecteur.

(2) Les recipients en verre, porcelaine, grès ou matieres similaires seront assujettis, avec interposition de matieres formant tampon, dans des emballages protecteurs. Sauf pour l'acide nitrique du 1° e) 2 et les melanges sulfonitriques du 1° f) 2, l'interposition de ces matieres n'est pas obligatoire lorsque les recipients sont assujettis, de maniere elastique, dans des paniers en fer a parois pleines. Comme matieres formant tampon, il y a lieu d'utiliser des matieres absorbantes incombustibles — a l'exclusion des cendres de charbon — en quantite au moins egale au volume du contenu, lorsque les recipients renferment:

- a) de l'acide sulfurique fumant [1° a)], avec au moins 20% d'anhydride libre, ou
- b) de l'acide nitrique titrant plus de 70% d'acide absolu [1° e) 2)], ou
- c) des melanges sulfonitriques renfermant plus de 30% d'acide nitrique absolu [1° f) 2)], ou
- d) des solutions aqueuses d'acide perchlorique [1° i)], avec plus de 30% de cet acide, ou
- e) du brome [4°)].

(3) En ce qui concerne l'acide nitrique titrant 60% et plus, mais pas plus de 70% d'acide absolu [1° e) 1)], contenu dans des bonbonnes ou recipients fragiles analogues places dans des emballages protecteurs non fermes, si les matieres de rembourrage sont facilement inflammables, elles doivent etre convenablement ignifugees, de maniere que, meme au contact d'une flamme, elles ne prennent pas feu. En ce qui concerne l'acide nitrique titrant plus de 70% d'acide absolu [1° e) 2)] et les melanges sulfonitriques renfermant plus de 30% d'acide nitrique absolu [1° f) 2)], les matieres absorbantes formant tampon devront etre incapables de former des combinaisons dangereuses avec le contenu des recipients; l'epaisseur de la couche interieure absorbante ne doit en aucun point etre inferieure a 4 cm.

(4) Les emballages protecteurs des recipients fragiles renfermant des matieres des 1° a 5°, excepte les caisses, seront munis de poignees. A l'exception des colis contenant de l'acide nitrique titrant plus de 70% d'acide absolu et des melanges sulfonitriques renfermant plus de 30% d'acide nitrique absolu, un colis expedie comme envoi de detail ne doit pas peser plus de 75 kg.

(5) Peuvent etre egalement expedies en vrac par wagons complets:

- a) les residus acides de l'epuration des huiles minerales (Säureharz) du 1° c), qui ne contiennent que de faibles quantites d'acide sulfurique pouvant suinter [voir marg. 516 (1)];
- b) le bisulfate de soude (6°) [voir marg. 516 (2)].

(6) Pour le transport en wagons-reservoirs des matieres des 1° a) et d) a i), 2°, 3° a) et de l'acide formique du 5°, voir marg. 517.

(1) Les bacs des accumulateurs electriques remplis d'acide sulfurique [1° b)] seront assujettis

unieruchomione w skrzyniach do baterij. Akumulatory należy zabezpieczyć od zwarcia i ułożyć w skrzyni zewnętrznej, przekładając chłonnym materiałem wypełniającym. Sztuki przesyłki należy zaopatrzyć w uchwyty.

Jeżeli jednak komory są zrobione z wytrzymałego na wstrząsy i uderzenia materiału i tak urządzone, że kwas nie może wytryskiwać na zewnątrz w niebezpiecznej ilości, to opakowanie akumulatorów nie jest konieczne. Komory muszą być zabezpieczone od przesuwania się, przewrócenia i uszkodzenia i zaopatrzone w uchwyty. Sztuki przesyłki nie mogą mieć na zewnątrz kwasów w ilościach zagrażających niebezpieczeństwem.

Również komory i baterie wbudowane do pojazdów nie wymagają specjalnego opakowania, jeżeli pojazdy te są dobrze umocowane w wagonie kolejowym.

(2) Komory akumulatorów elektrycznych, napełnione ługiem potasowym [punkt 3 b)] muszą być sporządzane z metalu, a ich górna część musi być tak urządzona, aby ług nie mógł wytryskiwać w niebezpiecznej ilości. Akumulatory należy zabezpieczyć od zwarcia i umieścić w drewnianej skrzyni zewnętrznej.

505 (1) Bezwodnik kwasu siarkowego (punkt 7) należy pakować:

a) w zalutowane naczynia z blachy czarnej lub białej, albo w hermetycznie zamknięte butle z blachy czarnej, białej lub miedzi, albo

b) w zatopione na końcu naczynia szklane lub w hermetycznie zamknięte naczynia porcelanowe, kamionkowe i tym podobne.

(2) Naczynia należy ułożyć, przekładając niepalnym i chłonnym materiałem wypełniającym, w opakowaniu z drewna, blachy czarnej lub białej.

506 (1) Materiały wymienione w punkcie 8 należy pakować:

a) w naczynia ze stali, ołowiu lub miedzi, albo

b) w naczynia szklane z oszlifowanymi korkami szklanymi; naczynia te należy układać, przekładając materiałem wypełniającym, w opakowaniu z drewna lub, jeżeli zawierają więcej niż 5 kg materiału, w opakowaniu metalowym.

(2) Odnośnie do przewozu kwasu chlorosulfonowego i chloru tionyłu (punkt 8) w wagonach-pojemnikach, zobacz c. m. 517.

507 Płynne chlorowcowane substancje drażniące (punkt 9) należy pakować:

a) w ilościach najwyższej 100 g w ampułki szklane, zatapiane na końcu, które należy napełniać najwyżej do 95% ich pojemności i układać pojedynczo lub po kilka w naczyniach blaszanych lub drewnianych, przekładając niepalnym i chłonnym materiałem wypełniającym;

b) w naczynia szklane z oszlifowanymi korkami szklanymi, mające najwyżej 5 l pojemności. Naczynia te należy wypełniać najwyżej do 95% ich pojemności i układać, przekładając niepalnym chłonnym materiałem wypełniającym, bądź w skrzyni wyłożonej blachą lutowaną,

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 en bois. Le colis doit être muni de poignées.

Toutefois si les bacs sont en matières résistantes aux chocs et aux coups 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 et seront munis de poignées. Les colis ne doivent pas montrer à l'extérieur des quantités dangereuses d'acide.

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° b)] 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 en bois.

505 (1) L'anhydride sulfurique (7°) sera emballé:

a) dans des récipients en tôle noire ou en fer-blanc fabriqués par brasage 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 porcelaine, grès ou matières similaires 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 (1) Les matières du 8° 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.

(2) Pour le transport de l'acide chloro-sulfonique et du chlorure de tionylyle du 8° en wagons-réservoirs, voir marg. 517.

507 Les matières irritantes halogénées liquides (9°) 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% au plus de leur capacité et seront assujetties, soit seules, 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% au plus de leur capacité et seront assujettis, avec interposition de matières non combustibles et absorbantes formant tampon, soit dans une caisse

która przy większej ilości naczyń nie może zawierać więcej niż 20 l materiałów drażniących, bądź też każde oddzielnie w pudełkach z blachy lutowanej, które pojedynczo lub po kilka powinny być ułożone w skrzyniach, albo

- c) w butelki metalowe z zamknięciem wkręcany, które można napełniać tylko do 95% ich pojemności.

508

(1) Roztwory wodne nadtlenu wodoru, zawierające ponad 6%, ale najwyżej 40% nadtlenu wodoru [punkt 10a)], należy pakować do naczyń ze szkła, porcelany, kamionki, aluminium o zawartości co najmniej 99,5% aluminium, albo ze stali specjalnej, która nie może spowodować rozkładu nadtlenu wodoru, albo z odpowiedniego materiału plastycznego.

Naczynia o pojemności do 3 litrów należy układać, przekładając odpowiednim ogniotrwałym materiałem wypełniającym, w skrzyniach drewnianych. Jedna taka sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 35 kg.

Jednak naczynia o objętości powyżej 3 litrów muszą odpowiadać następującym warunkom:

- a) naczynia z aluminium i ze stali specjalnej muszą być umieszczone w pozycji stojącej. Waga jednej sztuki przesyłki nie może przekraczać 250 kg;
- b) naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe lub z materiału plastycznego należy pakować w opakowanie ochronne zaopatrzone w uchwyty, w których muszą zachować pozycję stojącą. Z wyjątkiem naczyń z materiału plastycznego, naczynia wewnętrzne należy układać w opakowaniu zewnętrznym, przekładając odpowiednimi niepalnymi materiałami wypełniającymi. Jedna taka sztuka przesyłki nie może ważyć więcej niż 90 kg.

Co do zamknięcia i stopnia napełnienia zobacz ustęp (3).

(2) Roztwory wodne nadtlenu wodoru, zawierające ponad 40% ale najwyżej 60% nadtlenu wodoru (punkt 10 b) należy pakować:

- a) w naczynia aluminiowe o zawartości co najmniej 99,5% aluminium, albo ze stali specjalnej, która nie może spowodować rozkładu tlenu wodoru. Naczynia muszą mieć możliwość pozostawania w pozycji stojącej, pojemność naczyń nie może przekraczać 200 litrów;
- b) w naczynia szklane, porcelanowe, kamionkowe lub z odpowiedniego materiału plastycznego o pojemności najwyżej 20 litrów. Każde naczynie należy ułożyć, przekładając chłonnymi, niepalnymi, obojętnymi materiałami wypełniającymi, w opakowaniu z blachy żelaznej o pełnych ścianach, wyłożonym od wewnątrz podwójnie odpowiednimi materiałami; to opakowanie należy z kolei umieścić w skrzyni drewnianej z pokrywą w formie daszka.

Co do zamknięcia i stopnia napełnienia zobacz ustęp (3).

(3) Naczynia o pojemności do 3 litrów muszą być zaopatrzone w hermetyczne zamknięcie. W tym przypadku naczynia napełnia się taką ilość

munie interiorieurement d'un revêtement étanche en tôle fermé par brasage, qui, s'il y plusieurs réipients, ne doit pas contenir plus de 20 l de matière irritante, ou isolément, dans des boîtes en tôle fermées par brasage, 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% au plus de leur capacité.

508

(1) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant plus de 6 et au plus 40% de bioxyde d'hydrogène [10° a)] seront renfermées dans des réipients en verre, porcelaine, grès, aluminium titrant 99,5% au moins, acier spécial non susceptible de provoquer la décomposition du bioxyde d'hydrogène ou en une matière plastique appropriée.

Les réipients ayant une capacité maximum de 3 litres seront assujettis soit seuls, soit en groupes, avec interposition de matières convenablement ignifugées formant tampon, dans des caisses en bois. Ces colis auront un poids de 35 kg au plus.

Si les réipients ont une capacité supérieure à 3 litres, ils devront satisfaire aux conditions ci-après:

- a) les réipients en aluminium et en acier spécial devront pouvoir se tenir sûrement debout sur leur fond. Le poids des colis ne doit pas dépasser 250 kg;
- b) les réipients en verre, porcelaine, grès ou matière plastique seront placés dans des emballages protecteurs appropriés et solides qui les maintiennent sûrement debout et qui seront munis de poignées. A l'exception de ceux qui sont en matière plastique, les réipients intérieurs seront assujettis dans les emballages extérieurs avec interposition de matières convenablement ignifugées formant tampon. Un colis de ce genre ne devra pas peser plus de 90 kg.

En ce qui concerne la fermeture et le degré de remplissage, voir al. (3).

(2) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène titrant plus de 40 et au plus 60% de bioxyde d'hydrogène [10° b)] seront renfermées:

- a) dans des réipients en aluminium titrant 99,5% au moins ou en acier spécial non susceptible de provoquer la décomposition du bioxyde d'hydrogène, qui devront pouvoir se tenir sûrement debout sur leur fond. La capacité de ces réipients ne doit pas dépasser 200 litres;
- b) dans des réipients en verre, porcelaine ou grès ou bien dans des réipients en matière plastique appropriée, d'une capacité non supérieure à 20 litres. Chaque réipient sera assujetti, avec interposition de matières absorbantes, incombustibles et inertes, dans un emballage en tôle de fer à parois pleines, interiorieurement doublé de matières appropriées, placé à son tour dans une caisse d'emballage en bois munie d'un couvercle de protection formant toiture.

En ce qui concerne la fermeture et le degré de remplissage, voir al. (3).

(3) Les réipients qui ont une capacité jusqu'à 3 litres au plus pourront avoir une fermeture hermetique. Dans ce cas, ces réipients seront remplis

cią roztworów w gramach, która równa jest co najmniej $\frac{2}{3}$ liczby cm^3 wyrażającej pojemność naczynia.

Naczynia o pojemności ponad 3 litry muszą być zaopatrzone w zamknięcia specjalne, które przeciwdziałają wytwarzaniu się nadeisnienia w naczyniu oraz wyciekaniu płynu i dostawaniu się obcych substancji do wnętrza naczynia. Przy naczyniach pojedynczo zapakowanych naczynie zewnętrzne musi być zaopatrzone w kaptur, który ochrania zamknięcie i równocześnie dozwala stwierdzić, czy urządzenie zamykające jest skierowane do góry. Naczynia te można napełniać najwyżej do 95% ich pojemności.

(4) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach i wagonach-garnkach zobacz c. m. 517.

509 (1) Roztwory podchlorynów (punkt 11) należy pakować:

- a) do naczyń ze szkła, porcelany, kamionki i tym podobnych albo do naczyń z odpowiedniego materiału plastycznego, które należy umieścić w opakowaniu ochronnym; naczynia kruche należy zabezpieczyć przekładając materiałem wypełniającym, albo,
- b) do beczek metalowych, wyłożonych od wewnątrz odpowiednim materiałem.

(2) Dla roztworów podchlorynów wymienionych w punkcie 11 b) naczynia lub beczki winny być zaopatrzone w urządzenia do wypuszczania oparów lub w wentyle ciśnienia (klapy bezpieczeństwa).

(3) Co do przewozu w wagonach-pojemnikach zobacz c. m. 517.

3. Pakowanie razem.

510 Spośród materiałów wymienionych pod c. m. 501 [z wyjątkiem materiałów wymienionych w punktach 1 e) 2 i 1 f) 2, których nie wolno łączyć w jedną sztukę przesyłki, ani razem ze sobą, ani z materiałami innych punktów tej c. m., ani z materiałami lub przedmiotami innych klas, ani z innymi towarami] można łączyć w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą, albo z materiałami lub przedmiotami innych klas, albo z innymi towarami tylko niżej podane materiały i tylko pod następującymi warunkami:

- a) razem ze sobą: materiały wymienione w tym samym punkcie. Po opakowaniu ich według przepisów dla sztuki przesyłki należy je łączyć w drewnianym opakowaniu zbiorowym albo w małym pojemniku (małym kontenerze);
- b) razem ze sobą albo z materiałami lub przedmiotami innych klas, jeżeli i o ile pakowanie razem jest również dla nich dozwolone — albo z innymi towarami:
 1. materiały wymienione w punkcie 1 [z wyjątkiem materiałów wymienionych w punktach 1 e) 2 i 1 f) 2], 2 do 5, 7 i 11, w ilości najwyżej 15 kg każdego z tych materiałów,
 2. materiały wymienione w punkcie 8 w ilości najwyżej 5 kg każdego z tych materiałów;
 3. materiały wymienione w punktach 10 a) w naczyniach o zawartości najwyżej po 1 kg, ogółem najwyżej 10 kg.

Materiały opakowane według przepisów dla sztuk przesyłki należy łączyć razem z innymi to-

d'un poids de solution en grammes égal au plus aux $\frac{2}{3}$ du chiffre exprimant la capacité du récipient libellé en cm^3 .

Les récipients de capacité supérieure à 3 litres seront munis d'une fermeture spéciale empêchant la formation d'une surpression intérieure et qui doit aussi empêcher la fuite du liquide et la pénétration de substances étrangères à l'intérieur du récipient. Pour les récipients emballés isolément, l'emballage extérieur sera muni d'un capuchon qui doit protéger ladite fermeture et permettre toutefois de vérifier si le dispositif de fermeture est orienté vers le haut. Ces récipients pourront être remplis jusqu'à 95% au plus de leur capacité.

(4) Pour le transport en wagons-réservoirs et en wagons-jarres, voir marg. 517.

509 (1) Les solutions d'hypochlorite (11°) seront emballées:

- a) dans des récipients en verre, porcelaine, grès ou matière similaire ou en matière plastique appropriée, assujettis dans des emballages protecteurs; les récipients fragiles y seront assujettis avec interposition de matières formant tampon; ou
- b) dans des tonneaux en métal, pourvus à l'intérieur d'un revêtement appropriée.

(2) Pour les solutions d'hypochlorite du 11° b), les récipients ou les tonneaux seront conçus de manière à laisser échapper les vapeurs ou munis de soupapes de pression.

(3) Pour le transport en wagons-réservoirs, voir marg. 517.

3. Emballage en commun.

510 Parmi les matières dénommées au marg. 501 [à exclusion de celles des 1° e) 2 et 1° f) 2 qui ne doivent pas être réunies dans un même colis, ni avec des matières d'un autre chiffre de ce marginal, ni avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, ni avec d'autres marchandises], peuvent seulement être réunies dans un même colis, soit entre elles, soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes, soit également 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 ou dans un petit container;
- b) entre elles ou avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — ou avec d'autres marchandises:
 - 1° matières des 1° [à l'exception des 1° e) 2 et 1° f) 2], 2° à 5°, 7° et 11°, en quantité de 15 kg au plus pour chacune d'elles;
 - 2° matières du 8°, en quantité de 5 kg au plus pour chacune d'elles;
 - 3° matières du 10° 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

warami w drewnianym opakowaniu zbiorowym albo w małym pojemniku (małym kontenerze); opakowanie zbiorowe nie może ważyć więcej niż 75 kg.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki (zobacz Dodatek V).

511 Skrzynie z akumulatorami elektrycznymi [punkty 1 b) i 3 b)] muszą posiadać wyraźny i nie zacierający się napis „Akumulatory elektryczne”. Napis ma być sporządzony w jednym z języków urzędowych kraju wysyłającego i oprócz tego w języku francuskim, niemieckim lub włoskim, chyba że taryfy międzynarodowe lub specjalne porozumienia, zawarte między rządami kolejowymi, postanawiają inaczej.

512 (1) Każda sztuka przesyłki z materiałami wymienionymi w punktach 1 do 4, 7 do 9 i 10 b) musi być zaopatrzona w nalepkę według wzoru nr 4. Jeżeli materiały są w stanie płynnym i są zapakowane do naczyń kruchych, umieszczonych w skrzyniach lub w innym opakowaniu ochronnym w sposób niewidoczny od zewnątrz, każda sztuka przesyłki musi być zaopatrzona ponadto w nalepki według wzorów nr 7 i 8. Nalepki wg wzoru nr 7 należy umieścić u góry na dwu przeciwległych ścianach skrzyń, a na innych opakowaniach w odpowiedni sposób.

(2) Nalepki przepisane w ustępie (1) należy umieszczać również na sztukach przesyłki, w których materiały wymienione w punktach 1 do 4, 7 do 9 i 10 b) są zapakowane razem z innymi materiałami, przedmiotami lub towarami zgodnie z postanowieniami c. m. 510.

(3) Każda skrzynia zawierająca akumulatory elektryczne [punkty 1 b) i 3 b)], jak również sztuki przesyłki, które ważą nie więcej niż 75 kg i zawierają materiały wymienione w punktach 1, 2, 3, 5, 7 i 11, a które według c. m. 515 (2) wolno ładować do wagonów krytych, muszą być zaopatrzone ponadto na dwu przeciwległych ścianach w nalepki według wzoru nr 7.

(4) W razie przewozu w przesyłkach wagonowych umieszczanie na sztukach przesyłki nalepki według wzoru nr 4, przewidziane wyżej pod (1) i (2), nie jest konieczne (zobacz również c. m. 519).

B. Sposób nadawania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

513 Materiały wymienione w punktach 1 do 5, 7, 10 b) i 11 można przewozić jako przesyłki pośpieszne tylko w przesyłkach wagonowych, z wyjątkiem takich przesyłek, które według c. m. 515 (2) można ładować do wagonów krytych.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

514 (1) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 501. Gdy punkty 3 i 9 nie podają nazwy materiału, należy podać nazwę handlową. Nazwę towaru należy podkreślić kolorem czerwonym i uzupełnić przez podanie klasy, numeru punktu, w którym materiał wymieniono, ewentualnie rów-

son't propres et seront réunies dans un emballage collecteur en bois ou dans un petit contenant avec les autres marchandises; l'emballage collecteur ne doit pas peser plus de 75 kg.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis (voir Appendice V).

511 Les caisses contenant des accumulateurs électriques [1° b) et 3° b)] 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 conclus entre les administrations ferroviaires n'en disposent autrement.

512 (1) Tout colis renfermant des matières des 1° à 4°, 7° à 9° et 10° b) doit être muni d'une étiquette conforme au modèle N° 4. Si les matières sont à l'état liquide et sont renfermées dans des récipients fragiles placés dans des caisses ou d'autres emballages de protection de façon à n'être pas visibles de l'extérieur, les colis seront en outre munis d'étiquettes conformes aux modèles Nos 7 et 8. Les étiquettes du modèle N° 7 seront apposées en haut sur deux faces latérales opposées lorsqu'il s'agit de caisses ou d'une façon équivalente lorsqu'il s'agit d'autres emballages.

(2) Les étiquettes prescrites à l'al. (1) seront également apposées sur les colis dans lesquels les matières des 1° à 4°, 7° à 9° et 10° b) sont emballées en commun avec d'autres matières, objets ou marchandises conformément au marg. 510.

(3) Toute caisse renfermant des accumulateurs électriques [1° b) et 3° b)], ainsi que les colis qui ne pèsent pas plus de 75 kg, renfermant des matières des 1°, 2°, 3°, 5°, 7° et 11°, qui, conformément au marg. 515 (2), peuvent être chargés dans des wagons couverts, seront en outre munis, sur deux faces latérales opposées, d'étiquettes conformes au modèle N° 7.

(4) Pour les expéditions en wagons complets, l'apposition sur les colis de l'étiquette N° 4, prévue aux alinéas (1) et (2) n'est pas nécessaire (voir aussi marg. 519).

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

513 Les matières des 1° à 5°, 7°, 10° b) et 11° ne sont admises en grande vitesse qu'en wagons complets, excepté les envois qui, conformément au marg. 515 (2), peuvent être chargés dans des wagons couverts.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

514 (1) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 501. Dans le cas où les 3° et 9° ne contiennent pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge et suivie de

niez litery, z dodaniem skrótu „RID” (n. p. V, punkt 1 e) 2, RID).

(2) Nadawca musi w liście przewozowym zaświadczyć, co następuje:

- a) w razie zapakowania materiałów w naczynia kruche:
 - dla kwasu siarkowego dymiącego [punkt 1 a)]: zawartość wolnego bezwodnika;
 - dla kwasu azotowego [punkt 1 e)]: zawartość czystego kwasu (HNO_3);
 - dla mieszanin kwasu siarkowego z kwasem azotowym [punkt 1 f)]: zawartość czystego kwasu azotowego (HNO_3);
 - dla kwasu nadchlorowego [punkt 1 i)]: zawartość kwasu nadchlorowego;
 - dla roztworów wodnych nadtlenku wodoru (punkt 10): zawartość nadtlenku wodoru:

Bez powyższych wskazówek naczynia kruche, zawierające dymiący kwas siarkowy i kwas nadchlorowy, muszą być opakowane zgodnie z c. m. 503 (2), zawierające kwas azotowy oraz mieszaniny kwasu siarkowego z kwasem azotowym zgodnie z c. m. 503 (1) b), (2) i (3), a roztwory wodne nadtlenku wodoru zgodnie z c. m. 508 (2).

- b) dla kwasu fluorowodorowego [punkt 1 h)]: zawartość fluorowodoru.

Bez takiej wskazówki uważa się kwas za kwas fluorowodorowy, zawierający 41% i więcej fluorowodoru [c. m. 503 (1) c)]; przy przewozie w wagonach-pojemnikach cysterny muszą być zrobione z blachy żelaznej pokrytej ołowiem [c. m. 517 (3)];

- c) jeżeli przewóz opakowanego kwaśnego siarczanu sodu (punkt 6) odbywa się w wagonie krytym lub jeżeli materiał ten przewozi się luzem jako przesyłka wagonowa w wagonie wyłożonym tylko parafinowaną lub smołowaną tekturą [zobacz c. m. 516 (2)], należy zamieścić wzmiankę „kwaśny siarczan sodu, suchy”.

(3) W listach przewozowych, sporządzanych na przesyłki, w których materiał wymieniony pod c. m. 501 zapakowano razem w jednej sztuce przesyłki z innymi materiałami RID albo razem z innymi towarami, należy wzmianki przewidziane dla każdego z tych materiałów i przedmiotów umieścić osobno.

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki.

515

(1) Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w punktach 1 do 6, 7, 10 b) i 11 należy ładować do wagonów niekrytych.

(2) Do wagonów niekrytych lub krytych pod oponami można ładować bez względu na ilość sztuk przesyłki:

- a) sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w ustępie (1), w formie mocnych beczek metalowych, pod warunkiem, że beczki te będą ustawiane otworami do góry i tak umocowane, by nie mogły się przetaczać ani przewracać.

l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération, complété, le cas échéant, par la lettre, et du sigle «RID» [par ex. V, 1° e) 2, RID.]

(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 sulfurique fumant [1° a)]: la teneur en anhydride libre;

pour l'acide nitrique [1° e)]: la teneur en acide absolu (HNO_3);

pour les mélanges sulfonitriques [1° f)]: la teneur en acide nitrique absolu (HNO_3);

pour l'acide perchlorique [1° i)]: la teneur en acide perchlorique;

pour les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène (eau oxygénée) du 10°: la teneur en bioxyde d'hydrogène.

A défaut de cette indication, l'acide sulfurique fumant et l'acide perchlorique contenus dans des récipients fragiles seront emballés conformément au marg. 503 (2), l'acide nitrique et les mélanges sulfonitriques conformément au marg. 503 (1) b), (2) et (3) et les solutions de bioxyde d'hydrogène conformément au marg. 508 (2);

- b) pour l'acide fluorhydrique [1° h)]: la teneur en acide fluorhydrique.

A défaut de cette indication, cet acide sera traité comme l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide absolu de 41% et plus [marg. 503 (1) c)]; si cet acide est transporté en wagons-réservoirs, les récipients seront en tôle de fer plombée [marg. 517 (3)];

- c) lorsque le chargement du bisulfate de soude (6°), emballé, est effectué dans un wagon couvert, ou lorsque cette matière, en vrac, est expédiée en wagons complets dans des véhicules qui ne sont revêtus intérieurement que de carton paraffiné ou goudronné [voir marg. 516 (2)], la mention «bisulfate de soude sec» devra être indiquée.

(3) Dans les lettres de voiture afférentes aux colis, dans lesquels une matière dénommée au marg. 501 est emballé en commun avec d'autres matières ou objets du RID au avec d'autres marchandises, les mentions relatives à chacun de ces objets ou matières doivent être indiquées séparément.

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

515

(1) Les colis renfermant des matières des 1° à 6°, 7°, 10° b) et 11° seront chargés dans les wagons découverts.

(2) Peuvent toutefois être chargés sans égard au nombre des colis dans des wagons couverts, ou découverts bâchés:

- a) les colis renfermant les matières énoncées à l'alinéa (1) et constitués par des forts fûts en métal, à condition que ceux-ci soient chargés avec leurs ouvertures en haut et calés de sorte qu'ils ne puissent ni rouler ni se renverser.

Jednak — jako przesyłki drobne — beczki z kwasem fluorowodorowym [punkt 1 h)] i z roztworami podchlorynów (punkt 11) nie mogą ważyć więcej niż 75 kg, a beczki z materiałami wymienionymi w punkcie 3 mogą być napełnione najwyżej do 95% ich pojemności;

b) sztuki przesyłki z naczyń kruchych, jeśli każde naczynie jest umieszczone w ochronnym opakowaniu, wyłożonym materiałem wypełniającym, jaki odpowiada przepisom opakowania przewidzianym w c. m. dla każdego materiału, a jeśli chodzi o materiały wymienione w punktach 1, 3, 5, 10 a i 11, to umieszczone w koszach żelaznych; sztuki przesyłki zawierające kwas azotowy [punkt 1 e) 2)] pakowany w naczynia kruche, lub mieszaniny kwasu siarkowego z kwasem azotowym [punkt 1 f) 2)], ułożone w skrzyniach drewnianych z pełnymi ściankami z przełożeniem materiałem wypełniającym według przepisów c. m. 503 (2) i (3), nie mogą ważyć ponad 55 kg;

c) gaśnice, zawierające kwasy wymienione w punkcie 1;

d) akumulatory elektryczne [punkty 1 b) i 3 b)].

(3) Naczynia kruche, należące do jednej i tej samej przesyłki, należy tak umocować, by nie mogły się przesuwac i aby wypłynięcie zawartości nie było możliwe.

Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w punktach 1 e) 2 i 1 f) 2 muszą spoczywać na stałej podstawie; zabronione jest stosowanie do klinowania siana lub innych materiałów łatwo zapalnych. Wagony przeznaczone do przewozu tych materiałów muszą być przed przewozem dokładnie oczyszczone, a w szczególności starannie oczyszczone ze wszystkich zapalnych pozostałości (siano, słoma, papier itp.).

(4) Jeżeli jedna i ta sama przesyłka obejmuje balony szklane i butle kamionkowe, to takie naczynia należy ułożyć oddzielnie.

(5) Co do używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi do przewozu materiałów wymienionych w punktach 1 e) 2 i 1 f) 2 zobacz Do-datek IV.

b. Dla przewozu luzem.

516 (1) Jeżeli odpadki kwaśne otrzymywane przy oczyszczaniu olejów mineralnych [punkt 1 c)] przewozi się luzem w przesyłkach wagonowych, wówczas podłogę wagonu należy pokryć dostateczną warstwą zmielonego lub drobno potłuczonego wapnia lub wapna gaszonego.

(2) Kwaśny siarczan sodu (punkt 6) przy przewozie luzem w przesyłkach wagonowych należy ładować do wagonów wyłożonych ołowiem albo dostatecznie grubą warstwą parafinowanej lub bitumizowanej tektury. Wagony niekryte należy nakrywać oponami w taki sposób, aby opony nie mogły dotykać ładunku.

c. Dla wagonów-pojemników.

517 (1) Materiały wymienione w punkcie 1 (z wyjątkiem akumulatorów elektrycznych, szlamu ołowianego zawierającego kwas siarkowy i odpadków kwaśnych otrzymywanych przy oczyszczaniu olejów mineralnych), w punktach 2, 3 a), kwas

Toutefois, pour les expéditions en envois de détail, les fûts métalliques renfermant de l'acide fluorhydrique [1° h)] ou des solutions d'hypochlorite (11°) ne doivent pas peser plus de 75 kg et ceux renfermant des matières du 3° ne doivent être remplis que jusqu'à 95% de leur capacité;

b) les colis constitués par des récipients fragiles, à condition que les récipients soient assujettis, avec interposition de matières formant tampon (qui doivent correspondre aux prescriptions prévues aux différents marginaux concernant l'emballage de chaque matière), dans des emballages protecteurs en bois ou, s'il s'agit de matières des 1°, 3°, 5°, 10° a) et 11°, dans des paniers de fer. Lorsqu'il s'agit d'acide nitrique du 1° e) 2 ou des mélanges sulfonitriques du 1° f) 2 renfermés dans des récipients fragiles, conformément au marg. 503 (2) et (3), assujettis, avec interposition de matières formant tampon, dans des caisses en bois à parois pleines, chaque colis ne devra pas peser plus de 55 kg;

c) les extincteurs d'incendie contenant des acides du 1°;

d) les accumulateurs électriques [1° b) et 3° b)].

(3) Dans un même chargement, les récipients fragiles doivent être calés de façon à éviter tout déplacement et tout déversement du contenu.

Lorsqu'il s'agit des colis renfermant des matières du 1° e) 2 ou du 1° f) 2, ils doivent tous reposer sur un plancher robuste; l'emploi, pour le calage, de paille ou de toute autre matière facilement inflammable est interdit. Les wagons destinés à recevoir ces matières doivent être soigneusement nettoyés et en particulier débarrassés de tout débris combustible (paille, foin, papier, etc.)

(4) Quand un même chargement réunit à la fois des bonbonnes en verre et des touries en grès, ces diverses sortes de récipients doivent être groupées par nature.

(5) Pour l'utilisation des wagons munis d'installations électriques au transport des matières des 1° e) 2 et 1° f) 2, voir Appendice IV.

b. Pour les transport en vrac.

516 (1) Pour les wagons complets des résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz) du 1° c), en vrac, 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°) en vrac sera chargé dans des wagons revêtus intérieurement de plomb ou d'une épaisseur suffisante de carton paraffiné ou goudronné. Les wagons découverts seront aménagés de manière que la bâche ne puisse toucher le chargement.

c. Pour les wagons-réservoirs.

517 (1) Les matières du 1° (à l'exception des accumulateurs électriques, des boues de plomb contenant de l'acide sulfurique et des résidus acides de l'épuration des huiles minérales), les 2°, 3° a), l'acide formique (5°), l'acide chloro-sulfo-

mrówkowy (punkt 5), kwas chlorosulfonowy i chlorek tionylu (punkt 8) oraz materiały wymienione w punktach 10 i 11 wolno przewozić w wagonach-pojemnikach; naczynia i ich zamknięcia muszą odpowiadać ogólnym przepisom c. m. 502 [zobacz jednak ustępy (5) i (6)].

(2) Cysterny zawierające płyny wymienione w punktach 1 e) 2 i 1 f) 2 muszą odpowiadać warunkom przewidzianym dla naczyń metalowych [zobacz c. m. (1) b)]. Można je napełniać najwyżej do 95% ich pojemności.

(3) Dla przewozu kwasu fluorowodorowego [punkt 1 h)] cysterny muszą być zrobione z blachy żelaznej powleczonej ołowiem; dla przewozu kwasu fluorowodorowego zawierającego 60% do 85% fluorowodoru można używać również naczyń żelaznych nie pokrytych ołowiem. Naczynia nie mogą posiadać w swych dolnych częściach rur odpływowych, lecz muszą być opróżniane górą za pomocą sprężonego powietrza.

(4) Przy wagonach-pojemnikach zawierających hydrazynę [punkt 3 a)] otwory muszą być hermetycznie zamknięte, a zamknięcie musi być chronione przez dobrze umocowany kaptur metalowy.

(5) Dla przewozu roztworów wodnych nadtlenu wodoru (punkt 10) należy używać wagonów-garnków lub cystern. Cysterny muszą być zrobione ze spawanego aluminium, zawierającego co najmniej 99,5% czystego aluminium, albo ze stali specjalnej, która nie może spowodować rozkładu nadtlenu wodoru. Naczynia nie mogą mieć w swej dolnej części żadnych otworów. Jednak, jeżeli istnieją cysterny z otworami w ich dolnej części, to otwory te należy na czas przewozu dobrze zamknąć i zablokować.

Zamknięcie pojemników i garnków musi być takie, aby w naczyniu nie mogło powstać nadmierne ciśnienie, ani ciecz nie mogła wytryskać na zewnątrz, ani do wnętrza naczynia nie dostawały się obce substancje.

(6) Cysterny przeznaczone do przewozu roztworów podchlorynu (punkt 11) muszą być wyłożone odpowiednim materiałem. Dla przewozu roztworów podchlorynu, zawierających ponad 50 g aktywnego chloru na litr, wagony-pojemniki powinny poza tym być tak skonstruowane, aby w naczyniu nie mogło powstać nadmierne ciśnienie, ani ciecz nie mogła wytryskać na zewnątrz.

d. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

518

(1) Z wyjątkiem kruchych sztuk przesyłki i sztuk przesyłki zawierających materiały wymienione w punktach 1, 3 b), 4, 7 i 10 można sztuk przesyłki zawierające materiały niniejszej klasy ładować do małych pojemników (małych kontenerów).

(2) Materiały wymienione w punktach 1 a) i d) 2, 3 a, kwas mrówkowy (punkt 5), kwas chlorosulfonowy i chlorek tionylu (punkt 8) można ładować również do małych pojemników (małych kontenerów), które odpowiadają warunkom dla naczyni przewożonych jako sztuki przesyłki.

(3) Kwaśny siarczan sodu (punkt 6) można również umieścić bez opakowania wewnętrznego

niq i le chlorure de thionyle (8°), ainsi que les matières des 10° et 11° peuvent être transportés dans des wagons-réservoirs. Les récipients et leurs fermetures seront conformes à l'esprit des conditions générales d'emballage du marg. 502 [voir toutefois sous (5) et (6)].

(2) Les récipients des wagons-réservoirs contenant des liquides des 1° e) 2 et 1° f) 2 devront répondre aux conditions imposées aux récipients métalliques [voir marg. 503 (1) b)]. Ils ne devront être remplis qu'à 95% au plus de leur capacité.

(3) Pour l'acide fluorhydrique [1° h)], les récipients des wagons-réservoirs seront en tôle de fer plombée; pour l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide absolu comprise entre 60% et 85%, des récipients en fer non plombés peuvent également être utilisés. Les récipients ne doivent pas être pourvus de tuyaux de vidange placés dans leur partie inférieure, mais doivent pouvoir se vider par le haut au moyen d'air comprimé.

(4) Pour les wagons-réservoirs contenant de l'hydrazine [3° a)], les orifices seront hermétiquement fermés et la fermeture protégée au moyen d'une chape métallique solidement fixée.

(5) Les solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène 10° peuvent être transportées dans des wagons-jarres, ou bien dans des wagons-réservoirs ayant leur récipient en aluminium soudé titrant 99,5% au moins, ou encore en acier spécial non susceptible de provoquer la décomposition du bioxyde d'hydrogène. Les réservoirs doivent être sans ouverture dans leur partie inférieure. Toutefois, si des wagons-réservoirs munis d'ouvertures dans leur partie inférieure existent, ces ouvertures doivent être sûrement fermées et bloquées pendant le transport.

Tant les réservoirs que les jarres doivent être munis d'une fermeture empêchant en même temps la formation de toute surpression dans les récipients, la fuite du liquide et la pénétration des substances étrangères à l'intérieur du récipient lui-même.

(6) Pour les solutions d'hypochlorite (11°), les récipients des wagons-réservoirs seront pourvus à l'intérieur d'un revêtement approprié. Les wagons-réservoirs pour les solutions d'hypochlorite titrant plus de 50 g de chlore actif par litre seront en outre conçus de manière à exclure toute surpression dans le récipient en empêchant cependant que le liquide ne jaillisse au dehors.

d. Pour les petits containers.

518

(1) A l'exception des colis fragiles et de ceux renfermant des matières des 1°, 3° b), 4°, 7° et 10°, les colis contenant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les matières des 1° a), 1° d) à 1° i), 2°, 3° a), l'acide formique du 5°, l'acide chloro-sulfonique et le chlorure de thionyle du 8° peuvent aussi être transportés dans de petits containers-cisternes qui doivent répondre aux conditions relatives aux récipients expédiés comme colis.

(3) Le bisulfate de soude du 6° peut aussi être renfermé sans emballage intérieur dans de

w zamkniętych małych pojemnikach (małych kontenerach), które muszą odpowiadać przepisom c. m. 516 (2).

(4) Zakazy ładowania razem, przewidziane pod c. m. 520, obowiązują również odnośnie małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach (zobacz Dodatek V).

519 Przy przewozie materiałów wymienionych w punktach 1 do 4, 7 do 9 i 10 b) należy na obu ścianach bocznych wagonu umieścić nalepki według wzoru nr 4.

E. Zakazy ładowania razem.

520 (1) Kwasu siarkowego i mieszanin zawierających kwas siarkowy [punkty 1 a) do d), f) i g)] jak również bezwodnika kwasu siarkowego (punkt 7) oraz kwasu chlorosulfonowego (punkt 8) nie wolno ładować do jednego wagonu razem:

- a) z materiałami wybuchowymi chloranowymi i nadchloranowymi, wymienionymi w punkcie 13 klasy I a (c. m. 21);
- b) z chloranami, chlorynami lub mieszaninami chloranów, nadchloranów i chlorynów, wymienionymi w punktach 4a), c) i d) klasy III c (c. m. 371).

(2) Kwasu azotowego [punkt 1 e) 2] oraz mieszanin kwasu siarkowego z kwasem azotowym [punkt 1 f) 2]) nie wolno ładować do jednego wagonu razem:

- a) z materiałami wybuchowymi klasy I a (c. m. 21);
- b) z przedmiotami wypełnionymi materiałami wybuchowymi klasy I b (c. m. 61);
- c) z tlenochlorkiem węgla, wymienionym w punkcie 8 a) klasy I d (c. m. 131);
- d) z materiałami samozapalnymi, wymienionymi w punktach 3 i 9 b) c. m. 201, jak również z innymi materiałami klasy II (c. m. 201), gdy opakowanie zewnętrzne nie jest metalowe;

e) z materiałami płynnymi łatwo zapalnymi klasy III a (c. m. 301);

f) z materiałami stałymi łatwo zapalnymi klasy III b (c. m. 331).

(3) Akumulatorów elektrycznych i szlamu ołowianego (punkt 1 b) nie wolno ładować do jednego wagonu razem z kwasem pikrynowym, wymienionym w punkcie 7 klasy I a (c. m. 21).

(4) Kwasów i przedmiotów wymienionych w punktach 1, 5, 7 oraz kwasu chlorosulfonowego (punkt 8) nie wolno ładować do jednego wagonu razem ani z azydkiem baru (punkty 11 i 12 klasy IV a), ani z fosforem cynku (punkt 15 klasy IV a), ani z azydkiem sodu lub ze środkami odchwasczającymi chlorowanymi (punkt 16 klasy IV a) (c. m. 401).

(5) Materiałów klasy V nie wolno ładować do jednego wagonu razem z materiałami radioaktywnymi klasy IV b) (c. m. 451).

521 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe (CIM, art. 6, § 9 d).

petits containers du type fermé à parois pleines qui doivent répondre aux prescriptions du marg. 516 (2).

(4) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 520 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons (voir Appendice V).

519 Les wagons dans lesquels sont chargées des matières des 1° à 4°, 7° à 9° et 10° b) porteront sur leurs deux côtés une étiquette conforme au modèle No 4.

E. Interdictions de chargement en commun.

520 (1) Les acides sulfuriques et les mélanges renfermant de l'acide sulfurique des 1° a) à d), f) et g), ainsi que l'anhydride sulfurique du 7° et l'acide chloro-sulfonique du 8° ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec les explosifs chloratés et perchloratés du 13° de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec des chlorates, des chlorites ou des mélanges entre eux de chlorates, perchlorates et chlorites des 4° a), c) et d) de la classe IIIc (marg. 371).

(2) L'acide nitrique du 1° e) 2 et les mélanges sulfonitriques du 1° f) 2 ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon:

- a) avec des matières explosibles de la classe Ia (marg. 21);
- b) avec les objets chargés en matières explosibles de la classe Ib (marg. 61);
- c) avec l'oxychlorure de carbone du 8° a) de la classe Id (marg. 131);
- d) avec des matières sujettes à l'inflammation spontanée des 3° et 9° b) du marg. 201 ainsi qu'avec toutes les autres matières de la classe II (marg. 201), lorsque leur emballage extérieur n'est pas constitué de récipients en métal;
- e) avec des matières liquides inflammables de la classe IIIa (marg. 301);
- f) avec des matières solides inflammables de la classe IIIb (marg. 331).

(3) Les accumulateurs électriques et les boues de plomb du 1° b) ne doivent pas être chargés en commun dans le même wagon avec de l'acide picrique [7° a)] de la classe Ia (marg. 21).

(4) Les acides et objets des 1°, 5° et 7° et l'acide chloro-sulfonique du 8° ne doivent être chargés en commun dans le même wagon ni avec l'azoture de baryum des 11° et 12°, ni avec le phosphore de zinc du 15°, ni avec l'azoture de sodium ou les désherbants chloratés du 16° de la classe IVa (marg. 401).

(5) Les matières de la classe V ne doivent pas être chargées en commun dans le même wagon avec des matières radioactives de la classe IVb (marg. 451).

521 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, d), de la CIM].

F. Prózne opakowania. Inne przepisy.

522 (1) Naczynia wymienione w punkcie 12 nadawane w przesyłkach drobnych, muszą być szczelnie zamknięte.

(2) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 501, nazwę towaru należy podkreślić kolorem czerwonym i uzupełnić przez dodanie klasy i numeru punktu, w którym towar wymieniono z dodaniem skrótu „RID” (np. V, punkt 12, RID).

(3) Nie oczyszczone prózne naczynia po kwasie fluorowodorowym [punkt 1 h] należy zaopatrzyć w nalepki wg wzoru Nr 4 (zobacz Dodatek V) i nie mogą posiadać one na zewnątrz śladów kwasu.

523-
599

KLASA VI. MATERIAŁY BUDZĄCE ODRAŻĘ LUB ZARAŻLIWE

1. Wyszczególnienie materiałów.

600 Spośród materiałów określonych w tytule klasy VI dopuszcza się do przewozu tylko materiały wymienione pod c. m. 601 i to na warunkach przewidzianych pod c. m. 601 do 616. Materiały te uważa się wobec tego za materiały RID.

601 1. Świeże ścięgna, obrzynki skór świeżych nie wapniowane lub nie solone i odpadki ścięgien świeżych lub świeżych skór, świeże rogi i racice lub kopyta nie oczyszczone z kości i miękkich części przylegających do nich, świeże kości nie oczyszczone z mięsa i innych miękkich części przylegających do nich, szczerzina świńska surowa i sierść świńska surowa.

Uwaga. Mokre i świeże obrzynki skór wapniowane lub solone nie podlegają przepisom RID.

2. Skóry świeże, tj. skóry nie solone i solone, które ociekają w uciążliwej ilości krwawą słoną posoką.

Uwaga. Dobrze nasolone skóry, zawierające tylko nieznaczna ilość wilgoci, nie podlegają przepisom RID.

3. Kości oczyszczone lub suszone, rogi i racice lub kopyta oczyszczone albo suche.

Uwaga. Kości odfuszczone i suche, nie wydające zapachu gnilnego, nie podlegają przepisom RID.

4. Żołądki cielęce, świeże, oczyszczone z wszelkich resztek pokarmu.

Uwaga. Żołądki cielęce suszone, nie wydzielające żadnego zapachu niemiłego, nie podlegają przepisom RID.

5. Prasowane pozostałości od wyrobu kleju ze skór (odpadki zawierające wapno, pozostałości

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

522 (1) Les récipients du 12° seront, comme envois de détail, 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; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (V, 12°, RID).

(3) Les récipients vides, non nettoyés, ayant renfermé de l'acide fluorhydrique [1°h], doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle No 4 (voir Appendice V) et ne doivent pas avoir de trace d'acide à l'extérieur.

523-
599

CLASSE VI. MATIÈRES RÉPUGNANTES OU SUSCEPTIBLES DE PRODUIRE UNE INFECTION

1. Énumération des matières.

600 Parmi les matières visées par le titre de la classe VI, ne sont admises au transport que celles qui sont énumérées au marg. 601, ceci sous réserve des conditions prévues aux marg. 601 à 616. Elles sont dès lors des matières du RID.

601 1° Les tendons frais, les retailles de peaux fraîches, 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 soumises aux prescriptions du RID.

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 soumises aux prescriptions du RID.

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 soumis aux prescriptions du RID.

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 soumises aux prescriptions du RID.

5° Les résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires,

od wapniowania obrzyneków skór lub pozostałości używane jako nawóz).

6. Nie prasowane pozostałości od wyrobu kleju ze skór.

7. Uryna zdrowa zabezpieczona od rozkładu.

8. Części anatomiczne, wnętrzności i gruczoły, zdrowe lub zakażone oraz inne budzące odrazę lub zaraźliwe materiały pochodzenia zwierzęcego, nie wymienione wyżej w punktach 1 do 7.

9. Obornik mieszany ze słomą.

10. Odchody (fekalia) pochodzące z ustępów i inne odchody (fekalia).

11. Próżne opakowania i próżne worki po materiałach wymienionych w punktach 1 do 6, 8 i 10, jak również opony, które służyły do przykrycia materiałów klasy VI.

12. Próżne opakowania po materiałach wymienionych w punkcie 7.

Uwaga do punktów 11 i 12. Opakowanie nie oczyszczone jest wyłączone od przewozu.

2. Przepisy przewozowe.

(Przepisy dotyczące próżnego opakowania i opon podane pod F).

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

602 (1) Opakowanie powinno być tak zamknięte i tak szczelne, aby nic z jego zawartości nie mogło się przedostać na zewnątrz. Co do przepisów specjalnych, dotyczących naczyń metalowych, zawierających materiały wymienione w punktach 1 i 8 patrz c. m. 609 (4 a).

(2) Opakowanie oraz jego zamknięcia powinny być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym warunkom przewozu. W szczególności, jeżeli chodzi o materiały ciekłe lub mogące fermentować i jeżeli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów” nie przepisano inaczej, muszą naczynia i ich zamknięcia stawiać opór wytwarzającemu się ewentualnie przy normalnych warunkach przewozu ciśnieniu wewnętrznemu, przy uwzględnieniu również obecności powietrza. W tym celu należy pozostawić wolną przestrzeń dostatecznie dużą, biorąc pod uwagę temperaturę napełnienia i temperaturę otoczenia w czasie przewozu.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

603 (1) Wysyłane w przesyłkach drobnych materiały wymienione w punktach 1 do 6 i 8 powinny być pakowane do beczek, kublów lub skrzyń, a materiały wymienione w punkcie 7 do naczyń z ocynkowanej blachy żelaznej.

(2) Do worków można pakować również:

a) szczerinę świnią i sierść świnią, suche w stanie surowym (punkt 1); materiały te, jeśli nie

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° L'urine saine protégée contre la décomposition.

8° Les pièces anatomiques, entrailles et glandes, saines ou infectées, et les autres matières animales répugnantes ou susceptibles de produire une infection, qui ne sont pas déjà dénommées spécialement sous 1° à 7°.

9° Le fumier mélangé de paille.

10° Les matières fécales provenant des fosses d'aisance et les autres matières fécales.

11° Les emballages vides et les sacs vides ayant renfermé des matières des 1° à 6°, 8° et 10°, ainsi que les bâches qui ont servi à recouvrir des matières de la classe VI.

12° Les emballages vides ayant renfermé des matières du 7°.

Nota ad 11° et 12°. Non nettoyés, ils sont exclus du 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° et 8°, 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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide ou susceptibles de fermenter, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre «Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent pouvoir résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport.

2. Emballage de matières isolées.

603 (1) Comme envois de détail, les matières des 1° à 6° et 8° seront emballés dans des tonneaux, cuveaux ou caisses, et celles du 7° 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°); pour les matières qui ne sont pas sèches, l'emballage

są suche, można pakować do worków tylko w czasie od 1 listopada do 15 kwietnia;

- b) materiały wymienione w punkcie 2, jeżeli worki są nasycone odpowiednimi środkami odkażającymi, lecz tylko w czasie od listopada do lutego;
- c) materiały wymienione w punktach 3 i 4.

(3) Na zewnątrz przesyłki nie może być żadnych śladów zawartości.

604 Jako przesyłki wagonowe materiały wymienione w punktach 1 do 10 mogą być przewożone we wskazanym niżej opakowaniu, odpowiadającym minimalnym wymaganiom, albo też luzem:

- a) materiały wymienione w punktach 1, 2, i 8:
 1. w workach, nasyconych odpowiednimi środkami odkażającymi; jednak w miesiącach od listopada do lutego można je przewozić luzem;
 2. rogi, racice, kopyta lub kości świeże (punkt 1) w ciągu wszystkich miesięcy w opakowaniu lub luzem pod warunkiem że zostały skropione odpowiednimi środkami odkażającymi; to samo dotyczy innych materiałów, lecz jedynie załadowanych do wagonów krytych, specjalnie urządzonych i zaopatrzonych w urządzenia wentylacyjne [patrz c. m. 609 (3)];
 3. jeżeli jednak przykrego zapachu nie da się usunąć przez odkażenie, to materiały te należy zapakować do beczek lub kubłów;
- b) materiały wymienione w punkcie 3 luzem;
- c) żołądki cielęce (punkt 4) zapakowane do naczyń lub worków;
- d) materiały wymienione w punkcie 5 luzem, jeżeli są tak skropione mlekiem wapiennym, że nie daje się odczuwać żaden zapach gnilny. Jeżeli przykrego zapachu nie da się usunąć, to materiały te należy zapakować do beczek, kubłów lub skrzyń;
- e) materiały wymienione w punkcie 6 zapakowane do beczek, kubłów lub skrzyń;
- f) materiały wymienione w punkcie 7 zapakowane do naczyń z ocynkowanej blachy żelaznej;
- g) obornik mieszany ze słomą (punkt 9) luzem;
- h) odchody pochodzące z ustępów i inne odchody (punkt 10) zamknięte w naczyniach blaszanych.

3. Pakowanie razem.

605 Spośród materiałów wymienionych pod c. m. 601 można łączyć w jedną sztukę przesyłki razem ze sobą w przepisany sposób tylko materiały wymienione w tym samym punkcie.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki

606 Nie ma przepisów.

B. Sposób nadawania. Ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

607 (1) Materiały klasy VI można przewozić jako przesyłki pośpieszne tylko w przesyłkach wagonowych.

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.

(3) Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux colis.

604 Les matières des 1^o à 10^o peuvent être transportées par wagons complets, soit dans les emballages minima ci-après, soit en vrac dans les conditions suivantes:

- a) les matières des 1^o, 2^o et 8^o:
 1. emballées dans des sacs imprégnés de désinfectants appropriés; toutefois, pendant les mois de novembre à février, elles peuvent être expédiées en vrac;
 2. les cornes, onglons ou sabots ou os frais (1^o) pendant toute l'année, emballés ou en vrac, à condition qu'ils aient été arrosés de désinfectants appropriés; il en sera de même pour 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, ces matières seront emballés dans des tonneaux ou cuveaux;
- b) les matières du 3^o, en vrac;
- c) les caillottes de veau (4^o) renfermées dans des emballages ou dans des sacs;
- d) les matières du 5^o, en vrac, 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 emballées dans des récipients en tôle de fer zinguée;
- g) le fumier mélangé de paille (9^o), en vrac;
- h) les matières fécales provenant des fosses d'aisance et les autres matières fécales (10^o), renfermées dans des récipients en tôle.

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.

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 wagons complets.

(2) Materiały wymienione w punktach 9 i 10 można przewozić tylko jako zwyczajne przesyłki wagonowe.

(3) Zdrową urynę (punkt 7) oraz części anatomiczne, wnętrzości i gruczoły, zdrowe albo zakażone (punkt 8) można przewozić jako przesyłki ekspresowe; w takim przypadku sztuka przesyłki zdrowej uryny nie może przekraczać wagi 30 kg, a sztuka przesyłki materiałów wymienionych w punkcie 8 wagi 40 kg.

Części anatomiczne, wnętrzości i gruczoły zdrowe muszą być zapakowane do naczyń ze szkła, kamionki, metalu lub odpowiedniego materiału plastycznego. Naczynia należy ułożyć pojedynczo lub po kilka w mocnych skrzyniach drewnianych, a jeżeli naczynia są kruche, należy je ponadto ułożyć w materiale wchłaniającym. Jeżeli materiały, o które chodzi, są nasycone płynem konserwującym, to należy użyć takiej ilości materiałów wchłaniających, by wystarczyła do wchłonięcia całej ilości płynu. Płyn konserwujący nie może być palny.

Części anatomiczne, wnętrzości i gruczoły skażone muszą być zapakowane do odpowiednich naczyń, które z kolei należy ułożyć w materiale chłonnym w mocnej skrzyni drewnianej wyłożonej wewnątrz szczelnie metalem.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

068 Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej *kursywą* pod c. m. 601. Jeżeli cyfra ta nie zawiera nazwy materiału, należy podać jego nazwę handlową. Nazwę towaru należy *podkreślić czerwonym kolorem* i uzupełnić przez podanie klasy, numeru punktu, w którym materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID“ (np. VI, punkt 2, RID).

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki i dla przewozu luzem.

609 (1) Materiały klasy VI należy ładować do wagonów niekrytych.

(2) Należy przykrywać:

- materiały wymienione w punktach 1, 2 i 8 oponą nasyconą odpowiednimi środkami odkażającymi, którą z kolei przykrywa się drugą oponą;
- rogi, racice, kopyta i kości świeże, skropione odpowiednimi środkami odkażającymi (punkt 1), przewożone luzem: oponą albo smołowaną lub bitumizowaną tekturą;
- materiały wymienione w punkcie 3, przewożone luzem: oponami, chyba że materiały te zostały tak skropione odpowiednimi środkami odkażającymi, że przykry zapach nie daje się odczuwać;
- materiały wymienione w punkcie 9, przewożone luzem — oponą.

(3) Materiały wymienione w punktach 1, 2 i 8 mogą być również ładowane do specjalnie urzą-

(2) Les matières des 9° et 10° ne sont également admises, en petite vitesse, qu'en wagons complets.

(3) L'urine saine (7°) et les pièces anatomiques, entrailles et glandes, saines ou infectées, du 8°, peuvent être expédiées également en colis express; dans ce cas, un colis contenant de l'urine saine ne doit pas peser plus de 30 kg et un colis contenant les matières du 8° ne doit pas peser plus de 40 kg.

Les pièces anatomiques, entrailles et glandes, saines, seront renfermées dans des récipients en verre, grès, métal ou matière plastique appropriée. Ces récipients seront placés, soit seuls, soit en groupes, dans une caisse solide en bois, avec interposition, si les récipients sont fragiles, de matières absorbantes formant tampon. Si les matières dont il s'agit sont immergées dans un liquide de conservation, les matières absorbantes seront en quantité suffisante pour absorber tout le liquide. Le liquide de conservation ne devra pas être inflammable.

Les pièces anatomiques, entrailles et glandes, infectées, seront renfermées dans des récipients appropriés, placés à leur tour, avec interposition de matières formant tampon, dans une caisse solide en bois munie d'un revêtement intérieur métallique étanche.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

608 La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en *caractères italiques* au marg. 601. Si celle-ci ne contient pas le nom de la matière, le nom commercial doit être inscrit. La désignation de la marchandise doit être *soulignée en rouge* et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex. VI, 2°, RID).

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis et pour les transports en vrac.

609 (1) Les matières de la classe VI seront chargées dans des wagons découverts.

(2) Seront recouverts:

- d'une bâche, imprégnée de désinfectants appropriés et recouverte à son tour d'une seconde bâche, les matières des 1°, 2° et 8°;
- d'une bâche ou de carton imprégné de goudron ou de bitume, les cornes, onglons ou sabots ou os frais (1°), en vrac et arrosés de désinfectants appropriés;
- d'une bâche, les matières du 3°, en vrac, à moins que ces matières ne soient arrosées de désinfectants appropriés de manière à éviter une mauvaise odeur;
- d'une bâche, les matières du 9°, en vrac.

(3) Les matières des 1°, 2° et 8° peuvent également être chargés dans des wagons couverts,

dzonych wagonów krytych, które posiadają urządzenia wentylacyjne.

(4) Do wagonów krytych można również ładować:

- a) materiały wymienione w punktach 1 i 8, zapakowane w naczynia metalowe z zabezpieczającym zamknięciem, ustępującym pod ciśnieniem wewnętrznym;
- b) materiały wymienione w punktach 3 i 4.

b. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

610 (1) Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w niniejszej klasie mogą być pakowane razem do małych pojemników.

(2) Materiały, których przewóz luzem jest dozwolony, można ładować do małych pojemników.

(3) Zakazy ładowania razem przewidziane pod c. m. 612 obowiązują również co do zawartości małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach.

611 Nie ma przepisów.

E. Zakazy ładowania razem.

612 Materiałów klasy VI nie wolno ładować do jednego wagonu z artykułami żywnościowymi i towarami konsumpcyjnymi; nie dotyczy to jednak części anatomicznych, wnętrzności i gruczołów, opakowanych stosownie do c. m. 607 (3).

613 Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art. 6, § 9d)].

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

614 (1) Przedmioty wymienione w punktach 11 i 12 powinny być oczyszczone i poddane działaniu odpowiednich środków odkażających.

(2) Przedmioty wymienione w punkcie 11 nie mogą być przewożone jako drobne przesyłki pośpieszne, muszą być załadowane do wagonów niekrytych i nie mogą być ładowane razem do jednego wagonu z artykułami żywnościowymi i towarami konsumpcyjnymi.

(3) Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 601; należy ją podkreślić czerwonym kolorem i uzupełnić przez podanie klasy, numeru punktu, w którym materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID“ (np. VI, punkt 11, RID).

(4) Na przesyłki, których nie wolno ładować razem do jednego wagonu, należy sporządzać osobne listy przewozowe [CIM art. 6, § 9d)].

615 (1) Kolej może ograniczyć przewóz materiałów i przedmiotów klasy VI do pewnych pociągów oraz wydawać specjalne zarządzenia co do czasu

aménagés spécialement et munis d'installations de ventilation.

(4) Peuvent également être chargées dans des wagons couverts:

- a) les matières des 1° et 8°, si elles sont renfermées dans des récipients métalliques, munis d'une fermeture de sûreté pouvant céder à une pression intérieure;
- b) les matières des 3° et 4°.

b. Pour les petits containers.

610 (1) Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

(2) Les matières dont l'expédition en vrac est autorisée peuvent être renfermées dans de petits containers.

(3) Les interdictions de chargement en commun prévues au marg. 612 devront être respectées à l'intérieur d'un petit container.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

611 Pas de prescriptions.

E. Interdictions de chargement en commun.

612 A l'exception des pièces anatomiques, entrailles et glandes, expédiées en colis express et emballées conformément au marg. 607 (3), 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.

613 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, d), de la CIM].

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

614 (1) Les objets des 11° et 12° seront nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés.

(2) Les objets du 11° ne doivent pas être transportés comme envois de détail 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.

(3) La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à la dénomination imprimée en caractères italiques au marg. 601; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex. VI, 11°, RID).

(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, d), de la CIM].

615 (1) Le chemin de fer peut limiter le transport des matières et object de la classe VI à certains trains et prendre des dispositions spéciales

i terminu ich ładowania i wyładowywania, jak również dowożenia i odwożenia.

(2) W razie zauważenia przykrego zapachu kolej może w każdym czasie poddać materiały działaniu odpowiednich środków odkażających w celu jego usunięcia.

616 Materiały klasy VI należy umieszczać w magazynach oddzielnie od artykułów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych; jednakowoż nie dotyczy to części anatomicznych, wnętrzości i gruczołów, opakowanych stosownie do c. m. 607 (3).

617-
699

KLASA VII. MATERIAŁY RÓŻNE

1. Wyszczególnienie materiałów.

700 Materiały i przedmioty wymienione pod c. m. 701 podlegają przepisom zawartym w c. m. 701 do 721; wskutek tego uważa się je za materiały RID.

701 1. *Siarczek sodu*. Zobacz również c. m. 701a.
2. *Płyty, błony i papiery, powleczone emulsją czułą na promienie świetlne i inne promienie (jak płyty fotograficzne, filmy kinematograficzne, błony radiograficzne, papiery fotograficzne itp.), jeżeli te płyty, błony i papiery nie są wywołane ani utrwalone.*

701a *Siarczek sodu (punkt 1) w ilości najwyżej 1 kg nie podlega przepisom RID; jeżeli jest zapakowany do naczyń szczelnie zamkniętych odpornych na działanie zawartości i jeżeli naczynia te są starannie ułożone pojedynczo lub po kilka w mocnym opakowaniu drewnianym.*

2. Przepisy przewozowe.

A. Sztuki przesyłki.

1. Ogólne przepisy o opakowaniu.

702 (1) Opakowanie musi być zamknięte i tego rodzaju, aby nic z jego zawartości nie mogło przedostać się na zewnątrz.

(2) Materiał, z którego zrobiono opakowanie i jego zamknięcia, nie może ulegać działaniu zawartości ani też tworzyć z nią szkodliwych lub niebezpiecznych związków.

(3) Opakowanie i jego zamknięcia mają być we wszystkich swych częściach tak mocne i trwałe, aby się nie rozluźniały podczas przewozu i odpowiadały z całą pewnością normalnym wymaganiom przewozu. W szczególności, jeżeli chodzi o materiały ciekłe lub roztwory, lub zwilżone płynem i jeżeli w rozdziale „Opakowanie poszczególnych materiałów“ nie przepisano inaczej, muszą

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.

616 A l'exception des pièces anatomiques, entrailles et glandes, emballées conformément au marg. 607 (3), les matières de la classe VI seront tenues isolées des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les halles aux marchandises.

617-
699

CLASSE VII. MATIÈRES DIVERSES

1. Énumération des matières.

700 Les matières et objets énumérés au marg. 701 sont soumis aux conditions prévues aux marg. 701 à 721 et sont dès lors des matières du RID.

701 1° *Le sulfure de sodium*. Voir aussi marg. 701 a.
2° *Les plaques, les pellicules et les papiers portant une émulsion sensible aux radiations lumineuses ou autres (par ex. les plaques photographiques, les films cinématographiques, les pellicules pour radiographie, les papiers photographiques, etc.) quand ces plaques, ces pellicules et ces papiers ne sont pas développés ou fixés.*

701a *Le sulfure de sodium (1°) en quantités de 1 kg au plus n'est pas soumis aux conditions de transport du RID, lorsqu'il est emballé dans des récipients fermés de manière étanche, ne pouvant être attaqués par le contenu, et que ces récipients sont à leur tour renfermés, soit seuls, soit en groupes, dans de solides emballages en bois.*

2. Conditions de transport.

A. Colis.

1. Conditions générales d'emballage.

702 (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 nocives ou dangereuses.

(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. En particulier, lorsqu'il s'agit de matières à l'état liquide ou en solution, ou mouillées par un liquide, et à moins de prescriptions contraires dans le chapitre

naczynia i ich zamknięcia stawiać opór wytwarzającemu się ewentualnie przy normalnych warunkach przewozu ciśnieniu wewnętrznemu, przy uwzględnieniu również obecności powietrza. W tym celu należy pozostawić wolną przestrzeń dostatecznie dużą, biorąc pod uwagę temperaturę napełnienia i temperaturę otoczenia w czasie przewozu. Opakowania wewnętrzne powinny być mocno przytwierdzone w opakowaniach zewnętrznych.

2. Opakowanie poszczególnych materiałów.

703 Siarczek sodu (punkt 1), surowy lub w roztworze, należy pakować:

- a) do szczelnych naczyń żelaznych albo
- b) w ilościach do 5 kg również do naczyń ze szkła lub odpowiedniego materiału plastycznego, które należy układać pojedynczo lub po kilka do mocnych naczyń drewnianych; naczynia ze szkła należy ponadto układać w materiale wypełniającym.

Siarczek sodu rafinowany lub krystaliczny (punkt 1) można pakować również do innych szczelnych naczyń.

704-
712

3. Pakowanie razem.

713 Siarczek sodu (punkt 1) i przedmioty wymienione w punkcie 2 można łączyć w jedną sztukę przesyłki razem z materiałami i przedmiotami innych klas, jeżeli i o ile pakowanie takie jest również dla nich dozwolone, lub z innymi towarami. Jednak takie łączenie siarczku sodu z materiałami wymienionymi w punktach 1 i 5 do 8 klasy V (c. m. 501) nie jest dopuszczalne.

Siarczek sodu, opakowany jako sztuka przesyłki w sposób dla niego przewidziany, można łączyć w opakowaniu zbiorowym z innymi towarami przez opakowanie razem. Opakowanie zbiorowe nie może ważyć więcej niż 75 kg.

4. Napisy i nalepki ostrzegawcze na sztukach przesyłki.

714 Sztuki przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punkcie 2 muszą być zaopatrzone w napis „Film”; poszczególne litery tego napisu mają być wielkości co najmniej 5 cm.

B. Sposób nadawania, ograniczenia w przyjmowaniu do przewozu.

715 Przedmioty wymienione w punkcie 2 wolno przewozić również jako przesyłki ekspresowe.

C. Wzmianki w liście przewozowym.

716 Nazwa towaru w liście przewozowym musi odpowiadać nazwie wydrukowanej kursywą pod c. m. 701; należy ją podkreślić czerwonym kolorem i wypełnić przez podanie klasy, numeru punktu, w którym materiał wymieniono, z dodaniem skrótu „RID” (np. VII, punkt 2, RID).

«Emballage de matières isolées», les récipients et leurs fermetures doivent résister aux pressions qui peuvent se développer à l'intérieur des récipients, compte tenu aussi de la présence de l'air, dans les conditions normales de transport. A cet effet, on doit aussi laisser une marge de vide suffisante, en tenant compte de la température de remplissage et de la température ambiante dans laquelle le récipient peut se trouver au cours du transport. Les emballages intérieurs seront solidement assujettis dans les emballages extérieurs.

2. Emballage de matières isolées.

703. Le sulfure de sodium (1°) brut ou en solution sera emballé:

- a) dans des récipients étanches en fer, ou
- b) en quantités ne dépassant pas 5 kg, aussi dans des récipients en verre ou en matière plastique appropriée, qui, soit seuls, soit en groupes, seront assujettis dans des récipients solides en bois; les récipients en verre y seront assujettis avec interposition de matières formant tampon.

Le sulfure de sodium (1°) raffiné ou cristallisé peut aussi être renfermé dans d'autres récipients étanches.

704-
712

3. Emballage en commun.

713 Le sulfure de sodium (1°) et les objets du 2° peuvent être réunis dans un même colis soit avec des matières ou objets appartenant à d'autres classes — en tant que l'emballage en commun est également admis pour ceux-ci — soit également avec d'autres marchandises. Toutefois la réunion du sulfure de sodium est interdite avec les matières des 1° et 5° à 8° de la classe V (marg. 501).

Le sulfure de sodium, emballé comme colis conformément aux conditions qui lui sont propres, sera réuni dans un emballage collecteur avec les autres marchandises. L'emballage collecteur ne doit pas peser plus de 75 kg.

4. Inscriptions et étiquettes de danger sur les colis.

714 Les colis renfermant des objets du 2° porteront en caractères de 5 cm au moins l'inscription «Films».

B. Mode d'envoi, restrictions d'expédition.

715 Les objets du 2° peuvent être expédiés également en colis express.

C. Mentions dans la lettre de voiture.

716 La désignation de la marchandise dans la lettre de voiture doit être conforme à l'une des dénominations imprimées en caractères italiques au marg. 701; elle doit être soulignée en rouge et suivie de l'indication de la classe, du chiffre de l'énumération et du sigle «RID» (par ex. VII 2°, RID).

D. Środki przewozowe i urządzenia techniczne.

1. Przepisy dotyczące wagonów i ładowania.

a. Dla sztuk przesyłki.

717 (1) Sztuki przesyłki zawierające siarczek sodu (punkt 1) należy ładować do wagonów krytych lub wagonów niekrytych pod oponami.

(2) Sztuki przesyłki zawierające przedmioty wymienione w punkcie 2 należy ładować do wagonów krytych.

(3) Sztuki przesyłki zawierające przedmioty wymienione w punkcie 2, załadowane do jednego wagonu razem ze sztukami przesyłki, zawierającymi materiały klasy IVb, należy zawsze umieszczać w odległości co najmniej 5 m od sztuki przesyłki materiałów radioaktywnych, a co najmniej w odległości 10 m od grup sztuk przesyłki materiałów radioaktywnych.

b. Dla małych pojemników (małych kontenerów).

718 Sztuki przesyłki zawierające materiały wymienione w niniejszej klasie można pakować razem do małych pojemników (małych kontenerów).

2. Napisy i nalepki ostrzegawcze na wagonach.

719 Nie ma przepisów.

E. Zakazy ładowania razem.

720 Nie ma.

F. Próżne opakowania. Inne przepisy.

721 Sztuki przesyłki z przedmiotami wymienionymi w punkcie 2 należy w magazynach, na stacjach i peronach stacyjnych umieszczać oddzielnie w odległości co najmniej 10 m od sztuk przesyłek zawierających materiały klasy IVb; również nie wolno ładować na jeden wózek razem ze sztukami przesyłek przedmiotów klasy IVb.

722-1099

Część III.

DODATKI

DODATEK I

A. Warunki stałości i bezpieczeństwa dla materiałów wybuchowych i dla materiałów stałych łatwo zapalnych.

1100 Wyszczególnione poniżej warunki stałości stanowią najniższe normy porównawcze, określające wymaganą stałość materiałów dopuszczonych

D. Matériel et engins de transport.

1. Conditions relatives aux wagons et au chargement.

a. Pour les colis.

717 (1) Les colis renfermant du sulfure de sodium (1°) seront chargés dans des wagons couverts ou découverts bâchés.

(2) Les colis renfermant des objets du 2° seront chargés dans des wagons couverts.

(3) Les colis renfermant des objets du 2° chargés dans le même wagon avec des colis renfermant des matières de la classe IV b devront toujours être à 5 m au moins d'un colis de matières radioactives et à 10 m au moins d'un groupe de colis de ces matières.

b. Pour les petits containers.

718 Les colis renfermant des matières rangées dans la présente classe peuvent être transportés en petits containers.

2. Inscriptions et étiquettes de danger sur les wagons.

719 Pas de prescriptions.

E. Interdictions de chargement en commun.

720 Néant.

F. Emballages vides. Autres prescriptions.

721 Les colis renfermant des objets du 2° seront tenus isolés à une distance de 10 m au moins des colis renfermant des matières de la classe IV b, dans les halles aux marchandises, les gares et sur les quais. Par ailleurs, ils ne devront pas être chargés en commun avec des matières de la classe IV b, dans un même chariot de manutention.

722-1099

III^e Partie.

APPENDICES

APPENDICE I

A. Conditions de stabilité et de sécurité relatives aux matières explosibles et aux matières solides inflammables.

1100 Les conditions de stabilité énumérées ci-après sont des minima relatifs, définissant la stabilité requise des matières admises au transport.

do przewozu. Materiały te można nadawać do przewozu tylko wtedy, gdy odpowiadają w zupełności następującym przepisom.

1101 Do c. m. 21 punkt 1, c. m. 101 punkt 4 i c. m. 331 punkt 8a): nitroceluloza, nagrzewana przez 1/2 godziny w temperaturze 132°C nie powinna wydzielać widocznych żółto-brunatnych dymów tlenków azotu. Temperatura zapłonu musi być wyższa od 180°C. Nie piroksylinowa powinna odpowiadać tym samym warunkom stałości, co nitroceluloza. Zobacz c. m. 1150, 1151a) oraz 1153.

1102 Do c. m. 21 punkty 3, 4 i 5 oraz c. m. 331 punkty 8b) i c):

1. Prochy nitrocelulozowe nie zawierające nitrogliceryny, nitrocelulozy plastyfikowane:

3 g prochu albo nitrocelulozy plastyfikowanej przy nagrzewaniu przez jedną godzinę w temperaturze 132°C, nie powinny wydzielać widocznych żółto-brunatnych dymów tlenków azotu. Temperatura zapłonu musi być wyższa od 170°C.

2. Prochy nitrocelulozowe zawierające nitroglicerynę:

1 g prochu przy nagrzewaniu przez jedną godzinę przy temperaturze 110°C nie powinien wydzielać widocznych żółto-brązowych dymów tlenków azotu. Temperatura zapłonu musi być wyższa od 160°C.

Do 1 i 2 zobacz c. m. 1150, 1151b) i 1153.

1103 Do c. m. 21 punkty 6, 7, 8 i 9:

1. Trójnitrotoluen (trotyl), mieszaniny zwane trójnitrotoluenem ciekłym i trójnitroanizol (punkt 6), sześciornitrodwufenylamina (heksyl) i kwas pikrynowy [punkt 7a)], mieszaniny czteroazotanu pentaerytrytu i trójnitrotoluenu (pentolit) i mieszaniny trójmetylenotrójnitroaminy i trójnitrotoluenu (heksolit) [punkt 7b)], zmieszany czteroazotan pentaerytrytu i zmieszana trójmetylenotrójnitroamina [punkt 7c)], trójnitrorezorcyna [punkt 8a)], trójnitrofenylo-metylonitroamina (tetryl) [punkt 8b)], czteroazotan pentaerytrytu (pentryt, nitropenta) i trójmetylenotrójnitroamina (heksogen) [punkt 9a)], mieszanina czteroazotanu pentaerytrytu i trójnitrotoluenu (pentolit) i mieszanina trójmetylenotrójnitroaminy i trójnitrotoluenu (heksolit) [punkt 9b)], i mieszanina czteroazotanu pentaerytrytu lub trójmetylenotrójnitroaminy z woskiem, parafiną lub materiałami podobnymi do wosku, lub parafiny [punkt 9c)], przy nagrzewaniu przez 3 godziny do 90°C nie powinny wydzielać widocznych żółto-brunatnych dymów tlenków azotu. Zobacz c. m. 1150 i 1152a).

2. Nitrozwiązki organiczne, wymienione w punkcie 8, inne niż trójnitrorezorcyna i tetryl nie powinny przy podgrzewaniu przez 48 godzin do 75°C wydzielać widocznych żółto-brunatnych dymów tlenków azotu. Zobacz c. m. 1150 i 1152b).

3. Nitrozwiązki organiczne wymienione w punkcie 8 nie powinny być wrażliwsze tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności:

Ces matières ne peuvent être remises au transport que si elles sont entièrement conformes aux prescriptions suivantes.

1101 Ad marg. 21, 1°, marg. 101, 4°, et marg. 331, 8° a): La nitrocellulose chauffée pendant une 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 pyroxylié doit satisfaire aux mêmes conditions de stabilité que la nitrocellulose. Voir marg. 1150, 1151a) et 1153.

1102 Ad marg. 21, 3°, 4° et 5°, et marg. 331, 8° b) et c):

1° Poudres à la nitrocellulose ne renfermant pas de nitroglycérine; nitrocelluloses plastifiées:

3 g de poudre ou de nitrocellulose plastifiée, 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.

Pour 1° et 2°, voir marg. 1150, 1151 b) et 1153.

1103 Ad marg. 21, 6°, 7°, 8° et 9°:

1° Le trinitrotoluène (tolite), les mélanges dits trinitrotoluène liquide et le trinitroanisole (6°), l'hexyl (hexanitrodiphénylamine) et l'acide picrique [7° a)], les pentolites (mélanges de tétranitrate de pentaérythrite et de trinitrotoluène) et les hexolites (mélanges de triméthylène-trinitramine et de trinitrotoluène) [7° b)], la penthrite flegmatisée et l'hexogène flegmatisé [7° c)], la trinitrorésorcine [8° a)], le tétryl (trinitrophénylméthylnitramine) [8° b)], la penthrite (tétranitrate de pentaérythrite) et l'hexogène (triméthylène-trinitramine) [9° a)], les pentolites (mélanges de penthrite et de trinitrotoluène) et les hexolites (mélanges d'hexogène et de trinitrotoluène) [9° b)] et les mélanges de penthrite ou d'hexogène avec de la cire, de la paraffine ou avec des substances analogues à la cire ou à la paraffine [9° c)], chauffés pendant 3 heures à une température de 90° C, ne doivent pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. Voir marg. 1150 et 1152 a).

2° Les corps nitrés organiques mentionnés sous 8° autres que la trinitrorésorcine et le tétryl (trinitrophénylméthylnitramine), chauffés pendant 48 heures à une température de 75° C, ne doivent pas dégager de vapeurs nitreuses jaune brun visibles. Voir marg. 1150 et 1152 b).

3° Les corps nitrés organiques mentionnés sous 8° ne doivent pas être plus sensibles tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que:

jak trójnitrórezorcyna, jeśli są rozpuszczalne w wodzie, niż tetryl, jeśli nie są rozpuszczalne w wodzie.

Zobacz c. m. 1150, 1152, 1154, 1155 i 1156.

1104

Do c. m. 21 punkt 11:

1. Proch czarny [punkt 11a)] nie powinien być wrażliwszy tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od delikatnego prochu myśliwskiego o składzie następującym: 75% saletry potasowej, 10% siarki i 15% węgla z kruszyny.

Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

2. Materiały wybuchowe podobne do prochu czarnego (punkt 11b) nie powinny być wrażliwsze na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od porównawczego materiału wybuchowego o składzie następującym: 75% saletry potasowej, 10% siarki i 15% węgla brunatnego. Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

1105

Do c. m. 21 punkt 12: Materiały wybuchowe bazowane na saletrze amonowej trzymane w ciągu 48 godzin w temperaturze 75°C nie powinny wydzielać widocznych żółto-brunatnych dymów tlenków azotu. Przedtem i potem nie powinny być one wrażliwsze tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od porównawczego materiału wybuchowego o składzie następującym: 80% saletry amonowej, 12% trójnitoluenu, 6% nitrogliceryny i 2% mączki drzewnej. Zobacz c. m. 1150, 1152b), 1154, 1155 i 1156.

Próbkę wyżej opisanego porównawczego materiału wybuchowego może postawić do dyspozycji Państwowemu umawiającym się Laboratorium materiałów wybuchowych w Sevran we Francji (Adres: **Laboratoire des substances explosives, Sevran (Seine-et-Oise), France**).

1106

Do c. m. 21 punkt 13: Materiały wybuchowe bazowane na chloranach i nadchloranach nie powinny zawierać żadnych soli amonowych. Nie powinny one być wrażliwsze tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od chloranowego materiału wybuchowego o składzie następującym: 80% chloranu potasu, 10% dwunitrotoluenu, 5% trinitrotoluenu, 4% oleju rycynowego i 1% mączki drzewnej. Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

1107

Do c. m. 21 punkt 14: Dynamity nie powinny być wrażliwsze tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od żelatyny wybuchowej, zawierającej 93% nitrogliceryny lub dynamitu okrzemkowego, zawierającego najwyżej 75% nitrogliceryny. Zobacz c. m. 1150, 1154b), 1155 i 1156.

1108

Do c. m. 61 punkt 1b): Materiał wybuchowy nie powinien być wrażliwszy tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od trójnitolofenylo-metylonitroaminy. Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

1109

Do c. m. 61 punkt 1c): Materiał wybuchowy nie powinien być wrażliwszy tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od pentrytu. Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

le trinitrorésorcine, s'ils sont solubles dans l'eau,

le tétryl (trinitrophénylméthylnitramine), s'ils sont insolubles dans l'eau.

Voir marg. 1150, 1152, 1154, 1155 et 1156.

1104

Ad marg. 21, 11°:

1° La poudre noire [11° a)] ne doit pas être plus sensible tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que la poudre de chasse la plus fine ayant la composition suivante: 75% de nitrate de potassium, 10% de soufre et 15% de charbon de bourdaine. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

2° Les poudres de mines lentes analogues à la poudre noire [11° b)] ne doivent pas être plus sensibles tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que l'explosif de comparaison ayant la composition suivante: 75% de nitrate de potassium, 10% de soufre et 15% de lignite. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

1105

Ad marg. 21, 12°: Les explosifs à base de nitrate d'ammonium 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 à l'inflammation qu'au choc et au frottement que l'explosif de comparaison ayant la composition suivante: 80% de nitrate d'ammonium, 12% de trinitrotoluène, 6% de nitroglycérine et 2% de farine de bois. Voir marg. 1150, 1152b), 1154, 1155 et 1156.

Un échantillon de l'explosif de comparaison mentionné ci-dessus est conservé, à la disposition des Etats contractants, au **Laboratoire des substances explosives, à Sevran (Seine-et-Oise), France**.

1106

Ad marg. 21, 13°: Les explosifs chloratés et perchloratés ne doivent renfermer aucun sel ammoniacal. Ils ne doivent pas être plus sensibles tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement qu'un explosif chloraté ayant la composition suivante: 80% de chlorate de potassium, 10% de dinitrotoluène, 5% de trinitrotoluène, 4% d'huile de ricin et 1% de farine de bois. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

1107

Ad marg. 21, 14°: Les dynamites ne doivent pas être plus sensibles tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que la gélatine explosive avec 93% de nitroglycérine ou les dynamites à la guhr ne renfermant pas plus de 75% de nitroglycérine. Elles doivent satisfaire à l'épreuve d'exsudation du marg. 1158. Voir marg. 1150, 1154b), 1155 et 1156.

1108

Ad marg. 61, 1° b): La matière explosive ne doit pas être plus sensible tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que le tétryl. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

1109

Ad marg. 61, 1° c): La matière explosive ne doit pas être plus sensible tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que la penthrite. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

1110 Do c. m. 61 punkt 5d): Ładunek wzmacniający nie powinien być wrażliwszy tak na uderzenie i tarcie, jak i pod względem zapalności od trójnitrofenylometylonitroaminy. Zobacz c. m. 1150, 1154, 1155 i 1156.

1111 Do c. m. 100 (2)d): Ładunek wybuchowy, trzymany przez cztery tygodnie w temperaturze 50°C, nie powinien wykazywać zmian wskazujących na niedostateczne warunki stałości. Zobacz c. m. 1150 i 1157.

**1112-
1149**

B. Przepisy dotyczące prób.

1150 (1) Podane niżej sposoby dokonywania prób należy stosować w razie rozbieżności zdań co do dopuszczalności materiałów do przewozu kolejami.

(2) Jeżeli próby mające na celu sprawdzenie, czy stałość materiałów odpowiada warunkom części A niniejszego dodatku, są dokonywane innymi sposobami, powinny one doprowadzić do takiej samej oceny, jaką można osiągnąć według sposobów niżej podanych.

(3) Przy dokonywaniu próby cieplnej, o której mowa niżej, temperatura termostatu, w którym znajduje się próbka, nie powinna się odchyłać o więcej niż 2°C od temperatury przepisanej; czas trwania próby może odchyłać się najwyżej 2 minuty przy próbach trwających od 30 do 60 minut, przy próbach trwających 48 godzin o najwyżej godzinę, a przy próbach trwających 4 tygodnie o najwyżej 24 godziny.

Termostat powinien być tak urządzony, by od włożenia próbki temperatura osiągnęła wymaganą wysokość w ciągu najwyżej 5 minut.

(4) Przed poddaniem próbom, przewidzianym w c. m. 1151, 1152, 1153, 1154, 1155 i 1156, należy pobrane próbki materiałów wysuszyć przez przeciąg conajmniej 15 godzin w temperaturze pokojowej w eksikatorze napełnionym chlorkiem wapnia topionym i granulowanym, przy czym próbki materiału należy rozsypać cienką warstwą; w tym celu należy próbki, które nie są ani sproszkowane, ani włókniste, albo rozetrzeć, albo poprzekrawać na drobne kawałeczki. Ciśnienie w eksikatorze należy utrzymywać poniżej 50 mm Hg.

(5) a) Przed wysuszeniem w sposób przewidziany w ustępie powyższym (4) należy materiały c. m. 21 punktu 1 (z wyjątkiem tych, które zawierają parafinę lub inny materiał o podobnym działaniu), 2, 9a) i b) oraz c. m. 331 punktu 8b) poddać suszeniu wstępnemu w dobrze wentylowanej suszarce, której temperaturę reguluje się na 70°C, przez taki przeciąg czasu, dopóki ubytek wagi przez 15 minut będzie wynosił mniej niż 0,3%.

b) przy materiałach c. m. 21 punkt 1 (jeżeli zawierają parafinę lub inny materiał podobny), 7c) i 9c) należy dokonać suszenia wstępnego w sposób podany w ustępie poprzednim (a), z tą różnicą, że temperatura suszarki powinna wynosić 40—45°C.

1110 Ad marg. 61, 5° d): La charge de transmission ne doit pas être plus sensible tant à l'inflammation qu'au choc et au frottement que le tétryl. Voir marg. 1150, 1154, 1155 et 1156.

1111 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. 1150 et 1157.

**1112-
1149**

B. Règles relatives aux épreuves.

1150 (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.

(3) Dans l'exécution des épreuves de stabilité par chauffage, dont il est question ci-dessous, la température de l'étuve renfermant l'échantillon éprouvé ne devra pas s'écarter de plus de 2° C de la température telle qu'elle est fixée; la durée de l'épreuve devra être respectée à 2 minutes près quand cette durée doit être de 30 minutes ou 60 minutes, à 1 heure près quand cette durée doit être de 48 heures, et à 24 heures près quand cette durée doit être de 4 semaines.

L'étuve doit être telle qu'après l'introduction de l'échantillon, la température ait repris sa valeur de régime en 5 minutes au plus.

(4) Avant d'être soumises aux épreuves des marg. 1151, 1152, 1153, 1154, 1155 et 1156, les matières prélevées en vue de constituer l'échantillon doivent être séchées pendant au moins 15 heures, à la température ambiante, dans un dessiccateur à vide garni de chlorure de calcium fondu et granulé; la matière sera disposée en couche mince; à cet effet, les matières qui ne sont ni pulvérulentes ni fibreuses seront soit broyées, soit râpées, soit coupées en morceaux de petites dimensions. La pression dans ce dessiccateur devra être amenée au-dessous de 50 mm de mercure.

(5) a) Avant d'être séchées dans les conditions de l'al. (4) ci-dessus, les matières du marg. 21, 1° (sauf celles qui renferment de la paraffine ou une substance analogue), 2°, 9° a) et b), et celles du marg. 331, 8° b), seront soumises à un préséchage dans une étuve bien ventilée, dont la température aura été réglée à 70° C, et qui sera poursuivi tant que la perte de poids par quart d'heure n'est pas inférieure à 0,3% de la pesée.

b) Pour les matières du marg. 21, 1° (lorsqu'elles renferment de la paraffine ou une substance analogue), 7° c) et 9° c), le préséchage devra être effectué comme à l'al. a) ci-dessus, sauf que la température de l'étuve sera réglée entre 40° et 45° C.

(6) Nitrocelulozę słabo nitrowaną (c. m. 331, punkt 8a) należy przede wszystkim poddać wysuszeniu w sposób przewidziany w powyższym ustępie 5a); potem należy dokończyć wysuszenia, przechowując ją przez 15 godzin w eksikatorze z koncentrowanym kwasem siarkowym.

Próba stałości chemicznej przy podgrzewaniu.

1151 Do c. m. 1101 i 1102:

a) Badanie materiałów wymienionych pod c. m. 1101.

(1) Do każdej z dwu próbek szklanych o wymiarach

długość	350 mm
średnica wewnętrzna	16 mm
grubość ścianki	1,5 mm

wkłada się po 1 g materiału wybuchowego, osuszonego ponadchlorkiem wapnia (do wysuszenia należy w razie potrzeby materiał rozbić na drobne cząstki o wymiarach poniżej 0,05 g). Obydwie próbki, zupełnie nakryte w ten sposób, by ich zamknięcie nie stawiało oporu, umieszcza się następnie w termostacie tak, by były widoczne przynajmniej w $\frac{1}{3}$ swej długości, i trzyma się przez 30 minut w stałej temperaturze 132°C. Przez ten czas obserwuje się, czy nie wydzielają się tlenki azotu w postaci żółto-brunatnych dymów, szczególnie dobrze widocznych na białym tle.

(2) materiał uważa się za stały, jeśli nie ukażą się wspomniane dymy.

b) Badanie prochów wymienionych pod c. m. 1102.

(1) Prochy nitrocelulozowe, nie zawierające nitrogliceryny, żelatynowane lub nie żelatynowane oraz nitroceluloza plastyfikowana: 3 g prochu układa się do takich samych próbek szklanych, jak wymienione pod a), które umieszcza się następnie w termostacie utrzymującym stałą temperaturę 132°C.

(2) Prochy nitrocelulozowe, zawierające nitroglicerynę: 1 g prochu wkłada się do takich samych próbek, jak wymienione pod a), które umieszcza się następnie w termostacie, utrzymującym stałą temperaturę 110°C.

(3) Probówki z prochami, wymienionymi pod (1) i (2), pozostają w termostacie przez jedną godzinę. W tym czasie tlenki azotu nie powinny być widoczne. Stwierdzenie i ocena jak pod a).

1152 Do c. m. 1103 i 1105:

a) Badanie materiałów wymienionych pod c. m. 1103 punkt 1.

(1) Dwie próbki materiału wybuchowego, każda po 10 g, wkłada się do szklanych naczyń cylindrycznych o wewnętrznej średnicy 3 cm i o wysokości 5 cm do dolnej powierzchni przykrywką, dobrze zamyka się przykrywkami i nagrzewa przy stałej temperaturze 90°C w termostacie, w którym są dobrze widoczne, przez 3 godziny.

(6) La nitrocellulose du marg. 331, 8° a), subira d'abord un séchage préalable dans les conditions de l'al. (5) a) ci-dessus; le séchage sera achevé par un séjour de 15 heures au moins dans un dessiccateur garni d'acide sulfurique concentré.

Epreuve de stabilité chimique à la chaleur.

1151 Ad marg. 1101 et 1102:

a) Epreuve sur les matières dénommées au marg. 1101.

(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 de matière séchée sur du chlorure de calcium (le séchage doit s'effectuer, si nécessaire, en réduisant la matière en morceaux d'un poids ne dépassant pas 0,05 g chacun). Les deux éprouvettes, complètement couvertes, sans que la fermeture offre de résistance, sont ensuite introduites dans une étuve permettant la visibilité pour les $\frac{1}{3}$ au moins de leur longueur et maintenues à une température 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. 1102.

(1) Poudres à la nitrocellulose ne renfermant pas de nitroglycérine, gélatinisées ou non, nitrocelluloses plastifiées: on introduit 3 g de poudre 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 nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine: on introduit 1 g de poudre 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 ce période des gaz nitreux ne doivent pas être visibles. Constatation et appréciation comme sous a).

1152 Ad marg. 1103 et 1105:

a) Epreuve sur les matières dénommées au marg. 1103, 1°.

(1) Deux échantillons d'explosif 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 3 heures à une température constante de 90°C.

(2) W tym czasie tlenki azotu nie powinny być widoczne. Stwierdzenie i ocena jak pod c. m. 1151a).

b) Badanie materiałów wymienionych pod c. m. 1103 punkt 2 oraz c. m. 1105.

(1) Dwie próbki materiału wybuchowego, każda po 10 g, wkłada się do szklanych naczyń cylindrycznych o wewnętrznej średnicy 3 cm i o wysokości 5 cm do dolnej powierzchni przykrywką, dobrze zamyka się przykrywkami i nagrzewa przy stałej temperaturze 75°C w termostacie, w którym są dobrze widoczne, przez 48 godzin.

(2) W tym czasie tlenek azotu nie powinien być widoczny. Stwierdzenie i ocena jak pod c. m. 1151a).

1153 Temperatura zapłonu (zobacz c. m. 1101 i 1102).

(1) Temperaturę zapłonu określa się, nagrzewając 0,2 g materiału w próbówce szklanej, umieszczonej w kąpieli z metalu Wooda. Probówkę zanurza się w kąpieli po osiągnięciu przez nią temperatury 100°C. Temperaturę kąpieli podwyższa się następnie o 5°C co minutę.

(2) Probówki muszą mieć następujące wymiary:

długość	125 mm
średnica wewnętrzna	15 mm
grubość ścianki	0,5 mm

i powinny być zanurzone do głębokości 20 mm.

(3) Próbę należy powtórzyć trzy razy, notując za każdym razem temperaturę, przy której następuje zapłon, tj. spalanie się powolne lub gwałtowne, deflagacja (wyfuknięcie) lub detonacja.

(4) Najniższa temperatura stwierdzona w trzech próbach jest uważana za temperaturę zapłonu.

1154 Badanie wrażliwości na rozgrzanie do czerwoności i na zapłon (zobacz c. m. 1103 do 1110).

a) Próba w rozpalonym do czerwoności naczyniu żelaznym półkolistym (zobacz c. m. 1103 do 1106 i 1108 do 1110).

(1) Do naczynia żelaznego półkolistego o ściankach grubości 1 mm i o średnicy 120 mm wrzuca się badany materiał wybuchowy, zwiększając jego ilość począwszy od 0,5 g do 10 g.

Wyniki prób należy rozróżniać, jak następuje:

1. zapalenie z powolnym spalaniem (materiały wybuchowe amonowo-saettrzane),
2. zapalenie z szybkim spalaniem (materiały wybuchowe chloranowe),
3. zapalenie z gwałtownym spalaniem i deflagacją (prochy czarne),
4. gwałtowny wybuch (piorunian rtęci).

(2) Należy liczyć się z wpływem ilości materiału wybuchowego na przebieg zjawiska.

(2) Pendant cette période, des gaz nitreux ne doivent pas être visibles. Constatation et appréciation comme au marg. 1151 a).

b) Epreuve sur les matières dénommées aux marg. 1103, 2° et 1105.

(1) Deux échantillons d'explosif 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. 1151 a).

1153 Température d'inflammation (voir marg. 1101 et 1102).

(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 d'alliage 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
épaisseur 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.

1154 Epreuve de sensibilité au chauffage au rouge et à l'inflammation (voir marg. 1103 à 1110).

a) Epreuve au vase hémisphérique en ferrougi (voir marg. 1103 à 1106 et 1108 à 1110).

(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° inflammation avec combustion lente (explosifs au nitrate d'aramonium),
- 2° inflammation avec combustion rapide (explosifs chloratés),
- 3° inflammation avec combustion violente et déflagration (poudre noire),
- 4° détonation (fulminate de mercure).

(2) On doit tenir compte de l'influence de la masse d'explosif employée sur la marche des phénomènes.

(3) Badany materiał wybuchowy nie powinien wykazywać żadnych zasadniczych różnic z materiałem wybuchowym porównawczym.

(4) Naczynia żelazne powinny być dokładnie oczyszczone przed każdą próbą i często zmieniane.

b) Próba zapalności (zobacz c. m. 1103 do 1110).

(1) Badany materiał wybuchowy umieszcza się w postaci małej kupki na płytce żelaznej, przy czym, odpowiednio do wyników próby opisanej pod a), ilości materiału wybuchowego zwiększa się stopniowo od 0,5 g do 100 g najwyżej.

(2) Do wierzchołka nasypanego materiału wybuchowego przytyka się następnie zapaloną zapalną i obserwuje się, czy materiał wybuchowy zapala się i spala się powoli, deflagruje lub detonuje, tudzież czy raz zapalony płonie nadal po usunięciu zapalnika. Jeśli materiał się nie zapali, należy zrobić podobną próbę, dotykając go płomieniem gazowym i poczynić te same spostrzeżenia.

(3) Wyniki próby porównuje się z wynikami otrzymanymi z materiałem wybuchowym porównawczym.

1155 Próba wrażliwości na uderzenie (zobacz c. m. 1103 do 1110).

(1) Materiał wybuchowy, wysuszony stosownie do postanowień c. m. 1150, należy następnie sprowadzić do następującej formy:

a) Stałe materiały wybuchowe należy tak dokładnie rozetrzeć, by mogły przejść przez sito o oczkach 1 mm. Do badania należy użyć pozostałości o wielkości cząstek 0,5 mm.

b) Sproszkowane materiały wybuchowe oddziela się na sicie o oczkach 1 mm; do próby na wrażliwość na uderzenie należy użyć cały przesiew.

c) Materiały wybuchowe plastyczne i żelatynowane należy formować w małe kulki o wadze 25 do 35 mg.

(2) Urządzenie służące do dokonywania prób stanowi ciężar przesuwany dwoma drążkami tak, aby mógł być utrzymany i łatwo odczepiany na wysokości, z której nie powinien spadać. Ciężar nie spada bezpośrednio na materiał wybuchowy, lecz na tłoczek, który się składa z dwu części, górnej D i dolnej E, zrobionych z bardzo twardej stali i lekko się przesuwających w pierścieniu prowadzącym F (rysunek 1). Próbkę materiału wybuchowego umieszcza się pomiędzy górną a dolną częścią tłoczka. Tłoczek i pierścień prowadzący znajduje się w walcu ochronnym C z hartowanej stali, ustalonym na stałym bloku B, wpuszczonym w cementową podstawę A (rysunek 2). Rozmiary różnych części są podane na umieszczonym dalej rysunku.

(3) Prób należy dokonywać kolejno na badanym materiale wybuchowym i na materiale porównawczym w sposób następujący:

a) Materiał wybuchowy w postaci małych kulek (jeśli jest plastyczny) lub w ilości odmierzanej za pomocą małej łyżeczki o pojemności 0,05

(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 souvent remplacés.

b) Epreuve d'aptitude à l'inflammation (voir marg. 1103 à 1110).

(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.

1155 Epreuve de sensibilité au choc (voir marg. 1103 à 1110).

(1) L'explosif séché dans les conditions du marg. 1150 est ensuite mis sous la forme suivante:

a) Les explosifs compacts sont râpés assez finement pour passer entièrement à travers un tamis à mailles de 1 mm; on ne garde, pour l'épreuve qui suit, que le refus sur un tamis à mailles de 0,5 mm.

b) Les explosifs pulvérulents sont passés à travers un tamis à mailles de 1 mm et on garde pour l'épreuve au choc la totalité de la fraction qui passe à travers ce tamis.

c) Les explosifs plastiques ou gélatineux sont mis sous forme de petites pilules, sensiblement sphériques, d'un poids compris entre 25 et 35 mg.

(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). 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). 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 sous forme d'une pilule sphérique (s'il est plastique), ou mesuré à l'aide d'une charge de 0,05 cm³ de capacité (s'il est pul-

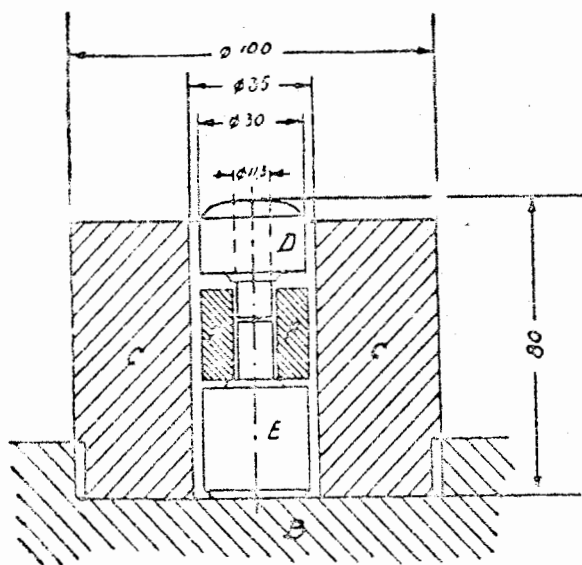
cm³ (jeśli jest sproszkowany albo pod postacią oskrobków) składa się ostrożnie pomiędzy obydwie części tłoczka, których stykające się powierzchnie nie mogą być wilgotne. Temperatura otoczenia nie powinna przewyższać 30°C i nie może być niższa od 15°C. Każda próbka materiału wybuchowego powinna być tylko raz uderzona. Po każdej próbie tłoczek i pierścieni prowadzący należy dokładnie oczyścić, usuwając mogące się na nich znajdować pozostałości materiału wybuchowego.

- b) Próby należy rozpoczynać od takiej wysokości spadku, przy której może nastąpić zupełny wybuch materiału wybuchowego, poddanego próbie. Wysokość spadku zmniejsza się stopniowo do chwili, kiedy wybuch będzie niezupełny lub wcale nie nastąpi. Przy tej ostatniej wysokości wykonywa się cztery próby uderzeniowe, a jeśli choćby jedna doprowadzi do wyraźnego wybuchu, wykonywa się cztery dalsze próby z wysokości nieco mniejszej itd.
- c) Za granicę wrażliwości uważa się tę najmniejszą wysokość spadku, przy której podczas co najmniej czterech prób ciężar spadający z tej samej wysokości spowodował wyraźny wybuch.
- d) Normalnie próbę uderzeniową wykonać należy ciężarem 2 kg; gdyby jednak wrażliwość na uderzenie tym ciężarem wymagała większej wysokości spadku niż 60—70 cm, to próby uderzeniowej należy dokonać ciężarem 5 kg.

vérulent ou sous forme de râpures), 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.

- 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 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.

Rys. 1 Esq. 1

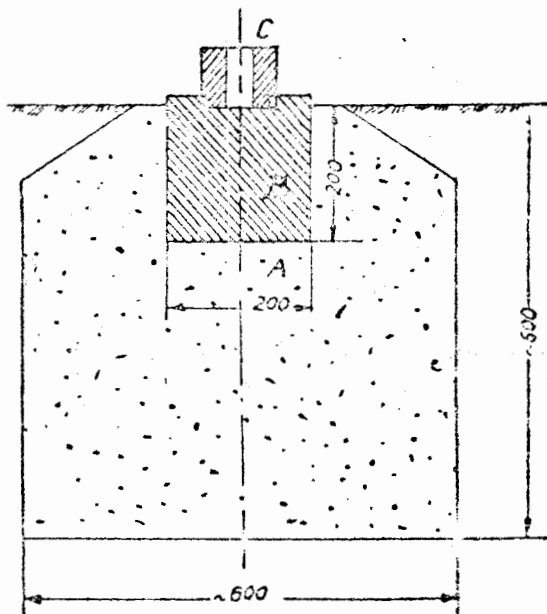


Skala 1:2 Echelle 1:2

1156 Próba wrażliwości na tarcie (zobacz c. m. 1103 do 1110).

(1) Materiał wybuchowy powinien być wysuszony ponad chlorkiem wapnia. Probkę materiału wybuchowego gnacie się i rozciera w nie polerowanym moździerz porcelanowym tłuczkiem również nie polerowanym. Należy baczyć, by moździerz i tłuczek miały temperaturę mniej wię-

Rys. 2 Esq. 2



Skala 1:2 Echelle 1:2

1156 Epreuve de sensibilité au frottement (voir marg. 1103 à 1110).

(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 supé-

ccji o 10°C wyższą od temperatury otoczenia (15° do 30°C).

(2) Wyniki prób porównywuje się z wynikami otrzymanymi z wybuchowym materiałem porównawczym i rozróżnia się, jak następuje:

1. bez żadnych objawów,
2. słabe pojedyncze trzaski,
3. trzaski częste lub pojedyncze trzaski bardzo mocne.

(3) Materiały wybuchowe, które przy próbach dają wynik podany pod 1, są uważane za materiały praktycznie nie wrażliwe na tarcie; uważa się je za średnio wrażliwe, jeśli dadzą wynik podany pod 2; uważa się je za bardzo wrażliwe, jeśli dadzą wynik podany pod 3.

157 Stałość materiałów wymienionych pod c. m. 1111 sprawdza się zwykłymi sposobami laboratoryjnymi.

158 Badanie dynamitów na wypocenie (zobacz c. m. 1107).

(1) Urządzenie do dokonywania prób na wypocenie dynamitów (zobacz rysunek na str. 196) składa się z wydrążonego cylindra z brązu. Taki cylinder, zamknięty z jednej strony płytą z tego samego metalu, ma średnicę wewnętrzną 15,7 mm oraz głębokość 40 mm. Ma on w ścianie 20 otworów o średnicy 0,5 mm (4 rzędy po 5 otworów). Tłok z brązu cylindryczny długości 48 mm i wysokości całkowitej 52 mm może ślizgać się w cylindrze ustawionym pionowo; ten tłok o średnicy 15,6 mm jest obciążony ciężarem 2220 g dla wywołania ciśnienia 1,2 kg/cm².

(2) 5 do 8 gramów dynamitu formuje się w małą kulkę długości 30 mm o średnicy 15 mm, którą się następnie po owinięciu bardzo delikatną gazą umieszcza w cylindrze; następnie kładzie się na to tłok i ciężar, aby dynamit poddać ciśnieniu 1,2 kg/cm².

Notuje się czas, jaki upływa od ukazania się pierwszej oleistej kropelki (nitrogliceryna) na zewnętrznej stronie otworów cylindra.

(3) Jeżeli przy próbie przeprowadzanej w temperaturze 15° do 25°C pierwsze sączenie ukaże się w czasie dłuższym niż 5 minut, uważa się, że dynamit odpowiada warunkom.

rieure de 10 degrés environ à la température ambiante (15° à 30° C).

(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°.

1157 La stabilité des produits dénommés au marg. 1111 est contrôlée suivant les méthodes de laboratoire ordinaires.

1158 Epreuve d'exsudation des dynamites (voir marg. 1107).

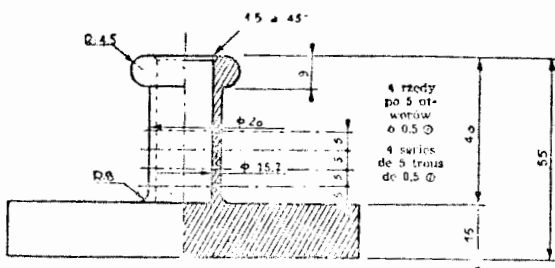
(1) L'appareil pour épreuve d'exsudation des dynamites (voir croquis de la p. 196) se compose d'un cylindre creux, en bronze. Ce cylindre, qui est fermé d'un côté par un plateau de même métal, a un diamètre intérieur de 15,7 mm et une profondeur de 40 mm. Il est percé de 20 trous de 0,5 mm de diamètre (4 séries de 5 trous) sur la périphérie. Un piston en bronze, cylindrique sur 48 mm et d'une hauteur totale de 52 mm, peut glisser dans le cylindre disposé verticalement; ce piston, d'un diamètre de 15,6 mm, est chargé d'un poids de 2220 g, afin de produire une pression de 1,2 kg/cm².

(2) On forme, avec 5 à 8 g de dynamite, un petit boudin de 30 mm de long et 15 mm de diamètre, que l'on enveloppe de toile très fine et que l'on place dans le cylindre; puis on met par dessus le piston et sa surcharge, afin que la dynamite soit soumise à une pression de 1,2 kg/cm².

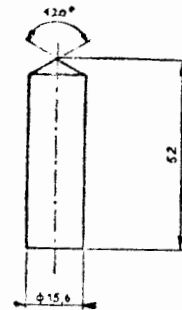
On note le temps au bout duquel apparaissent les premières traces de gouttelettes huileuses (nitroglycérine) aux orifices extérieurs des trous du cylindre.

(3) La dynamite est considérée comme satisfaisante si le temps s'écoulant avant l'apparition des suintements liquides est supérieur à 5 minutes, l'épreuve étant faite à une température de 15° à 25° C.

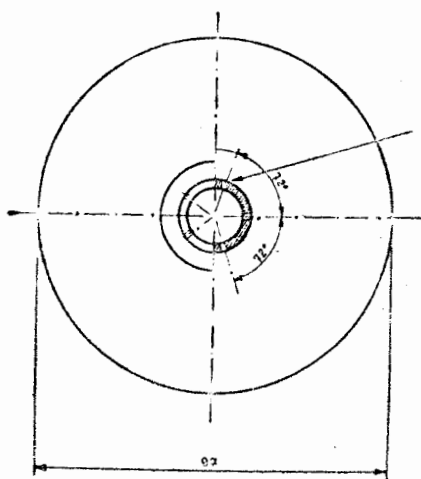
Aparat do badań wyciecia
Appareil pour épreuve d'exsudation



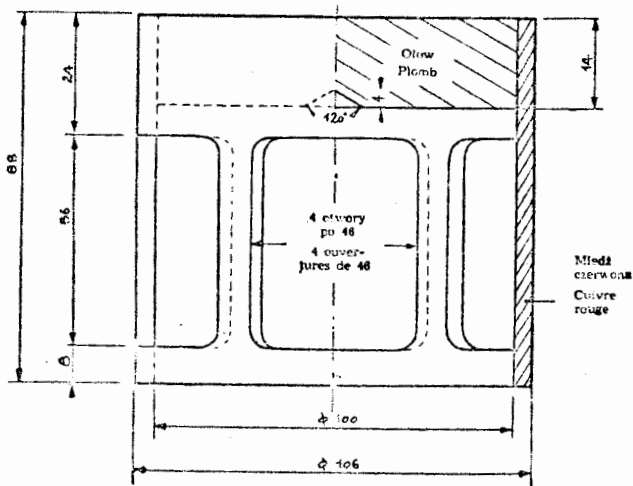
Cylinder — Skala 1:2 — (brąz)
Corps — Echelle 1:2 — Bronze



Tłok — Skala 1:2 (brąz)
Piston — Echelle 1:2 — Bronze



4 rzędy po 5 otworów Ø 0.5
4 séries de 5 trous de 0.5 Ø



Ciężar — Skala 1:2
Poids — Echelle 1:2

DODATEK II

Wytyczne dotyczące jakości naczyń ze stopów aluminiowych dla niektórych gazów klasy Id.

A. Gatunek materiałów.

1200 (1) Materiały naczyń ze stopów aluminiowych, które są napełnione gazami wymienionymi pod c. m. 133 (2), p. 2, muszą spełniać następujące warunki:

	Materiały do naczyń poddane ciśnieniu próbnemu		
	do 30 kg/cm ²	do 60 kg/cm ²	ponad 60 do 375 kg/cm ²
Twardość wg Brinella H w kg/mm ²	55-65	75-95	105-140
Wytrzymałość na rozerwanie β_z w kg/mm ²	22-26	26-30	38-55
Granica elastyczności σ_t w kg/mm ² (znieszczenie stałe $\lambda = 20/100$)	10-14	17-21	23-41
Wydłużenie po rozerwaniu ($l = 5d$) w %	30-22	22-19	16-12
Współczynnik zginania k (próba na zginanie na pierścieniowych kształtkach)			
zona rozciągliwości zewnętrznej	40-30	30-25	24-13
zona rozciągliwości wewnętrznej			
Opór na rozerwanie κ w kgm/cm ²	4	3	3-2,5

Pośrednie wartości mogą być odczytane z wykresów na stronie 199.

Uwaga 1. Powyższe cechy charakterystyczne są bazowane na dotychczasowych doświadczeniach z następującymi materiałami używanymi do sporządzania naczyń:

- ciśnienie próbne do 30 kg/cm²: stopy aluminium z magnezem,
- ciśnienie próbne do 60 kg/cm²: stopy aluminium z krzemem i magnezem,
- ciśnienie próbne ponad 60 do 375 kg/cm²: stopy aluminium z miedzią i magnezem.

2. Wydłużenie po rozerwaniu ($l = 5d$) jest mierzone za pomocą próbek o przekroju okrągłym, których odległość między nacięciami l jest równa 5 średnicom d ; w wypadku użycia próbek o przekroju prostokątnym odległość między nacięciami powinna być obliczona według wzoru: $l = 5,65 \sqrt{F_0}$, gdzie F_0 oznacza przekrój pierwotnej próbki.

3. Współczynnik zginania k jest określony wzorem: $k = 50 \frac{s}{r}$, gdzie s = grubość płytki w cm i r = promień średni krzywizny w cm. Dla wyliczenia wartości rzeczywistej k w zonach rozciągliwości zewnętrznej i wewnętrznej trzeba obliczyć współczynnik zginania k_0 według stanu początkowego (promień średni r_0).

Jeżeli w wypadku zjawienia się pęknięcia w zone rozciągliwości zewnętrznej (wewnętrznej) promień średni krzywizny jest r_1 (r_2) cm dla tej strony, to współczynnik zginania k_1 (k_2) może być wyliczony ze współczynników zginania określonych następująco:

$$k_{\text{zewnetrzny}} = k_1 - k_0; k_{\text{wewnetrzny}} = k_2 + k_0.$$

4. Dane dotyczące oporu na rozerwanie oparte są na próbach przeprowadzonych według norm Związku Szwajcarskich Przemysłowców Metalowych (Verrein schweiz. Maschinenindustrieller) VSM Nr 10925 z listopada 1950.

APPENDICE II

Directives relatives à la nature des récipients en alliages d'aluminium pour certains gaz de la classe I d.

A. Qualité du matériau.

1200 (1) Les matériaux des récipients en alliages d'aluminium, qui sont admis pour les gaz mentionnés au marg. 133 (2), al. 2, devraient satisfaire aux exigences suivantes:

	Matériaux pour récipients soumis à une pression d'épreuve		
	jusqu'à 30 kg/cm ²	jusqu'à 60 kg/cm ²	au-dessus de 60 jusqu'à 375 kg/cm ²
Dureté Brinell H en kg/mm ²	55 à 65	75 à 95	105 à 140
Résistance à la traction β_z en kg/mm ²	22 à 26	26 à 30	38 à 55
Limite d'élasticité apparente σ_t en kg/mm ² (déformation permanente $\lambda = 20/100$)	10 à 14	17 à 21	23 à 41
Allongement à la rupture ($l = 5d$) en %	30 à 22	22 à 19	16 à 12
Coefficient de pliage k (épreuve de pliage sur éprouvettes en forme d'anneau)			
zone de traction à l'extérieur	40 à 30	30 à 25	24 à 13
zone de traction à l'intérieur			
Résilience κ en kgm/cm ²	4	3	3 à 2,5

Les valeurs intermédiaires doivent être tirées des diagrammes à la page 199.

Nota. 1. Les caractéristiques ci-dessus sont basées sur les expériences faites jusqu'ici avec les matériaux suivants utilisés pour les récipients:

- pression d'épreuve jusqu'à 30 kg/cm²: alliages d'aluminium et de magnésium,
- pression d'épreuve jusqu'à 60 kg/cm²: alliages d'aluminium, de silicium et de magnésium;
- pression d'épreuve au-dessus de 60 jusqu'à 375 kg/cm²: alliages d'aluminium, de cuivre et de magnésium.

2. L'allongement à la rupture ($l = 5d$) est mesuré au moyen d'éprouvettes à section circulaire, dont la distance entre repères l est égale à cinq fois le diamètre d ; en cas d'emploi d'éprouvettes à section rectangulaire, la distance entre repères doit être calculée par la formule $l = 5,65 \sqrt{F_0}$, dans laquelle F_0 désigne la section primitive de l'éprouvette.

3. Le coefficient de pliage k est défini comme suit: $k = 50 \frac{s}{r}$ étant donné que s = épaisseur de la paroi en cm et r = rayon moyen de courbure en cm. Pour calculer la valeur effective de k dans les zones de traction extérieure et intérieure, il faut tenir compte du coefficient de pliage k_0 à l'état initial (rayon moyen r_0).

Si, en cas d'apparition d'une fissure dans la zone de traction extérieure (intérieure), le rayon moyen de courbure est de r_1 (r_2) cm à cet endroit, le coefficient de pliage k_1 (k_2) sert à calculer les coefficients de pliage déterminants comme suit:

$$\text{coefficient } k_{\text{extérieur}} = k_1 - k_0 \text{ et coefficient } k_{\text{intérieur}} = k_2 + k_0.$$

4. Les données de la résilience se rapportent à l'exécution des épreuves selon les normes de la Société Suisse des constructeurs de machines VSM Nr 10925 de novembre 1950.

(2) Dla danych o materiałach zamieszczonych w (1) obowiązują następujące tolerancje: dla wydłużenia po rozerwaniu minus 10% liczb podanych w powyższej tabeli; dla zginania minus 20%; dla oporu na rozerwanie minus 30%.

(3) Grubość ścian naczyń ze stopów aluminiowych w częściach najbardziej słabych musi być następująca:

- jeżeli średnica naczynia jest poniżej 50 mm — najmniej 1,5 mm,
- jeżeli średnica naczynia jest od 50 do 150 mm — najmniej 2,0 mm,
- jeżeli średnica naczynia jest powyżej 150 mm — najmniej 3,0 mm.

(4) Dna naczyń powinny mieć przekrój półkolisty, eliptyczny lub pałakowaty; muszą one gwarantować taką samą trwałość, jak i całe naczynie.

B. Dodatkowe urzędowe próby stopów aluminiowych na zawartość miedzi.

1201 (1) Poza badaniami przewidzianymi w c. m. 142, 143 i 144 trzeba jeszcze ustalić, czy używane stopy aluminiowe zawierają miedź, sprawdzając możliwość korozji międzykrystalicznej wewnętrznej ścianki naczynia.

(2) Próbkę ze ścianki wewnętrznej o wymiarach 1000 mm³ (33,3×30 mm) materiału zawierającego miedź poddaje się działaniu roztworu wodnego zawierającego 3% NaCl i 0,5% HCl w temperaturze pokojowej w ciągu 72 godzin; strata na ciężarze nie może przekraczać 50 mg/1000 mm².

C. Zabezpieczenie powierzchni wewnętrznej

1202 Powierzchnię wewnętrzną naczyń ze stopów aluminiowych należy pokryć warstwą materiału odpowiedniego dla zabezpieczenia od korozji, jeżeli właściwe punkty badań uznają to za konieczne.

1203-
1299

(2) En ce qui concerne les valeurs du matériau indiquées sous (1), les tolérances suivantes sont admises: allongement après rupture moins 10% des chiffres indiqués au tableau ci-dessus; coefficient de pliage moins 20%; résilience moins 30%.

(3) L'épaisseur de la paroi des récipients en alliages d'aluminium, à la partie la plus faible doit être la suivante:

- lorsque le diamètre du récipient est inférieur à 50 mm 1,5 mm au moins,
- lorsque le diamètre du récipient est de 50 à 150 mm 2,0 mm au moins,
- lorsque le diamètre du récipient est supérieur à 150 mm 3,0 mm au moins,

(4) Les fonds des récipients auront un profil en plein cintre, en ellipse ou en anse de panier; ils devront présenter la même sécurité que le corps du récipient.

B. Epreuve officielle complémentaire des alliages d'aluminium contenant du cuivre.

1201 (1) En plus des examens prescrits par les marg. 142, 143 et 144, il faut encore procéder, lors de l'emploi d'alliages d'aluminium contenant du cuivre, au contrôle de la possibilité de la corrosion intercrystalline de la paroi intérieure du récipient.

(2) En traitant le côté intérieur d'une éprouvette de 1000 mm² (33,3 × 30 mm) du matériau contenant du cuivre avec une solution aqueuse contenant 3% de NaCl et 0,5% de HCl, à la température ambiante pendant 72 heures, la perte de poids ne doit pas dépasser 50 mg/1000 mm².

C. Protection de la surface intérieure.

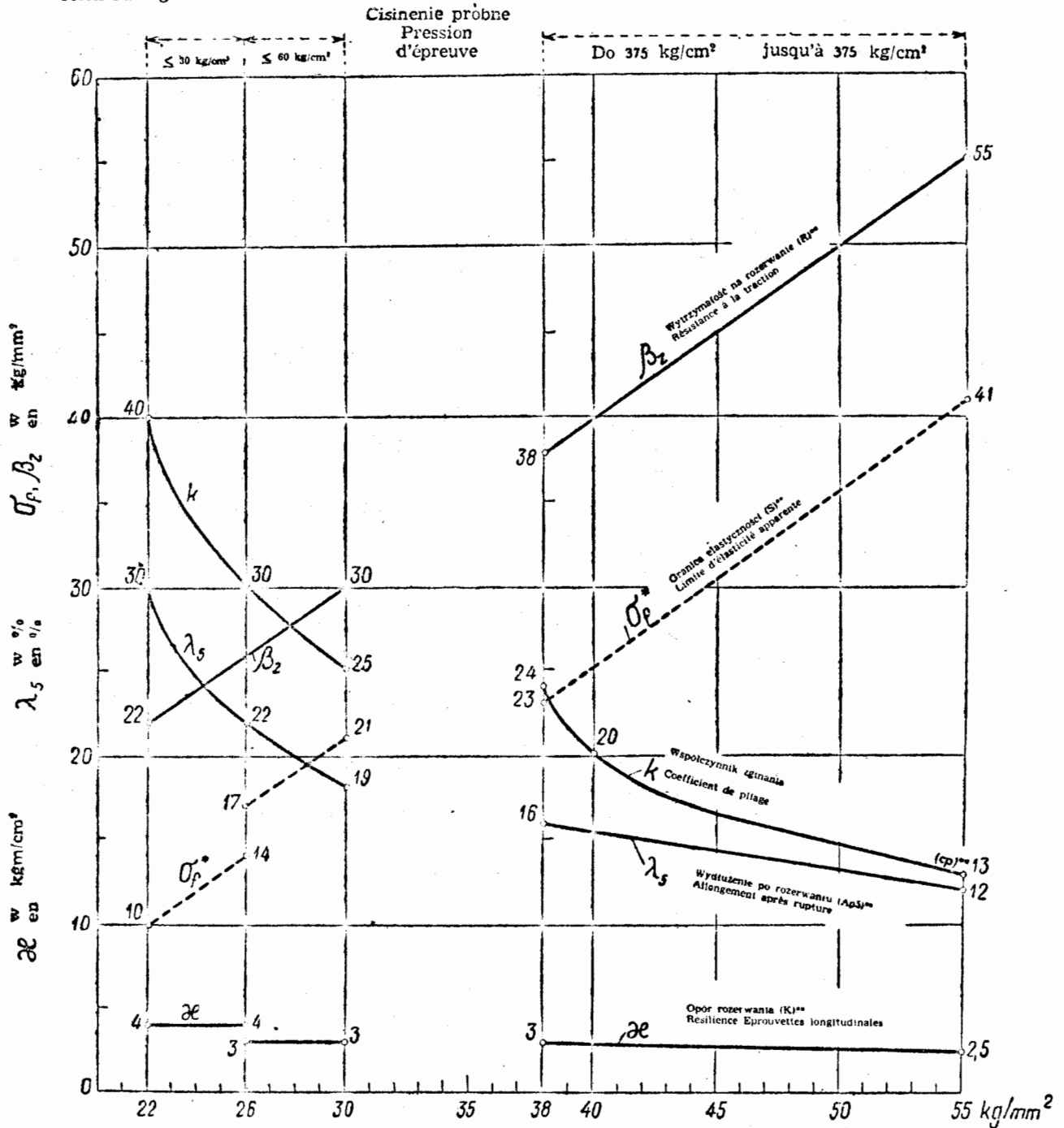
1202 La surface intérieure des récipients en alliages d'aluminium doit être recouverte d'une protection appropriée empêchant la corrosion lorsque les stations d'essai compétentes estiment que c'est nécessaire.

1203-
1299

Naczynia ze stopów aluminium
Récipients en alliages d'aluminium

dla stopów nie rafinowanych i rafinowanych
selon l'alliage non traité ou traité

dla rafinowanych
traité



Wytrzymałość na zerwanie

Tolerancje:

- Wydłużenie po zerwaniu — 10%
- Współczynnik zginania — 20%
- Opór na zerwanie — 30%

• Granica elastyczności σ_e nie mniejsza od $\frac{4}{3}$ naprężenia pierścieniowego σ_r próbnego ciśnienia.

$$\text{Naprężenie pierścieniowe } \sigma_r = \frac{P_1 \cdot r_1}{100 s} \text{ kg/mm}^2$$

- P_1 = próbne ciśnienie w kg/cm²
- r_1 = promień wewnętrzny w cm
- s = grubość ściany w cm

** Symbole używane we Włoszech.

Résistance à la traction

Tolérances:

- Allongement après rupture — 10%
- Coefficient de pliage — 20%
- Résilience — 30%

• La limite d'élasticité apparente σ_e doit être au moins égale aux $\frac{4}{3}$ de la tension annulaire σ_r à la pression d'épreuve.

$$\text{Tension annulaire } \sigma_r = \frac{P_1 \cdot r_1}{100 s} \text{ kg/mm}^2$$

- P_1 = pression d'épreuve en kg/cm²
- r_1 = rayon intérieur en cm
- s = épaisseur de la paroi en cm

** Symbole employé en Italie.

DODATEK III

APPENDICE III

Próby materiałów płynnych lub łatwo zapalnych klasy IIIa.

Epreuves relatives aux matières liquides inflammables de la classe IIIa.

1300 Punkt zapłonu ustala się za pomocą następujących aparatów:

- dla temperatur nie wyższych niż 50°C: aparat Abel'a, aparat Abel—Pensky'ego, aparat Luchaire—Finances'a, aparat Taga;
- dla temperatur powyżej 50°C: aparat Pensky—Martens'a, aparat Luchaire—Finances'a;
- w braku wyżej wymienionych aparatów za pomocą każdego innego aparatu, który daje wyniki różniące się nie więcej niż o 2°C od wyników, jakie dawałyby w tych samych przypadkach aparaty wymienione wyżej.

1301 Prób dokonuje się:

- aparatem Abel'a według brytyjskiej normy nr 33/44 „Institute of Petroleum“; można używać też aparatu Abel—Pensky'ego według tej samej normy;
- aparatem Pensky—Martens'a według normy nr 34/47 „Institute of Petroleum“ lub normy D 93—46 A.S.T.M.;
- aparatem Taga według normy D 53—46 A.S.T.M.;
- aparatem Luchaire'a według instrukcji załączonej do zarządzenia francuskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu z 26 października 1925, ogłoszonego w „Journal Officiel” z 29 października 1925.

W razie użycia innych aparatów należy przy dokonywaniu prób stosować następujące środki ostrożności:

- prób należy dokonywać w miejscu wolnym od przeciągu;
- szybkość ogrzewania cieczy nie powinna nigdy przekraczać 5°C na minutę;
- plomień zapalający musi posiadać długość 5 mm ($\pm 0,5$ mm);
- po każdym podwyższeniu się temperatury o 1°C należy wprowadzić do otworu naczynia płomień zapalający.

1302 Gdy zaszeregowanie łatwo zapalnego materiału płynnego jest sporne, obowiązuje zaszeregowanie zaproponowane przez nadawcę, jeżeli próba punktu zapłonu danego gazu da wynik różniący się nie więcej niż 2°C od podanych pod c. m. 301 granic (21°, 55° i 100°C). Jeśli próba da wynik różniący się o więcej niż 2°C, należy przeprowadzić ponowną próbę i najwyższy z otrzymanych wyników należy uważać za właściwy.

1303 Celem ustalenia zawartości nadtlenu w cieczy należy postępować następująco:

Wlewa się do zlewki konicznej pewną ilość p (około 5 g odważoną z dokładnością do 0,01 g) cieczy, która ma być badana, dodaje się 20 cm³ bez-

1300 Le point d'éclair est déterminé au moyen de l'un des appareils suivants:

- pouvant être employés aux températures ne dépassant pas 50° C: appareil d'Abel, appareil d'Abel-Pensky, appareil Luchaire-Finances, appareil Tag;
- pouvant être employés aux températures supérieures à 50° C: appareil Pensky-Martens, appareil Luchaire-Finances;
- à défaut, tout autre appareil capable de donner des résultats ne s'écartant pas de plus de 2° C de ceux que donnerait, au même lieu, l'un des appareils ci-dessus.

1301 Le mode opératoire de la mesure sera:

- pour l'appareil d'Abel, celui de la norme britannique n° 33/44 de l'Institute of Petroleum; cette norme pourra être employée aussi pour l'appareil d'Abel-Pensky;
- pour l'appareil Pensky-Martens, celui de la norme n° 34/47 de l'Institute of Petroleum, ou de la norme D. 93-46 de l'A. S. T. M.;
- pour l'appareil Tag, celui de la norme D. 53-46 de l'A. S. T. M.;
- pour l'appareil Luchaire, celui de l'Instruction annexée à l'arrêté ministériel (France) du 26 octobre 1925, pris sous le timbre du Ministère du Commerce et de l'Industrie et paru au Journal Officiel du 29 octobre 1925.

Dans le cas d'emploi d'un autre appareil, le mode opératoire exigera les précautions suivantes:

- La détermination doit se faire à l'abri des courants d'air.
- La vitesse d'échauffement du liquide éprouvé ne doit jamais dépasser 5° C par minute.
- La flamme de veilleuse doit avoir une longueur de 5 mm ($\pm 0,5$ mm).
- On doit présenter la flamme de veilleuse à l'orifice du récipient, chaque fois que la température du liquide a subi un accroissement de 1° C.

1302 En cas de contestation sur le classement d'un liquide inflammable, on retiendra le numéro de classement proposé par l'expéditeur, si une contre-épreuve de mesure de point d'éclair effectuée sur le liquide en cause donne une valeur ne s'écartant pas de plus de 2° C des limites (respectivement 21°, 55° et 100° C) qui figurent dans le marg. 301. Si une contre-épreuve donne une valeur s'écartant de plus de 2° C de ces limites, on devra procéder à une deuxième contre-épreuve et on retiendra finalement la plus élevée des valeurs.

1303 La détermination du taux de peroxyde dans un liquide sera faite selon le mode opératoire suivant:

On verse dans une fiole d'Erlenmeyer une masse p (voisine de 5 g, pesée à 1 cg près) du liquide à doser; on ajoute 20 cm³ d'anhydride acé-

wodnika kwasu octowego i około 1 g stałego sproszkowanego jodku potasu i wstrząsa się. Po 10 minutach podgrzewa się płyn w ciągu 3 minut do 60°C, po czym pozostawia się go na 5 minut do ochłodzenia i dodaje się następnie 25 cm³ wody. Zwolniony jod po upływie pół godziny miaręczy się 1/10 normalnym roztworem tiosiarczanu sodu, bez użycia wskaźnika. Zupełne odbarwienie wskazuje zakończenie reakcji. Jeżeli potrzebną ilość tiosiarczanu oznaczamy jako n cm³, to zawartość nadtlenu (obliczoną w H₂O₂) w cieczy można obliczyć według wzoru $\frac{17n}{100p}$.

tique et 1 g environ d'iode de potassium solide pulvérisé; on agite, puis après 10 minutes, on chauffe vers 60° C pendant 3 minutes; on laisse refroidir 5 minutes, puis on ajoute 25 cm³ d'eau; un repos d'une demi-heure, on titre l'iode libéré au moyen d'une solution décimale d'hyposulfite de sodium, sans addition d'indicateur: la décoloration totale indiquant la fin de la réaction. Si n est le nombre de cm³ de solution d'hyposulfite nécessaire, le pourcentage de peroxyde (compté en H₂O₂, que renferme l'échantillon est obtenu par la formule $\frac{17n}{100p}$.

1304-
1399

1304-
1399

DODATEK IV

Przepisy dotyczące używania wagonów z urządzeniami elektrycznymi.

1400 Materiały wybuchowe klasy Ia, przedmioty wypełnione materiałami wybuchowymi klasy Ib, przedmioty klasy Ic, punktów 4, 21, 22, 23 i 26,

materiały płynne łatwo zapalne klasy IIIa, punktów 1, 2 i 3, jak również aldehyd octowy, aceton i mieszaniny z acetonem punktu 5, w sztukach przesyłki o wadze powyżej 50 kg,

materiały stałe łatwo zapalne klasy IIIb, punktów 3 do 8,

materiały podtrzymujące palenie klasy IIIc oraz

materiały żrące klasy V, punktów 1 e) 2 i 1 f) 2

można przewozić w wagonach z urządzeniami elektrycznymi, jeżeli wagony takie odpowiadają warunkom następującym:

a) Przewody elektryczne muszą być trwale umocowane i zabezpieczone od uszkodzeń mechanicznych. Jeżeli wchodzi w rachubę kabel ołowiany lub podobne przewody w kablach chronionych nierdzewną osłoną bez szwu, to przewody te muszą być zamknięte w szczelnych rurkach stalowych. Połączenia obwodu pod napięciem oraz części służące do uziemienia należy zabezpieczyć przed samorozluźnieniem się. Części metalowe wagonu nie mogą być użytkowane jako przewód zerowy.

b) Do oświetlenia wolno używać tylko lamp elektrycznych żarowych; źródło światła musi być uszczelnione i zaopatrzone od strony wagonu, przeznaczonej na ładunek, w mocny i szczelny klosz ochronny ze szkła. Jeżeli żarówki nie są umieszczone w umocowaniach ścian lub dachu w sposób zabezpieczający od wszelkich uszkodzeń mechanicznych, należy je osłonić mocnym koszem albo plecionką ochronną. Żarówki powinny być zabezpieczone przed samorozluźnieniem się w umocowaniu.

APPENDICE IV

Conditions d'utilisation des wagons munis d'installations électriques.

1400 Les matières explosibles de la classe Ia, les objets chargés en matières explosibles de la classe Ib,

les objets des 4°, 21°, 22°, 23° et 26° de la classe Ic,

les matières liquides inflammables des 1°, 2° et 3°, ainsi que l'aldéhyde acétique, l'acétone et les mélanges d'acétone du 5° de la classe III a dans des colis de plus de 50 kg.

les matières solides inflammables des 3° à 8° de la classe III b,

les matières comburantes de la classe III c et les matières corrosives des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V

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 fixées solidement et protégées contre toute avarie mécanique. En tant qu'il ne s'agit pas de câbles sous plomb ou de canalisations similaires aux câbles protégées par des enveloppes métalliques sans joint et non sujettes à la rouille, elles doivent être placées dans des tubes étanches en acier. Les conduites de courant sous tension et les parties servant à mettre le courant à la terre doivent être garanties contre tout autoremplacement. Les parties métalliques du wagon ne doivent pas pouvoir être utilisées comme conducteur de retour.

b) L'éclairage ne doit se faire qu'au moyen de lampes électriques à incandescence. Les corps lumineux doivent avoir des entrées de conduite étanches et être munis, du côté de l'espace réservé au chargement, d'un verre protecteur fort à fermeture étanche. Si les corps lumineux ne sont pas fixés dans des renforcements des parois ou du plafond les protégeant contre toute avarie mécanique, il y a lieu de les entourer en outre d'un solide panier ou grillage de protection. Les lampes à incandescence doivent être garanties contre tout autoremplacement de leur fixation.

c) Maszyny elektryczne, urządzenia do regulowania, przełączania i urządzenia bezpiecznikowe (np. bezpieczniki, wyłączniki automatyczne), przy których działaniu mogą się wytworzyć iskry, jak również oporniki, grzejniki i piorunochrony, muszą być skonstruowane w taki sposób, aby nie mogły spowodować zapalenia się mieszanin powietrza i gazu, powietrza i pary albo powietrza i kurzu, jakie mogłyby istnieć w przedziale (konstrukcja wykluczająca wybuch). Ten przepis nie obowiązuje w odniesieniu do urządzeń elektrycznych, które umieszczono w przedziale zupełnie oddzielnym od części wagonu przeznaczonej na ładunek ścianami szczelnymi bez drzwi oraz zaopatrzoną w otwory przewietrzające z ujściem na zewnątrz.

c) Les machines électriques, installations de réglage, interrupteurs et appareils de sécurité (par ex. les coupe-circuits à fusibles, les interrupteurs automatiques de courant), dont le fonctionnement peut produire des étincelles, ainsi que les radiateurs, les réchauds et les parafoudres, doivent être construits de manière à ne pouvoir provoquer l'inflammation des mélanges explosibles d'air et de gaz, d'air et de vapeur ou d'air et de poussière qui existeraient dans l'espace ambiant (type de construction excluant les explosions). Cette prescription n'est pas applicable aux installations électriques placées dans un compartiment qui serait, d'une part, complètement séparé de l'espace réservé au chargement par des parois absolument étanches, sans portes de communication et, d'autre part, muni d'ouvertures d'aération communiquant avec l'extérieur.

1401 (1) Materiałów i przedmiotów wymienionych pod c. m. 1400 nie można ładować do wagonów zaopatrzonych w transformatory.

1401 (1) Les matières et objets du marg.1400 ne doivent pas être chargés dans des wagons munis de transformateurs.

(2) Używanie wagonów zaopatrzonych w transformatory chłodzone powietrzem do przewozu materiałów łatwo zapalnych i podtrzymujących palenie klasy IIIa, IIIb i IIIc oraz materiałów żrących punktów 1 e)2 i 1 f)2 klasy V jest dozwolone pod warunkiem, by transformatory były zbudowane z materiałów niepalnych lub trudno palnych. Transformatory chłodzone powietrzem muszą być umieszczone pod pudłem wagonu i oddzielone od niego warstwą izolacyjną tego rodzaju i takich rozmiarów, by łuk elektryczny, mogący powstać przy zwarciu w uzwojeniach, nie mógł spowodować pożaru pudła wagonu.

(2) L'emploi de wagons munis de transformateurs à air est permis pour les matières inflammables et comburantes des classes IIIa, IIIb, IIIc, ainsi que pour les matières corrosives des 1° e) 2 et 1° f) 2 de la classe V, qui sont désignées au marg. 1400, si toutes les matières premières ayant servi à la construction des transformateurs sont incombustibles ou difficilement inflammables. Les transformateurs à air doivent être placés sous la caisse du wagon et être séparés de celle-ci par un isolant de nature et de dimensions telles que l'arc électrique, qui se produit en cas de fusion d'un enroulement, ne puisse pas mettre le feu à ladite caisse.

(3) Wagony zaopatrzone w transformatory chłodzone powietrzem muszą być oznaczone znakami specjalnymi, jeśli nie mogą być bez tego łatwo rozpoznawane jako takie wagony.

(3) A moins d'être reconnaissables sans autre, les wagons munis de transformateurs doivent porter un signe distinctif.

1402 Wagony nie odpowiadające niniejszym przepisom inogą być mimo to użyte do przewozu wyżej wskazanych materiałów i przedmiotów, jeżeli wszystkie urządzenia elektryczne, które nie odpowiadają powyższym przepisom, są wyłączone z obrotu prądu elektrycznego i zabezpieczone od włączenia w czasie przewozu.

1402 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 sous tension pendant le transport.

1403-
1499

1403-
1499

DODATEK V

APPENDICE V

1. Przepisy dotyczące nalepek ostrzegawczych.

1. Prescriptions relatives aux étiquettes de danger.

1500 Przepisowe wymiary nalepek ostrzegawczych są formatu znormalizowanego A5 (148 × 210 mm). Wymiary nalepek umieszczanych na sztukach mogą być mniejsze od formatu A7 (74 × 105 mm).

1500 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).

1501 (1) Nalepki ostrzegawcze należy nalepiać na sztukach przesyłki i na wagonach albo w inny odpowiedni sposób umocowywać na wagonach. Tylko wtedy, gdy zewnętrzne cechy sztuki przesyłki na

1501 (1) Les étiquettes de danger doivent être collées sur les colis et les wagons ou fixées d'une autre manière appropriée. Ce n'est qu'au cas où l'état extérieur d'un colis ne le permettrait pas

to nie pozwalają, nalepki można nalepiać na tekturę lub tabliczkach, połączonych silnie ze sztuką przesyłki. Zamiast nalepek mogą nadawcy umieszczać na opakowaniu i na wagonach prywatnych nie zacierające się znaki ostrzegawcze, odpowiadające ściśle przepisanyemu wzorom.

(2) Obowiązkiem nadawcy jest umieścić przepisane nalepki ostrzegawcze:

- a) na wszystkich sztukach przesyłki, nadawanych do przewozu zarówno jako przesyłki drobne jak i przesyłki wagonowe;
- b) na wszystkich pojemnikach (kontenerach);
- c) na wagonach nadawanych do przewozu jako przesyłki wagonowe;
- d) na wagonach zawierających przesyłki drobne, które nadawca załadował.

(3) W innych przypadkach umieszczanie nalepek ostrzegawczych na wagonach jest obowiązkiem kolei.

1502 Dawniejszych nalepek nie odpowiadających wzorom nr 1, 2, 3 i 4 można używać aż do wyczerpania zapasu.

2. Objaśnienie wzorów nalepek.

1503 Nalepki ostrzegawcze do oznaczania materiałów i przedmiotów klas Ia, Ib, Id, Ie oraz II do V (zobacz tablicę na stronie 205) oznaczają:

Nr 1 (bomba pomarańczowa): zagraża wybuchem; co do zakazu ładowania razem (zobacz c. m. 42, 44, 79, 81; przewidziana pod c. m. 37, 43, 75, 80;

Nr 2 (płomień pomarańczowy): niebezpieczeństwo ognia; co do zakazu ładowania razem zobacz c. m. 217, 219, 312, 314, 350, 352; przewidziana pod c. m. 212(1) i (4), 218(1), 307(1) i (4), 313(1), 346(1) i (2), 351;

Nr 3 (trupia czaszka, pomarańczowa): materiał trujący; nie składać w wagonach i magazynach w pobliżu artykułów żywnościowych i towarów konsumpcyjnych; co do zakazu ładowania razem zobacz c. m. 312, 314, 387, 389, 427, 429; przewidziana pod c. m. 307(2) i (4), 313(2), 316(4), 391(2), 393(2), 421(1) i (2), 428, 431(3);

Nr 4 (butla opleciona, pomarańczowa): materiał żrący albo materiał podtrzymujący palenie i żrący; co do zakazu ładowania razem zobacz c. m. 387, 389, 518, 520; przewidziana pod c. m. 381(1), 388(1), 391(3), 512(1) i (2), 519, 522(3);

qu'elles seraient collées sur des cartons ou tablettes solidement attachés aux colis. En lieu et place des étiquettes, les expéditeurs peuvent apposer sur les emballages d'expédition et les wagons de particuliers des marques de danger indélébiles correspondant exactement aux modèles prescrits.

(2) Il incombe à l'expéditeur d'apposer les étiquettes:

- a) sur les colis, qu'ils soient remis au transport comme envois de détail ou comme wagons complets;
- b) sur tous les containers;
- c) sur les wagons remis au transport comme wagons complets;
- d) sur les wagons contenant des colis chargés par l'expéditeur.

(3) Dans tous les autres cas, il incombe au chemin de fer d'étiqueter les wagons.

1502 Les anciennes étiquettes qui ne correspondent plus aux symboles Nos 1, 2, 3 et 4 peuvent être utilisées jusqu'à épuisement des stocks.

2. Explication des figures.

1503 Les étiquettes de danger prescrites pour les matières et objets des classes Ia, Ib, Id, Ie et II à V (voir les tableaux reproduits à la page 205) signifient:

No 1 (bombe orange): sujet à l'explosion; prescrite aux marg. 37, 43, 75, 80; en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 42, 44, 79, 81;

No 2 (flamme orange): danger de feu; prescrite aux marg. 212(1) et (4), 218(1), 307(1) et (4), 313(1), 346(1) et (2), 351; en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 217, 219, 312, 314, 350, 352;

No 3 (tête de mort orange): matière vénéneuse; prescrite aux marg. 307(2) et (4), 313(2), 316(4), 391(2), 393(2), 421(1) et (2), 428, 431(3); à tenir isolée des denrées alimentaires ou objets de consommation dans les wagons et dans les halles aux marchandises; en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 312, 314, 387, 389, 427, 429;

No 4 (bonbonne orange): matière corrosive et matière à la fois comburante et corrosive; prescrite aux marg. 381(1), 388(1), 391(3), 512(1) et (2), 519, 522(3); en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 387, 389, 518, 520;

<p>Nr 5 (sztuka przesyłki z promieniami, trupa czaszką i napisem „RADIOACTIVE” pomarańczowa); przewidziana pod c. m. 462, 466;</p>	<p>materiał radioaktywny (promieniowanie szkodliwe dla zdrowia); trzymać zdala od ludzi, zwierząt i nie wywołanych emulsji fotograficznych; co do zakazu ładowania razem zobacz c. m. 467;</p>	<p>N° 5 (colis avec rayonnement, tête de mort et inscription RADIOACTIVE orange); prescrite aux marg. 462, 466;</p>	<p>matière radioactive (rayonnement dangereux pour la santé à tenir éloignée de personnes, des animaux, ainsi que de objets recouverts d’émulsions photographiques non développées; en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 467;</p>
<p>Nr 6 (otwarty parasol, czarny); przewidziana pod c. m. 187(1);</p>	<p>chronić od wilgoci; co do zakazu ładowania razem zobacz c. m. 194.</p>	<p>N° 6 (parapluie ouvert noir); prescrite aux marg. 187 (1);</p>	<p>craint l’humidité; en ce qui concerne les interdictions de chargement en commun, voir marg. 194;</p>
<p>Nr 7 (dwie strzały w pozycji pionowej, czarne); przewidziana pod c. m. 151(2), 187(2), 212(2), (3) i (4), 307(3) i (4), 381(1), 421(1) i (2), 462, 512(1), (2) i (3);</p>	<p>do góry; nalepkę należy umieścić szczytami strzał do góry na dwu przeciwnych ścianach sztuki przesyłki;</p>	<p>N° 7 (deux flèches noires dans un plan vertical); prescrite aux marg. 151 (2), 187 (2), 212 (2), (3) et (4), 307 (3) et (4), 381(1), 421(1) et (2), 462, 512 (1), (2) et (3);</p>	<p>haut; apposer l’étiquette aux pointes en haut sur deux faces latérales opposées de colis;</p>
<p>Nr 8 (kielich czerwony); przewidziana pod c. m. 151(1) i (2), 187(2), 212(3) i (4), 307(3) i (4), 381(1), 421(1) i (2), 462, 512(1) i (2);</p>	<p>ostrożnie lub nie przewracać;</p>	<p>N° 8 (verre à pied rouge); prescrite aux marg. 151 (1) et (2), 187 (2), 212 (3) et (4), 307 (3) et (4), 381 (1), 421 (1) et (2), 462, 512 (1) et (2);</p>	<p>à manier avec précaution, ou: ne pas culbuter;</p>
<p>Nr 9 (czerwona nalepka trójkątna z czarnym napisem); przewidziana pod c. m. 160, 218(2), 313(1).</p>	<p>przetaczać ostrożnie.</p>	<p>N° 9 (étiquette triangulaire rouge avec inscription en noir); prescrite aux marg. 160, 218 (2), 313 (1).</p>	<p>à manoeuvrer avec précaution.</p>

NALEPKI OSTRZEGAWCZE

Oznaczenie: patrz Dodatek (c. m. 1503)

Odbitki zmniejszone: $\frac{1}{24}$ formatu normalnego
A5 (148 × 210 mm).

ETIQUETTES DE DANGER

Signification: voir appendice V (marg. 1503)

Reproduction réduite: $\frac{1}{24}$ du format normal A5 (148 × 210 mm).

Nr
N^o 1



C. m. 37, 43, 75, 80
Marg.

Nr
N^o 2



C. m. 212, 218, 307
Marg. 313, 346, 351

Nr
N^o 3



C. m. 307, 313, 316,
381
Marg. 388, 421, 428,
431

Nr
N^o 4



C. m. 381, 388, 391,
512
Marg. 519, 522

Nr
N^o 5



C. m. 462, 466
Marg.

Nr
N^o 6



C. m. 187
Marg.

Nr
N^o 7



C. m. 151, 187, 212
Marg. 307, 381, 421,
462, 512

Nr
N^o 8



C. m. 151, 187, 212
Marg. 307, 381, 421,
462, 512

Nr
N^o 9



C. m. 160, 218, 313
Marg.

**Uwaga Urzędu Centralnego w odniesieniu
do zakresu stosowania.**

CIM z 25 października 1952 i jej Załącznik I, przepisy RID, stosuje się w następujących Państwach:

Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Francji, Grecji, Holandii, Hiszpanii, Jugosławii, Liechtensteinie, Luksemburgu, Norwegii, Polsce, Portugalii, Rumunii, Szwajcarii, Szwecji, Turcji, Węgrzech, Włoszech, Zjednoczonym Królestwie i Niemczech.

Co się tyczy komunikacji pomiędzy Kontynentem a Zjednoczonym Królestwem zwraca się uwagę na to, że stosownie do Protokołu Dodatkowego z 25 października 1952 Konferencja rewizyjna Konwencji CIM z października 1952 uchwaliła, iż należy ułożyć specjalny dodatek do RID, zawierający odchylenia od przepisów w odniesieniu do przewozu materiałów niebezpiecznych w komunikacji kolejowo-morskiej pomiędzy Kontynentem a Zjednoczonym Królestwem. Wspomniany Protokół przewidywał również, że do chwili wejścia w życie tego dodatku, który nie został jeszcze ułożony, materiały niebezpieczne, które będą przewożone według CIM i CIV do lub ze Zjednoczonego Królestwa, powinny czynić zadość przepisom RID oraz ponadto warunkom Zjednoczonego Królestwa o przewozie towarów niebezpiecznych kolejami i morzem.

**Observation de l'Office central concernant
le domaine d'application.**

La CIM du 25 octobre 1952 et son Annexe I, le RID, sont applicables dans les Etats suivants;

Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Liechtenstein, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchecoslovaquie, Turquie, Yougoslavie et Allemagne.

En ce qui concerne le trafic entre le Continent et le *Royaume-Uni*, l'attention est attirée sur le fait que, conformément au Protocole additionnel du 25 octobre 1952, la Conférence de révision de la CIM d'octobre 1952 avait décidé de créer un appendice spécial au RID contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni. Le Protocole précité a aussi prévu que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice, qui n'a pas encore été élaboré, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM et de la CIV à destination et en provenance du Royaume-Uni, devront satisfaire aux prescriptions du RID et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

Waga przyjęta do obliczenia przewozu kg	Taryfa	Stawka	Opłaca nadawca	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy		Waga przyjęta do obliczenia przewozu kg	Taryfa	Stawka	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy		Stempel stacji przebiegowych
				Kurs i data przeliczowania	Opłata za deklarację wartości dostawy	Kurs i data przeliczowania	Z przeniesienia				Kurs i data przeliczowania	Z przeniesienia			
					Opłata za deklarację wartości dostawy										1
					Zaliczka w gotowiznie										2
					Zaliczenie										3
					Provizja za zaliczenie										4
					Przewoźne do										5
															6
					Do przeniesienia										7

Tylko do zamieszczenia oświadczeń, o których mowa w art. 7 § 2 CIM itp.

Tylko do zamieszczenia informacji, o których mowa w art. 6 § 11 CIM

Waga przyjęta do obliczenia przewozu	Taryfa	Stawka	Opłaca nadawca	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy	Waga przyjęta do obliczenia przewozu	Taryfa	Stawka	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy	Stempel stacji przelocowych
				Kurs i data przeliczowania	Opłata za deklarację wartości dostawy					Kurs i data przeliczowania	Z przeliczenia		
					Opłata za deklarację wartości dostawy								1
					Zaliczka w gotowiznie								2
					Zaliczenie								3
					Prowizja za zaliczenie								4
					Przewoźna do								5
													6
					Do przeliczenia								7

Tylko do zamieszczenia oświadczeń, o których mowa w art. 7 § 2 CIM itp.

Tylko do zamieszczenia informacji, o których mowa w art. 6 § 11 CIM

Poids taxé kg	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur	Détail des frais		A percevoir du destinataire	kg	Tarif	Prix par unité	Détail des frais		A percevoir du destinataire	Timbres des gares de transit
				Cours et date de conversion	Taxe d'intérêt à la livraison					Cours et date de conversion	Report		
					Rebours								1
					Rebours								2
					Rebours								3
					Taxe de remboursement de transport jusqu'à								4
					Prix de transport jusqu'à								5
													6
					a reporter								7

Réservé aux mentions prévues à l'art. 7, § 2 CIM, etc.

Réservé aux informations conformes à l'art. 6, § 11 CIM

Waga przyjęta do obliczenia przewozu kg	Taryfa	Stawka	Opłaca nadawca	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy	Waga przyjęta do obliczenia przewozu kg	Taryfa	Stawka	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy	Stempel stacji przeładunkowych
				Kurs i data przeliczenia	Opłata za deklarację wartości dostawy					Kurs i data przeliczenia	Z przeniesienia		
					Opłata za deklarację wartości dostawy								1
					Zaliczka w gotowiznie								2
					Zaliczenie								3
					Prowizja za zaliczenie								4
					Przewoźne do								5
													6
					Do przeniesienia								7

Tylko do zamieszczenia oświadczeń, o których mowa w art. 7 § 2 CIM itp.

Tylko do zamieszczenia informacji, o których mowa w art. 6 § 11 CIM

Szalki czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra

MIEDZYNARODOWY PRZEWÓZ KOLEJAMI

Wtórnik listu przewozowego¹⁾

PRZESYŁKA POSPIESZNA

Załącznik II (Artykuł 6)

Stempel kontroiny	Oznaczenie kosztów, które nadawca bierze na swój rachunek		
Żądane taryfy i żądana droga przewozu			
<p>Oświadczenie co do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne. Wskazanie załączonych dokumentów. Ilość i opis plomb i innych sposobów zamknięcia. Wskazanie w razie potrzeby pełnomocnika. Oświadczenie nadawcy co do prawa odbiorcy do wydawania zleceń. Inne oświadczenia przewidziane przez prawo lub przepisy, jak uznanie braku lub wadliwości opakowania, zgoda nadawcy na załadowanie towaru na pokład statku itp.</p>			
Deklaracja wartości dostawy	Waluta	Cyframi	Słownie
Zaliczka w gotówiźnie, zaliczenie		}	
Wyszczególnienie		}	
Zaliczka w gotówiźnie	Cyframi	Słownie	
Zaliczenie	Cyframi	Słownie	
Nazwisko i adres nadawcy _____ dnia _____ 19__			
Podpis _____			
Stempel stacji nadania	Stempel wagi	Stempel stacji przeznaczenia	Numer nadejścia

Postępowanie celne w _____	Wysłano do _____	przez _____	Nazwisko odbiorcy _____																															
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">Wagony</th> <th rowspan="2">Waga w grona w wagonach</th> <th rowspan="2">Rodzaj opakowania</th> <th rowspan="2">Oznaczenie towaru</th> <th rowspan="2">Waga rzeczy-wista brutto kg</th> </tr> <tr> <th>Numery</th> <th>Cecha własności</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Wagony		Waga w grona w wagonach	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga rzeczy-wista brutto kg	Numery	Cecha własności																									Adres _____ w (miejscowość i kraj) _____
Wagony		Waga w grona w wagonach	Rodzaj opakowania					Oznaczenie towaru	Waga rzeczy-wista brutto kg																									
Numery	Cecha własności																																	
* podać oznaczenie: C - wagon kryty D - wagon niekryty Sp - wagon specjalny P - wagon prywatny		Stacja przeznaczenia _____ Kolej nadania _____ Kolej przeznaczenia _____																																
Załadować (kolej czy nadawca) _____																																		

¹⁾ Do niniejszego przewozu stosuje się postanowienia Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM)

Szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra

Waga przyjęta do obliczenia otrzewozu kg	Taryfa	Stawka	Opłaca nadawca	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy	Waga przyjęta do obliczenia otrzewozu kg	Taryfa	Stawka	Opłaca nadawca	Wyszczególnienie opłat		Do pobrania od odbiorcy
				Kurs i data przeliczowania	Kurs i data przeliczowania						Kurs i data przeliczowania	Kurs i data przeliczowania	
				Opłata za deklarację wartości dostawy							Z przeniesienia		
				Zaliczka w gotowiznie									
				Zaliczenie									
				Prowizja za zaliczenie									
				Przewoźne do									
				Do przeniesienia									

Tylko do zamieszczenia oświadczeń, o których mowa w art. 7 § 2 CIM itp.

Tylko do zamieszczenia informacji, o których mowa w art. 6 § II CIM

Szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra

Stempel stacji przeładunkowych													
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													

Szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra

Poids taxe kg	Tarif	Prix par unité	A payer par l'expéditeur	Détail des frais		A percevoir du destinataire	Poids taxe kg	Tarif	Prix par unité	Détail des frais		A percevoir du destinataire	Timbres des gares de transit
				Cours et date de conversion	Prix de transport jusqu'à à reporter					Cours et date de conversion	Report		
					Taxe d'intérêt à la livraison								1
					Débours								2
					Remboursement								3
					Taxe de remboursement								4
					Prix de transport jusqu'à à reporter								5
													6
													7

Réserve aux mentions prévues à l'art. 7, § 2 CIM, etc.

Réserve aux informations conformes à l'art. 6, § II CIM

Szlak czerwony o szerokości co najmniej jednego centymetra

BRAK LUB WADLIWOŚĆ OPAKOWANIA

OŚWIADCZENIE OGÓLNE

Stacja _____ kolei _____ przyjmuje do przewozu na moje żądanie, poczynając od dnia dzisiejszego, niżej wyszczególnione towary, które będą nadawał do przewozu:

jako pośpieszne *)

jako zwyczajne *)

jako przesyłki ekspresowe *).

Oświadczam niniejszym, że towary te, jeżeli dokument przewozowy zawiera powołanie się na niniejsze oświadczenie, nadane są do przewozu

bez opakowania *)

w opakowaniu wadliwym niżej opisanym *):

_____, dnia _____ 19____

(podpis)

*) Nieodpowiednie skreślić.

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

DÉCLARATION GÉNÉRALE

La gare de _____ du chemin de fer de _____
accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai
pour être expédiées:

en grande vitesse *
en petite vitesse *)
comme colis express *)

Je reconnais que ces marchandises, lorsque le document de transport fait mention de la présente déclaration,
sont remises au transport

sans emballage *)
sous l'emballage défectueux dont la description suit *):

A _____, le _____ 19____
(Signature)

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

ZMIANY UMOWY PRZEWOZU ZARZĄDZONE PRZEZ NADAWCĘ

Stację*) _____ kolei _____ proszę o wprowadzenie do umowy przewozu niżej wymienionej przesyłki:

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga w kg

nadanej do przewozu za listem przewozowym pośpiesznym / zwyczajnym dnia _____ 19____
pod adresem _____ w _____
następujących zmian **):

- 1) wydać ją z powrotem na stacji nadania;
- 2) zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 3) wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 4) wydać p. _____ w _____;
- 5) wysłać jako przesyłkę pośpieszną / zwyczajną do p. _____ w _____
stacja kolei _____;
- 6) odesłać z powrotem jako przesyłkę pośpieszną / zwyczajną na stację nadania pod adresem _____;
- 7) wydać tylko za pobraniem zaliczenia w kwocie:

<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td> </td></tr> </table> <p align="center">(cyframi)</p>		<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td> </td></tr> </table> <p align="center">(słowami)</p>	
- 8) wydać, pobierając zamiast zaliczenia wskazanego w liście przewozowym, zaliczenie w kwocie:

<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td> </td></tr> </table> <p align="center">(cyframi)</p>		<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td> </td></tr> </table> <p align="center">(słowami)</p>	
- 9) wydać bez pobrania zaliczenia;
- 10) wydać franco _____.

_____ dnia _____ 19____

(podpis)

Ze stacji _____ kolei _____

Powyższe zlecenia przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w artykule 23 § 1 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM). Zlecenia te zostały powtórzone na przedstawionym przez nadawcę wtórniku listu przewozowego. Wydane nadawcy zaświadczenie poprawiono / odebrano. Oświadczenie niniejsze pozostaje w związku z naszym telegramem nr _____ (naszym telefonogramem z dnia _____).

_____, dnia _____ 19____

Zawiadowca stacji

*) Podać stację nadania.
**) Nieodpowiednie skreślić.

Modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur

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 kg

remise au transport avec la lettre de voiture de grande vitesse du _____ 19_____
petite

à l'adresse de M. _____ à _____

les modifications suivantes *):

- 1° la rendre à l'expéditeur à la gare expéditrice;
- 2° l'arrêter en cours de route en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° ajourner la livraison en attendant des ordres ultérieurs;
- 4° la livrer à M. _____ à _____;

5° l'expédier en grande vitesse à M. _____ à _____
petite
gare du chemin de fer de _____;

6° la retourner en grande vitesse à la gare expéditrice à M. _____
petite

7° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement
en chiffres _____ en toutes lettres _____;

8° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un rem-
boursement
en chiffres _____ en toutes lettres _____;

9° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

10° la livrer franco _____.

A _____, le _____ 19_____
(Signature)

A la gare de _____ du chemin de fer de _____

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'article 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). 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 retiré. Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° _____ / à notre communication téléphonique du _____.

A _____, le _____ 19_____
Le Chef de gare:

†) Indiquer ici la gare expéditrice.

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Zmiany umowy przewozu zarządzane przez odbiorcę

Stację †) _____ kolei _____

proszę o wprowadzenie do umowy przewozu niżej wymienionej przesyłki:

Cechy i numery	Ilość	Rodzaj opakowania	Oznaczenie towaru	Waga w kg.

nadanej do przewozu za listem przewozowym pospiesznym z dnia _____ 19____
zwyczajnym
przez p. _____ w _____

pod adresem p. _____ w _____

następujących zmian*):

- 1) zatrzymać w drodze w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 2) wstrzymać wydanie w oczekiwaniu dalszych zleceń;
- 3) wydać p. _____ w _____;
- 4) dokonać formalności celnych i innych formalności administracyjnych
w mojej obecności _____
w obecności mojego pełnomocnika p. _____;
- 5) odesłać jako przesyłkę pospieszną _____ w _____
zwyczajną
stacja kolei: _____

_____ dnia _____ 19____

(podpis)

Do stacji _____ kolei _____

Powyższe zlecenia przesyła się do wykonania na warunkach przewidzianych w art. 23 § 1 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM). Oświadczenie niniejsze pozostaje w związku z naszym telegramem nr _____/naszym telefonogramem z dnia _____

_____ dnia _____ 19____

Zawiadowca stacji:

†) Tu podać albo stację przeznaczenia albo stację wejścia do kraju przeznaczenia.

*) Nieodpowiednie skreślić.

Modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire

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 kg

remise au transport avec la lettre de voiture de grande vitesse du _____ 19 _____
petite
par M. _____ à _____
à l'adresse de M. _____ à _____
les modifications suivantes*):

- 1° l'arrêter en cours de route, en attendant des ordres ultérieurs;
- 2° ajourner la livraison, en attendant des ordres ultérieurs;
- 3° la livrer à M. _____ à _____ ;
- 4° exécuter les formalités douanières ou autres formalités administratives avec
ma participation _____ ;
la participation de mon mandataire M. _____ ;
- 5° l'expédier en grande vitesse à M. _____ à _____
petite
gare du chemin de fer de _____.

A _____, le _____ 19 _____
(Signature)

A la gare de _____ du chemin de fer de _____

Les ordres ci-dessus sont transmis pour exécution dans les conditions prévues à l'art. 23, § 1, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Cette déclaration se réfère à notre télégramme n° _____ / à notre communication téléphonique du _____

A _____, le _____ 19 _____

Le Chef de gare:

†) Indiquer ici soit la gare destinataire, soit la gare d'entrée dans le pays destinataire.

*) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.

Załącznik V
(Artykuł 57)

Annexe V
(Article 57)

REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO PRZEWOZÓW
MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJAMI

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR CHEMINS DE FER

Artykuł 1.

Article premier.

§ 1. — Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami ma siedzibę w Bernie, pod opieką Rządu szwajcarskiego.

Kontrola jego działalności zarówno na płaszczyźnie administracyjnej, jak i finansowej dokonywana jest w ramach ustalonych postanowieniami artykułu 57 Konwencji i powierzona jest Komitetowi Administracyjnemu.

W tym celu Komitet Administracyjny:

a) czuwa nad właściwym stosowaniem przez Urząd Centralny Konwencji oraz innych tekstów wynikłych z konferencji rewizyjnych i w razie potrzeby zaleca środki właściwe dla ułatwienia stosowania tych Konwencji i tekstów;

b) wydaje uzasadnione opinie w sprawach, które mogą dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, a które mu przedstawiło jedno z Państw umawiających się lub dyrektor Urzędu.

§ 2. — a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z dziewięciu członków, wybranych spośród umawiających się Państw.

b) Konfederacja Szwajcarska posiada miejsce stałe w Komitecie i przewodniczy mu. Inne Państwa — członkowie są mianowani na pięć lat. Konferencja dyplomatyczna, której w wykonaniu artykułu 64 Konwencji powierzono wprowadzenie Konwencji w życie, wyznacza z uwzględnieniem słusznego podziału geograficznego Państwa wchodzące w skład Komitetu na pierwszy okres pięciu lat. Podejmuje ona decyzje właściwe co do wyznaczenia składu Komitetu na dalsze okresy.

c) Jeżeli wśród Państw — członków wakuje miejsce, Komitet Administracyjny wyznacza sam inne Państwo umawiające się do zajęcia wolnego miejsca.

d) Każde Państwo — członek wyznacza jako delegata do Komitetu Administracyjnego osobę wykwalifikowaną z tytułu swego doświadczenia w zagadnieniach przewozów międzynarodowych.

e) Komitet Administracyjny ustala swój regulamin wewnętrzny i sam się organizuje.

Odbywa on co najmniej raz na rok jedno posiedzenie zwyczajne; oprócz tego odbywa on posiedzenia nadzwyczajne, jeśli przynajmniej trzy Państwa — członkowie tego zażądadają.

Prace sekretariatu Komitetu Administracyjnego wykonuje Urząd Centralny.

Protokoły posiedzeń Komitetu Administracyjnego wysyła się do wszystkich umawiających się Państw.

f) Funkcje delegata Państwa — członka są bezpłatne i związane z nimi koszty podróży ponosi to Państwo.

§ 3. — a) Komitet Administracyjny ustala regulamin dotyczący organizacji, działania oraz statutu dla personelu Urzędu Centralnego. Rząd szwajcarski przedstawia mu w tym celu projekt.

b) Komitet Administracyjny mianuje dyrektora, wicedyrektora i radców Urzędu Centralnego; Rząd Szwajcarski przedkłada mu w tym celu wnioski. Przy tych nominacjach Komitet Administracyjny bierze szczególnie pod uwagę zdadność kandydatów i słuszny podział geograficzny.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 64 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Komitet Administracyjny zatwierdza budżet roczny Urzędu Centralnego, uwzględniając postanowienia poprzedniego artykułu 2 oraz roczne sprawozdanie z działalności.

Sprawdzenia rachunków Urzędu Centralnego, dotyczącego jedynie zgodności księgi dowodów rachunkowych w ramach budżetu, dokonuje Rząd Szwajcarski. Tenże Rząd przekazuje te rachunki wraz ze sprawozdaniem Komitetowi Administracyjnemu.

Komitet Administracyjny podaje do wiadomości Państw umawiających się wraz z sprawozdaniem z działalności Urzędu Centralnego i wyciągiem z jego rachunków rocznych swe decyzje, rezolucje i zalecenia.

d) Komitet Administracyjny przedkłada każdej konferencji rewizyjnej, co najmniej na dwa miesiące przed jej rozpoczęciem, sprawozdanie z całokształtu swej działalności od czasu poprzedniej konferencji.

Artykuł 2.

§ 1. — Koszty Urzędu Centralnego ponoszą umawiające się Państwa proporcjonalnie do długości linii kolejowych lub linii, do których ma zastosowanie Konwencja. Jednakże linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy długości swoich linii. Udział każdego Państwa wynosi najwyżej 1,40 fr. od kilometra. Wyjątkowo udział ten może być po ugodzie między zainteresowanym Rządem a Urzędem Centralnym oraz po zatwierdzeniu przez Komitet Administracyjny niższy niż wyżej o pięćdziesiąt procent za linie eksploatowane w szczególnych warunkach. Wysokość rocznego kredytu, przypadająca na kilometr, ustala na każdy rok budżetowy Komitet Administracyjny po wysłuchaniu opinii Urzędu Centralnego. Kwotę tego kredytu pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągnęły kwoty kredytu obliczonego na tej zasadzie, nie wydatkowaną resztę przelewa się na fundusz rezerwy.

§ 2. — Urząd Centralny przesyłając umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i rachunek rocznych kosztów wzywa je do uiszczania przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok budżetowy. Państwo, które nie wniosie swojego udziału do dnia 1 października, wzywa się do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku Urząd centralny ponawia je w początkach roku następnego przesyłając sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły rok budżetowy. Jeżeli do dnia 1 lipca i to wezwanie będzie bezskuteczne występuje się do Państwa zalegającego z opłatą po raz czwarty o uiszczenie obu płatnych udziałów rocznych. Gdy to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny zawiadamia to Państwo w trzy miesiące później, że jeżeli oczekiwana wpłata nie zostanie wniesiona przed końcem roku, to niezapłacenie będzie uważane za milczące wyrażenie woli wystąpienia z Konwencji. Jeżeli przed 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przyjmując do wiadomości milczącą wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji przez Państwo zalegające z zapłatą przystępuje do wykreślenia linii tego Państwa z listy linii dopuszczonych do przewozów międzynarodowych.

§ 3. — Kwoty nie pobrane powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi rozporządza Urząd Centralny i mogą być rozłożone na cztery lata budżetowe. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, przenosi się w specjalnym rachunku na ciężar innych umawiających się Państw proporcjonal-

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. — 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 auxquels s'applique la Convention. 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. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite 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 est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant 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 avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants

nie do ilości kilometrów linii, do których Konwencja ma zastosowanie w czasie zarachowania, a każde Państwo umawiające się uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem Państwa nie płacącego, należało razem z nim do Konwencji.

§ 4. — Państwo, którego linie wykreślono w warunkach wskazanych w powyższym § 2. może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od niego za odnośne lata, wraz z odsetkami w stosunku pięciu od sta. Odsetki te liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to Państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 3.

§ 1. — Urząd Centralny wydaje miesięcznik zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, a mianowicie zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsięwzięć oraz co do przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, jako też studia, których ogłoszenie uzna za pożyteczne.

§ 2. Miesięcznik wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysyła się bezpłatnie każdemu z państw umawiających się i każdemu z zainteresowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których zażądano, płaci się według ceny ustalonej przez Urząd Centralny.

Artykuł 4.

§ 1. — Nie płacone wykazy i wierzytelności z przewozów międzynarodowych może przedsiębiorstwo będące wierzycielem podać do wiadomości Urzędowi Centralnemu z żądaniem, by ten ułatwił ich ściągnięcie. Urząd Centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem do wyrównania należności kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. — Urząd Centralny, jeżeli uważa, że odmowa jest dostatecznie uzasadniona, odsyła strony do właściwego sądu lub jeżeli strony tego zażądają do sądu arbitrażowego przewidzianego w artykule 60 Konwencji (Załącznik X).

§ 3. — Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, wówczas może on orzec, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem powinno wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług lub też jego część; wypłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd Centralny aż do czasu rozstrzygnięcia przez właściwy sąd lub sąd arbitrażowy przewidziany w artykule 60 Konwencji (Załącznik X).

§ 4. — Jeżeli w ciągu dwu tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, wówczas otrzymuje ono ponownie wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. — W dziesięć dni po tym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd Centralny przesyła Państwu umawiającemu się, któremu podlega dane przedsiębiorstwo przewozowe umotywowane zawiadomienie, wzywając to Państwo, by zawiadomiło o zarządzeniach, jakie

dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est 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'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études 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 contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise 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 ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 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 est 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 ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe X).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, 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 contractant dont 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

należałoby wydać, a w szczególności by zbadało, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego będącego dłużnikiem należy pozostawić na liście.

§ 6. — Jeżeli Państwo umawiające się, któremu podlega przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niepłacenia nie uważa, by należało wykreślić dane przedsiębiorstwo z listy, lub jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego bez odpowiedzi, wówczas uważa się ze skutkami prawnymi, że Państwo to przyjmuje na siebie gwarancję za wypłacalność rzeczzonego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności wynikające z przewozów międzynarodowych.

Artykuł 5.

Na pokrycie kosztów szczególnych wynikających z działalności przewidzianej w artykule 57 § 1 lit. d) do f) Konwencji pobiera się wynagrodzenie. Wysokość tego wynagrodzenia ustala Komitet Administracyjny na wniosek Urzędu Centralnego.

Artykuł 6.

Postanowienie przejściowe.

Pierwsza zwyczajna sesja Komitetu Administracyjnego, zwołanego przez Rząd szwajcarski, powinna odbyć się w terminie dwu miesięcy od daty wejścia w życie Konwencji.

Załącznik VI. (Artykuł 67 §§ 3 i 4).

STATUT KOMISJI REWIZYJNEJ I KOMISYJ RZECZOZNAWCÓW

Artykuł 1.

Rządy umawiających się Państw zgłaszają swe wnioski, dotyczące spraw wchodzących w zakres kompetencji Komisji, Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który podaje je niezwłocznie do wiadomości innym umawiającym się Państwom.

Artykuł 2.

Urząd Centralny zwołuje posiedzenia Komisji w każdym przypadku, gdy zajdzie tego potrzeba, lub na żądanie co najmniej pięciu umawiających się Państw.

O posiedzeniu Komisji zawiadamia się wszystkie umawiające się Państwa na dwa miesiące naprzód. W zawiadomieniu powinny być dokładnie wskazane sprawy, których zamieszczenia na porządku dziennym zażądano.

Artykuł 3.

Wszystkie umawiające się Państwa mogą brać udział w pracach Komisji.

Jedno Państwo może być reprezentowane przez inne Państwo; jednakże jedno Państwo nie może reprezentować więcej niż dwa inne Państwa.

Każde Państwo ponosi koszty swych przedstawicieli.

Artykuł 4.

Urząd Centralny przygotowuje materiał i sprawuje czynności sekretariatu Komisji.

Dyrektor i wicedyrektor Urzędu Centralnego biorą udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont 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.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Annexe VI (Article 67, §§ 3 et 4)

STATUT RELATIF À LA COMMISSION DE RÉVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

Article premier.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2.

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Artykuł 5.

W porozumieniu z większością umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do uczestnictwa z głosem doradczym w posiedzeniach Komisyj przedstawiciele:

- a) Państw nie umawiających się,
- b) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w zakresie transportu,
- c) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

Artykuł 6.

Komisje są uprawnione do obrad, jeżeli reprezentowana jest 1/3 umawiających się Państw.

Artykuł 7.

Komisje wyznaczają na każde posiedzenie przewodniczącego i jednego lub dwu zastępców.

Artykuł 8.

Obrady toczą się w językach francuskim i niemieckim. Wywody członków Komisji tłumaczy się natychmiast ustnie stosownie do rzeczywistej treści. Teksty wniosków i zawiadomień przewodniczącego tłumaczy się w całości.

Artykuł 9.

Głosowanie odbywa się delegacjami, a na żądanie za wywołaniem imiennym; delegacja jednego umawiającego się Państwa reprezentowanego na sesji ma prawo do jednego głosu.

Wniosek uważa się za przyjęty tylko wówczas, jeżeli:

- a) w głosowaniu brała udział co najmniej połowa delegacji reprezentowanych na Komisji.
- b) uzyskał większość oddanych głosów.

Artykuł 10.

Protokoły zebrań streszczają obrady w obydwu językach.

Wnioski i uchwały powinny być zamieszczone w protokołach w brzmieniu dosłownym i w obydwu językach. W razie rozbieżności pomiędzy tekstem francuskim i tekstem niemieckim protokołu w odniesieniu do uchwał rozstrzyga tekst francuski.

Protokoły dorecza się członkom możliwie szybko.

Jeżeli protokołów nie można zatwierdzić w czasie trwania posiedzenia, wówczas członkowie dostarczą sekretariatowi w stosownym czasie ewentualne poprawki.

Artykuł 11.

Dla ułatwienia prac Komisje mogą ustanowić podkomisje, mogą także utworzyć podkomisje celem opracowania oznaczonych zagadnień na późniejsze posiedzenie.

Każda podkomisja wyznacza przewodniczącego, wiceprzewodniczącego i — w razie potrzeby — sprawozdawcę. Poza tym w odniesieniu do podkomisji mają zastosowanie postanowienia artykułów 1 do 5 i 8 do 10.

Article 5.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité;
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6.

Les Commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7.

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission;
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Załącznik VII
(Artykuł 59 § 1)

Annexe VII
(Article 59, § 1)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU WAGONÓW PRYWATNYCH (RIP)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)

Artykuł 1.

Przedmiot i zasięg regulaminu.

- § 1. Regulamin niniejszy ma zastosowanie do wszystkich przewozów próżnych lub ładownych wagonów prywatnych, które w myśl postanowień artykułu 2 są dopuszczone do komunikacji międzynarodowej i które są nadawane do przewozu na warunkach „Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Towarów Kolejami (CIM)“.
- § 2. Jeżeli niniejszy regulamin nie zawiera specjalnych przepisów, wówczas do przewozów wymienionych w § 1 mają zastosowanie pozostałe postanowienia CIM.

Artykuł 2.

Dopuszczanie wagonów do komunikacji międzynarodowej.

Celem dopuszczenia do komunikacji międzynarodowej wagony muszą być włączone przez jedną z kolei podległych CIM do jej taboru na nazwisko osoby prywatnej (osoba fizyczna lub inny podmiot prawa) i zaopatrzone przez tę kolej w znak odróżniający [P].

Osoba prywatna, której nazwisko musi być wpisane na wagonie, jest w niniejszym regulaminie określona jako „właściciel“.

Artykuł 3.

Używanie wagonów.

Nadawca może użyć wagonu tylko do przewozu takich towarów, do których przewozu wagon się nadaje według umowy o włączeniu do taboru. Tylko nadawca jest odpowiedzialny za skutki nieprzestrzegania tego przepisu.

Artykuł 4.

Przyrządy specjalne.

Jeżeli wagon jest zaopatrzone w przyrządy specjalne (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, mechanizmy itp.) wówczas nadawca ma te przyrządy obsługiwać lub zapewnić obsługę. Ten obowiązek przechodzi na odbiorcę, jeżeli uczynił on użytek ze swych uprawnień wynikających z artykułu 16 lub artykułu 22 CIM.

Artykuł 5.

Przyjęcie do przewozu.

§ 1. Prawo nadania wagonu do przewozu przysługuje właścicielowi.

Każdy inny nadawca wagonu, próżnego lub ładownego, obowiązany jest doręczyć stacji nadania równocześnie z listem przewozowym pisemne upoważnienie właściciela, które może dotyczyć kilku wagonów.

Takie upoważnienie nie jest potrzebne, jeżeli nadawca ten jest odbiorcą wagonu z poprzedniej przesyłki i jeżeli przed zawarciem nowej umowy przewozu stacja nie otrzymała od właściciela w liście lub telegraficznie

Article premier.

Objet et portée du règlement.

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2.

Admission des wagons au service international.

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive [P].

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

Article 3.

Emploi des wagons.

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

Article 4.

Aménagements et appareils spéciaux.

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 5.

Remise au transport.

§ 1. — Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre ou

zakazu wysłania wagonu lub kilku wagonów bez zgody właściciela.

§ 2. W braku odmiennego zlecenia właściciela kolej jest uprawniona zwrócić na stację macierzystą na koszt właściciela za listem przewozowym, wystawionym na nazwisko i adres właściciela:

- każdy wagon, który nadszedł próżny, a którego nie rozpoczęto załadowywać w ciągu piętnastu dni od chwili postawienia do dyspozycji,
- każdy wagon, który nadszedł ładowny, a który w ciągu ośmiu dni po zakończeniu wyładowania nie został ponownie nadany do przewozu.

Jeżeli kolej nie skorzystała z tych możliwości, obowiązana jest po upływie wyżej podanych terminów zawiadomić właściciela o położeniu, w jakim znajduje się jego wagon; w tym przypadku zwrot wagonu z urzędu nie może nastąpić w ciągu ośmiu dni od wysłania zawiadomienia do właściciela.

Postanowień niniejszego paragrafu nie stosuje się do wagonów znajdujących się w kraju kolei, do której taboru włączono wagon, ani znajdujących się na bocznicach prywatnych.

§ 3. Wynajmujący, którego nazwisko wypisano na wagonie za zgodą kolei włączającej wagon do swego taboru, wstępuje przy wykonywaniu postanowień niniejszego artykułu z samego prawa w miejsce właściciela.

Artykuł 6.

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

§ 1. Oprócz danych przewidzianych przez CIM musi nadawca zamieścić w liście przewozowym następujące dane:

- a) jeśli chodzi o wagon próżny, w rubryce „Oznaczenie towaru“ wskazówkę „wagon prywatny próżny“, specjalne cechy wagonu należy podać w rubryce „Wagony“;
- b) jeśli chodzi o wagon ładowny, w rubryce „Oznaczenie towaru“ po danych o rodzaju towaru słowa „załadowano do wagonu prywatnego“; specjalne cechy charakterystyczne wagonu należy podać w rubryce „Wagony“.

§ 2. Jeżeli nadawca próżnego wagonu życzy sobie specjalnego zabezpieczenia terminu dostawy według postanowień artykułu 12, wówczas musi zamieścić w rubryce „Oświadczenie co do załatwienia...“ wskazówkę „Specjalne zabezpieczenie terminu dostawy“.

Artykuł 7.

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.

- § 1. Przesyłki próżnych wagonów nie mogą być obciążone zaliczeniami ani zaliczkami w gotowiźnie.
- § 2. Przy przewozie ładownych wagonów prywatnych wysokość zaliczenia nie może przekraczać wartości załadowanego towaru.

Artykuł 8.

Deklaracja wartości dostawy.

§ 1. Przy przesyłkach próżnych wagonów nie jest dozwolona deklaracja wartości dostawy.

par telegramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2. — Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier:

— tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;

— tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6.

Indications sur la lettre de voiture.

§ 1. — Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide: dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « wagon de particulier vide », les caractéristiques du wagon étant indiquées dans la rubrique « Wagons »;

b) s'il s'agit d'un wagon chargé: dans la colonne « Désignation de la marchandise », après la nature de la marchandise, les mots « chargée sur wagon de particulier », les caractéristiques du wagon étant inscrites dans la rubrique « Wagons ».

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie supplémentaire du délai de livraison conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire dans la case « Déclaration pour l'accomplissement ... », la mention « Garantie supplémentaire du délai de livraison ».

Article 7.

Remboursements et débours.

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2. — Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 8.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

- § 2. Przy przewozach wagonów ładownych deklaracja wartości dostawy odnosi skutek tylko co do towaru załadowanego do wagonu.

Artykuł 9.

Zawieszenie biegu terminu dostawy.

- § 1. Poza przypadkami przewidywanymi w artykule 11 § 7 CIM bieg terminu dostawy zawiesza się również wtedy, gdy przewóz został przerwany wskutek uszkodzenia wagonu, chyba że kolej jest odpowiedzialna za to uszkodzenie w myśl postanowień artykułu 13.
- § 2. Jeżeli towar załadowany do wagonu uszkodzonego przeładowano do innego wagonu, termin dostawy dla taboru zaczyna biec dalej od chwili, kiedy możliwy jest dalszy przewóz po przeładowaniu.

Artykuł 10.

Stwierdzenie uszkodzenia wagonu lub zaginięcia jego części składowych.

- § 1. Jeżeli kolej spostrzeże lub przypuszcza albo osoba uprawniona twierdzi, że wagon został uszkodzony lub że zaginęły jego części składowe, wówczas kolej obowiązana jest sporządzić stosownie do postanowień artykułu 44 CIM protokół stwierdzający rodzaj uszkodzenia lub zaginięcia oraz — jeśli jest to możliwe — jego powód i czas jego powstania.
- Taki protokół należy bezzwłocznie przesać kolei, do której taboru włączono wagon.
- § 2. Jeżeli wagon jest ładowny, to w danym przypadku należy w odniesieniu do towaru sporządzić odrębny protokół stosownie do postanowień artykułu 44 CIM.

Artykuł 11.

Uszkodzenie wagonu uniemożliwiające dalszy przewóz.

- § 1. Jeżeli próżny wagon zostanie tak uszkodzony, że dalszy przewóz nie jest możliwy lub że wagon nie nadaje się do przewozu ładunku, wówczas stacja, która stwierdziła uszkodzenie, natychmiast i bezpośrednio żąda telegraficznie wskazówek od nadawcy. Jeżeli nadawca nie jest również właścicielem wagonu, wówczas odpis telegramu przesyła się właścicielowi dla informacji.
- Jeżeli nadawca w ciągu ośmiu dni od wysłania telegramu nie udzieli wskazówek, kolej jest uprawniona zwrócić z urzędu wagon na stację macierzystą za listem przewozowym, wystawionym na nazwisko i adres właściciela, jeżeli przywróciła wagon do zdatości do biegu w stanie próżnym. Przyczyny zwrotu wagonu należy podać w liście przewozowym w rubryce „Oznaczenie towaru“.
- Koszty przewozu i inne koszty powstałe aż do stacji zatrzymania, koszt zawiadomienia nadawcy i ewentualnie właściciela, jak również koszty wynikłe z wykonania wskazówek nadawcy lub zwrotu z urzędu wagonu na stację macierzystą, obciążają przesyłkę.
- § 2. Jeżeli wagon ładowny zostanie tak uszkodzony, że dalszy przewóz jest niemożliwy i wagon musi być rozładowany, wówczas postanowienia § 1 mają zastosowanie do wagonu rozładowanego.

- § 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 9.

Suspension du délai de livraison.

- § 1. — Le délai de livraison est suspendu non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également pendant toute l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.
- § 2. — Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le délai reprend cours pour la marchandise à partir du moment où, au point de transbordement, elle peut être remise en route.

Article 10.

Constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces.

- § 1. — Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 44 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.
- Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel doit aviser le titulaire.
- § 2. — Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 44 de la CIM.

Article 11.

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport.

- § 1. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée provoque sans délai et directement, par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si celui-ci n'est pas en même temps le titulaire, copie de ce télégramme est envoyée au titulaire à titre d'information.
- A défaut d'instructions de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler à vide, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire. Les motifs du renvoi devront être inscrits sur la lettre de voiture dans la colonne « Désignation de la marchandise ».
- Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et, éventuellement, au titulaire ainsi que ceux résultant soit de l'exécution des instructions de l'expéditeur, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.
- § 2. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du § 1 s'appliquent au wagon déchargé.

§ 3. Kolej może dokonać do kwoty 300 franków w złocie napraw niezbędnych dla umożliwienia dalszego biegu wagonu w stanie próżnym lub ładownym, przy czym nie potrzebuje starać się o wskazówki i przez to sprawa odpowiedzialności nie jest naruszona.

§ 4. Wynajmujący, którego nazwisko wypisano na wagonie za zgodą kolei włączającej wagon do swego taboru, wstępnie przy wykonaniu postanowień niniejszego artykułu z samego prawa w miejsce właściciela.

Artykuł 12.

Wysokość odszkodowania w razie przekroczenia terminu dostawy.

§ 1. Jeżeli kolej odpowiada za przekroczenie terminu dostawy próżnego lub ładownego wagonu, wówczas jest obowiązana, niezależnie od ewentualnego odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru załadowanego do wagonu, zapłacić osobie uprawnionej stałe odszkodowanie w wysokości 2 franków za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia.

§ 2. Nadawca wagonu próżnego może zażądać specjalnego zabezpieczenia terminu dostawy. Pobiera się za to opłatę w wysokości 1 franka za każde rozpoczęte 100 km, jednakowoż najmniej 10 franków. Stałe odszkodowanie podwyższa się w tym przypadku na 4 franki za dzień; suma odszkodowania nie może być jednakowoż niższa od opłaty uiszczonej za specjalne zabezpieczenie terminu dostawy.

§ 3. Jeżeli przekroczenie terminu dostawy wynikło wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei, stałe odszkodowanie podwyższa się na 4 franki za dzień.

Artykuł 13.

Odpowiedzialność kolei za zaginięcie wagonu lub jego części składowych.

§ 1. Kolej odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu albo jego części składowych od chwili przyjęcia do przewozu do chwili wydania, chyba że udowodni, że szkoda powstała nie z jej winy.

§ 2. W razie zaginięcia wagonu odszkodowanie jest ograniczone do wartości wagonu, którą ustala się stosownie do zasad zawartych w umowie o włączenie wagonu.

W razie uszkodzenia odszkodowanie ustala się według postanowień zawartych w umowie o włączeniu wagonu.

§ 3. Za zaginięcie lub uszkodzenie luźnych części wagonu kolej odpowiada tylko wówczas, gdy części te są wypisane na obu bocznych ścianach wagonu. Kolej nie odpowiada za zaginięcie luźnych narzędzi.

§ 4. Jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że szkoda wynika z winy kolei, wówczas kolej odpowiada:

— za uszkodzenie naczyń z gliny, szkła, terrakoty itp. tylko wówczas, gdy te uszkodzenia powstały w związku z innymi uszkodzeniami wagonu, za które kolej ponosi odpowiedzialność według postanowień wyżej zamieszczonych;

— za uszkodzenie naczyń pokrytych od wewnątrz (emalia, ebonit itp.) tylko wówczas, gdy naczynie

§ 3. — Le chemin de fer peut, sans avoir à demander d'instructions, effectuer des réparations jusqu'à concurrence de 300 francs or pour permettre la continuation du transport d'un wagon vide ou chargé, sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité

§ 4. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12.

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison.

§ 1. — Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire de 2 francs par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 franc par fraction indivisible de 100 kilomètres avec un minimum de 10 francs. Dans ce cas l'indemnité forfaitaire est portée à 4 francs par jour, le montant total de l'indemnité versée ne pouvant toutefois pas être inférieur à la taxe perçue pour la garantie supplémentaire.

§ 3. — Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 4 francs par jour.

Article 13.

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces.

1. — En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. — En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. — En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4. — A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci 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 dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

— des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que

takie nosi ślady zewnętrznego uszkodzenia, za które kolej ponosi odpowiedzialność według postanowień wyżej zamieszczonych.

- § 5. Co do odszkodowań właściciel wstępuje z samego prawa w prawa nadawcy lub odbiorcy. Reklamacje można wnosić tylko do kolei, która włączyła wagon do swego taboru, a powództwa można wnosić tylko przeciw tejże kolei, która z samego prawa wstępuje w miejsce kolei ponoszącej odpowiedzialność.

Artykuł 14.

Domniemanie o zaginięciu wagonu. Odnalezienie wagonu.

- § 1. Wagon uważa się za zaginiony, jeżeli nie zostanie oddany do dyspozycji odbiorcy w ciągu sześciu miesięcy po upływie terminu dostawy.

Ten termin przedłuża się o czas trwania unieruchomienia wagonu, które wynikło z przyczyny nie zawinionej przez kolej lub wskutek uszkodzenia.

- § 2. Jeżeli wagon uważany za zaginiony odnaleziono po wypłaceniu odszkodowania, to właściciel może w ciągu sześciu miesięcy od otrzymania wiadomości od kolei, która włączyła wagon do swego taboru, zażądać by wagon zwrócono mu bezpłatnie na stacji macierzystej za zwrotem odszkodowania.

Artykuł 15.

Zajęcia.

Wagony prywatne oraz przedmioty wszelkiego rodzaju potrzebne do przewozu, które znajdują się w tych wagonach i należą do właściciela, mogą na terytorium innego państwa aniżeli tego, w którym znajduje się siedziba właściciela, być zajęte tylko na podstawie orzeczenia sądu tego ostatniego Państwa.

Załącznik VIII (Artykuł 59 § 2)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU POJEMNIKÓW (RICO)

Rozdział I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1.

Przedmiot i zasięg regulaminu

- § 1. Regulamin niniejszy ma zastosowanie do przewozu pojemników będących własnością kolei lub osób prywatnych (osoby fizycznej lub innego podmiotu prawa) i dopuszczonych przez kolej, które są nadawane do przewozu na warunkach „Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Towarów Kolejami (CIM)“.

- § 2. Za pojemnik w myśl niniejszego regulaminu uważa się techniczne urządzenia (skrzynie, ramy, cysterny itp.) sporządzone w celu ułatwienia przewozu towarów z domu do domu kolejną lub w transporcie kombinowanym kolej/inne środki przewozowe.

si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. — Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

Article 14.

Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé.

§ 1. — Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à la disposition du destinataire dans les six mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2. — Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

Article 15.

Saisies.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Annexe VIII (Article 59, § 2)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICO)

Chapitre premier.

GÉNÉRALITÉS

Article premier.

Objet et portée du règlement.

§ 1. — Le présent règlement s'applique aux transports des containers, appartenant au chemin de fer ou appartenant à des particuliers (personne physique ou autre sujet de droit) et agréés par le chemin de fer, remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. — Sont considérés comme containers, au sens du présent règlement, les engins (caisses, cadres, citernes, etc.) construits afin de faciliter les transports de marchandises de domicile à domicile soit par chemin de fer seul, soit par transport mixte chemin de fer/autres moyens de locomotion.

Artykuł 2.

Przepisy ogólne.

- § 1. Jeżeli taryfy inaczej nie postanawiają, wówczas wartość jednego pojemnika może być przedmiotem jednej umowy przewozu.
- § 2. Jeżeli niniejszy regulamin nie zawiera specjalnych przepisów, wówczas do przewozu próżnych i ładownych pojemników mają zastosowanie pozostałe postanowienia CIM.

Artykuł 3.

Przewóz z domu do domu.

Przy przesyłkach, które kolej przyjmuje w domu lub dostarcza do domu, umowa przewozu jest zawarta w domu nadawcy i kończy się w domu odbiorcy.

Rozdział II.

POJEMNIKI BĘDĄCE WŁASNOŚCIĄ KOLEI

Artykuł 4.

Przydzielenie. Opłaty.

Kolej przydziela pojemniki nadawcom w miarę swych możliwości. Za użytkowanie pojemników można pobierać opłatę, której wysokość ustalają taryfy lub przepisy.

Artykuł 5.

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

Oprócz danych przewidzianych przez CIM musi nadawca zamieścić w liście przewozowym następujące dane:

- a) w rubryce „Adres lub cechy i numery“ nazwę kolei właścicielki pojemnika, numer pojemnika, jego wagę własną w kilogramach oraz jego pojemność w m³ lub w litrach;
- b) w rubryce „Oznaczenie towaru“ po danych co do towaru uwagę „załadowano do pojemnika“.

Waga własna pojemnika nie może obejmować również wagi wewnętrznych luźnych urządzeń specjalnych mających charakter opakowania lub umocnienia.

Artykuł 6.

Przekazanie, zwrot, manipulacja.

Taryfy i przepisy ustalają warunki, na których podstawie oddaje się pojemniki do dyspozycji, terminy zwrotu, opłaty za przekroczenie tych terminów, jak również warunki załadowania i wyładowania.

Przez załadowanie rozumie się nie tylko załadowanie do wagonu, lecz również czynności dodatkowe, w szczególności umocnienie pojemników.

Artykuł 7.

Czyszczenie.

Odbiorca jest obowiązany oczyścić pojemniki po wyładowaniu. Jeżeli pojemniki zostaną kolei zwrócone nie

Article 2.

Dispositions générales.

§ 1. — Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'un container ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

Article 3.

Transports à domicile.

Pour les envois enlevés ou livrés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur et terminé au domicile du destinataire.

Chapitre II.

CONTAINERS APPARTENANT AU CHEMIN DE FER

Article 4.

Fourniture. Rémunération.

Les containers sont mis à la disposition des expéditeurs dans la limite des possibilités du chemin de fer. Pour l'utilisation des containers, il peut être perçu une rémunération dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 5.

Indications sur la lettre de voiture.

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros» le nom du chemin de fer propriétaire du container, le numéro, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres;

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise» après les indications relatives à la marchandise, la mention «chargée en container».

La tare des containers ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

Article 6.

Mise à disposition, restitution, manutention.

Les tarifs ou les règlements fixent les conditions dans lesquelles les containers sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués, les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent être effectuées.

Le chargement comprend non seulement la mise en wagon, mais encore les opérations accessoires notamment l'amarrage des containers.

Article 7.

Nettoyage.

Le destinataire est tenu de nettoyer les containers après déchargement. Lorsque les containers sont restitués

oczyszczone, wówczas kolej może zażądać opłacenia należności, której wysokość ustalają taryfy lub przepisy.

Artykuł 8.

Ponowne użycie.

Pojemniki, które zostały wydane w stanie ładownym, mogą być użyte przez odbiorcę do ponownego przewozu tylko za zgodą kolei przeznaczenia.

Artykuł 9.

Zaginięcie i uszkodzenie.

§ 1. Osoba przyjmująca od kolei pojemnik próżny lub załadowany jest obowiązana zbadać stan tego pojemnika w chwili otrzymania go do dyspozycji; odpowiada ona za wszystkie uszkodzenia, które zostaną stwierdzone w chwili zwrotu pojemnika kolei i których nie zgłosiła w chwili otrzymania do dyspozycji, chyba że udowodni, że uszkodzenia istniały już w chwili oddania jej pojemnika do dyspozycji lub że powstały wskutek okoliczności, którym nie mogła przeciwdziałać i których następstw nie mogła uniknąć.

§ 2. Nadawca odpowiada za zaginięcie lub uszkodzenie pojemnika, powstałe w czasie trwania umowy przewozu, jeśli zaginięcie lub uszkodzenie wynikało wskutek winy jego lub jego pracowników.

§ 3. Jeżeli pojemnik nie zostanie zwrócony kolei w ciągu 30 dni następujących po dniu oddania go do dyspozycji, kolej może go uważać za zaginiony i żądać zapłacenia jego wartości.

Rozdział III.

POJEMNIKI PRYWATNE

Artykuł 10.

Dopuszczenie do komunikacji.

W celu dopuszczenia do komunikacji międzynarodowej pojemniki prywatne muszą być dopuszczone do przewozu przez jedną z kolei podległych CIM, zaopatrzone przez tę kolej w znak odróżniający [P]. Ich budowa i napisy muszą odpowiadać ustanowionym w tym celu przepisom.

Artykuł 11.

Przyrządy specjalne.

Jeżeli pojemniki prywatne są zaopatrzone w przyrządy specjalne (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, mechanizmy itp.), wówczas nadawca ma te przyrządy obsługiwać lub zapewnić obsługę. Ten obowiązek przechodzi na odbiorcę, skoro uczynił on użytek ze swych uprawnień wynikających z artykułu 16 lub artykułu 22 CIM.

Artykuł 12.

Dane zamieszczone w liście przewozowym.

1. Dla pojemników ładownych musi nadawca oprócz danych przewidzianych przez CIM, zamieścić następujące dane:

au chemin de fer sans être nettoyés, celui-ci est en droit d'exiger le paiement d'une taxe, dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

Article 8.

Réutilisation.

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

Article 9.

Pertes et avaries.

§ 1. — Celui qui accepte du chemin de fer un container vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce container au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du container au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le container a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. — L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un container survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. — Lorsque le container n'est pas restitué dans les trente jours qui suivent le jour de la mise à disposition, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

Chapitre III.

CONTAINERS APPARTENANT À DES PARTICULIERS

Article 10.

Agrément.

Pour être admis au service international, les containers appartenant à des particuliers doivent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, munis par ce chemin de fer de la marque distinctive [P] et satisfaire, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet.

Article 11.

Aménagements spéciaux

Si les containers de particuliers sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 12.

Indications sur la lettre de voiture.

§ 1. — Pour les containers chargés, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

- a) w rubryce „Adres lub cechy i numery“ — nazwę kolei, która dopuściła pojemnik do przewozu, numer pojemnika, znak [P], wagę własną pojemnika w kilogramach oraz jego pojemność w m³ lub litrach,
- b) w rubryce „Oznaczenie towaru“ po danych co do towaru uwagę „załadowano do pojemnika“.

§ 2. Dla pojemników próżnych musi nadawca, oprócz danych przewidzianych przez CIM, zamieścić następujące dane:

- a) w rubryce „Adres lub cechy i numery“ — nazwę kolei, która dopuściła pojemnik do przewozu, numer pojemnika oraz znak [P].
- b) w rubryce „Oznaczenie towaru“ — wagę własną pojemnika w kilogramach oraz wskazówkę „pojemnik próżny“.

Artykuł 13.

Przewóz powrotny w stanie próżnym i ponowne użycie.

Po wydaniu pojemnika odbiorcy kolei nie jest obowiązana do starania się, by pojemnik został odesłany z powrotem w stanie próżnym lub ponownie użyty, chyba że zawarto specjalne umowy.

Artykuł 14.

Zaliczenia.

Przesyłki próżnych pojemników nie mogą być obciążone zaliczeniami.

Artykuł 15.

Odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy.

Koleje mogą, niezależnie od postanowień CIM, przez zawarcie specjalnej umowy z właścicielem pojemnika zapewnić właścicielowi pojemnika wypłacenie specjalnego odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy.

Załącznik IX (Artykuł 59 § 3)

REGULAMIN MIĘDZYNARODOWY DLA PRZEWOZU PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH (RIEx)

§ 1. — Za przesyłki ekspresowe uważa się tylko te towary, które przewożone są w sposób specjalnie szybki na warunkach taryfy międzynarodowej.

Jako przesyłki ekspresowe dopuszcza się tylko te towary, które można załadować w sposób normalny do wagonu bagażowego pociągów ruchu osobowego. Taryfy mogą jednak przewidywać odchylenia od tego przepisu.

§ 2. — Od przewozu wyłącza się towary wymienione w artykule 3 niniejszej Konwencji. Materiały i przedmioty wymienione w załączniku I do Konwencji oraz wymienione w specjalnych umowach, zawartych z myślą postanowień artykułu 4 § 2 Konwencji, dopuszcza się do przewozu jako przesyłki ekspresowe tylko wtedy, gdy taki sposób przewozu jest wyraźnie przewidziany we wspomnianym załączniku lub we wspomnianych umowach. Taryfy sta-

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros», le nom du chemin de fer qui a agréé le container, le numéro de celui-ci, le signe [P], la tare en kilogramme et la contenance en m³ ou en litres;

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», après les indications relatives à la marchandise, la mention «chargée en container».

§ 2. — Pour les containers vides, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

a) dans la colonne «Adresse ou marques et numéros», le nom du chemin de fer qui a agréé le container, le numéro de celui-ci, le signe [P];

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise» la tare en kilogrammes, la mention «Container vide».

Article 13.

Retour à vide ou réutilisation.

Après livraison du container et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du container vide en retour ou d'un container réutilisé à charge.

Article 14.

Remboursements.

Les envois de containers vides ne peuvent être grevés de remboursements.

Article 15.

Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison.

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

Annexe I (Article 59, § 3)

RÈGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEx)

§ 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 présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que pour autant que ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesd

nowią o tym, czy inne towary mogą być również wyłączone od przewozu lub dopuszczone do przewozu warunkowo.

§ 3. — Przesyłki ekspresowe mogą być nadawane do przewozu za innym dokumentem przewozowym aniżeli list przewozowy przewidziany w artykule 6 § 1 niniejszej Konwencji. Wzór, jaki ma być używany, oraz dane, jakie muszą lub mogą być w nim zamieszczone, określa taryfa. W każdym razie dokument ten musi zawierać następujące dane:

- a) oznaczenie stacji nadania i przeznaczenia,
- b) nazwisko oraz adres nadawcy i odbiorcy,
- c) ilość sztuk, opisanie opakowania i oznaczenie rodzaju towarów,
- d) wyszczególnienie dokumentów dołączonych dla wypełnienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne.

§ 4. — Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość wskazań i oświadczeń, wpisanych do dokumentu przewozowego przez niego samego albo przez kolej stosownie do jego wskazówek; ponosi on wszelkie następstwa wynikające z tego, że wskazania te lub oświadczenia są niezgodne z rzeczywistością, nieścisłe lub niedostateczne.

§ 5. — Przesyłki ekspresowe należy przewozić szybkimi środkami przewozowymi w ciągu terminów przewidzianych w taryfach. Terminy dostawy powinny być w każdym razie krótsze od najkrótszych terminów stosowanych do przesyłek pospiesznych.

§ 6. — Taryfy mogą przewidywać również odchylenia od postanowień niniejszej Konwencji inne aniżeli wyżej wyszczególnione; nie mogą one jednak wprowadzać odchylenia od postanowień artykułów 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 i 37 do 46 włącznie niniejszej Konwencji.

Jeżeli powyższe przepisy i przepisy zawarte w taryfach nie sprzeciwiają się temu, stosuje się przy przewozie przesyłek ekspresowych postanowienia niniejszej Konwencji.

Załącznik X
(Artykuł 60)

Regulamin arbitrażu.

Artykuł 1.

Liczba arbitrów.

Sądy arbitrażowe, ustanowione dla rozpoznania sporów innych niż pomiędzy Państwami, składać się będą z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, zależnie od warunków porozumienia.

Artykuł 2.

Wybór arbitrów.

§ 1. — Listę arbitrów ustala się z góry. Każde Państwo umawiające się może wyznaczyć najwyżej dwu rzeczoznawców międzynarodowego prawa przewozowego,

accords. 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 à l'article 6, § 1, de la présente Convention. 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 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, et tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention 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, 33 et 37 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 présente Convention sont applicables au transport des colis express.

Annexe X
(Article 60)

Règlement d'arbitrage

Article premier.

Nombre des arbitres.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2.

Choix des arbitres.

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports,

k którzy są jego obywatelami, do wpisania na listę arbitrów, sporządzoną i utrzymywaną na bieżąco przez Rząd szwajcarski.

§ 2. — Jeżeli porozumienie przewiduje jednego jedynego arbitra, wybór tego arbitra następuje przez strony za obopólną zgodą.

Jeżeli porozumienie przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, każda ze stron wybiera jednego lub dwu arbitrów, stosownie do przypadku.

Arbitrzy wybrani, stosownie do ustępu poprzedniego, wyznaczają za obopólną zgodą, stosownie do przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy sądowi arbitrażowemu.

Jeżeli strony są niezgodne co do wyboru jedynego arbitra lub jeżeli wybrani przez strony arbitrzy są niezgodni w wyborze, zależnie od przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, wówczas sąd arbitrażowy zostaje uzupełniony arbitrem, wyznaczonym przez Przewodniczącego Szwajcarskiego Trybunału Związkowego na życzenie Urzędu Centralnego.

Sąd arbitrażowy składa się z osób wpisanych na listę wymienioną w § 1. Jednakże jeżeli porozumienie przewiduje pięciu arbitrów, każda ze stron może wybrać jednego arbitra spoza listy.

§ 3 — Jedyne arbitry, trzeci lub piąty arbitry, musi być innej przynależności państwowej niż strony.

Przystąpienie strony trzeciej do sporu nie wpływa na skład sądu arbitrażowego.

Artykuł 3.

Porozumienie.

Strony odwołujące się do arbitrażu zawierają porozumienie, które w szczególności ustala:

- a) przedmiot sporu określony w sposób możliwie ścisły i jasny,
- b) skład sądu i terminy do wyznaczenia arbitra lub arbitrów,
- c) siedzibę sądu.

Dla otwarcia postępowania arbitrażowego porozumienie musi być podane do wiadomości Urzędu Centralnego.

Artykuł 4.

Postępowanie.

Sąd arbitrażowy ustala sam postępowanie, uwzględniając w szczególności, co następuje:

- a) sąd arbitrażowy bada i orzeka w przedłożonych mu sprawach spornych na podstawie danych dostarczonych mu przez strony, przy czym przy wydawaniu sentencji nie jest związany wykładnią stron;
- b) nie może on przyznać więcej lub co innego niż zażądał powód, ani mniej niż pozwany uznał, że się należy;
- c) sentencję arbitrażową należy umotywowaną układa sąd arbitrażowy i podaje stronom do wiadomości za pośrednictwem Urzędu Centralnego;
- d) jeżeli nie ma innych postanowień imperatywnego prawa w siedzibie sądu arbitrażowego, sentencja arbitrażowa nie podlega odwołaniu, wyjąwszy jednak rewizję i unieważnienie.

pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3.

Compromis.

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Artykuł 5.

Sekretariat.

Urząd Centralny działa jako sekretariat sądu arbitrażowego.

Artykuł 6.

Koszty.

Sentencja arbitrażowa ustala koszty i wydatki, w tym wynagrodzenia arbitrów, oraz postanawia, na której ze stron ciąży ich zapłacenie lub w jakim stosunku należy podzielić ponoszenie ich pomiędzy strony.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA

O

przewozie osób i bagażu kolejami (CIV)

Przekład.

KONWENCJA MIĘDZYNARODOWA o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV)

z 25 października 1952 r.

Niżej podpisani pełnomocnicy,

uznając potrzebę rewizji Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisanej w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r., postanowili zgodnie z artykułem 60 wspomnianej Konwencji zawrzeć w tym celu nową Konwencję i zgodzili się na artykuły następujące:

TYTUŁ I.

PRZEDMIOT I ZAKRES KONWENCJI

Artykuł 1.

Koleje i przewozy, do których stosuje się Konwencję.

§ 1. — Konwencję niniejszą stosuje się z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w następujących paragrafach do wszystkich przewozów osób i bagażu dokonywanych za międzynarodowymi dowodami przewozowymi drogą, która przechodzi przez obszar co najmniej dwóch umawiających się Państw i obejmuje wyłącznie linie wpisane do listy sporządzonej zgodnie z artykułem 58 Konwencji niniejszej.

§ 2. — Do przewozów, których stacje¹⁾ wyjazdu i przeznaczenia znajdują się na obszarze tego samego Państwa i które przechodzą przez obszar innego Państwa tylko tranzytem, stosuje się, z zastrzeżeniem stosowania § 1 artykułu 28, prawo kraju Państwa wyjazdu:

- a) jeżeli linie tranzytowe eksploatuje jedna z kolei Państwa wyjazdu,
- b) nawet jeżeli linii tranzytowych nie eksploatuje jedna z kolei wyjazdu, lecz zainteresowane koleje zawarły

¹⁾ Przez „stację“ rozumie się także porty żeglugi wodnej oraz wszelkie publiczne miejsca służące do wykonania umowy przewozu samochodami.

CONVENTION INTERNATIONALE concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)

du 25 octobre 1952

Les plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer signée à Rome le 23 novembre 1933, 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, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

§ 2. — Les transports dont la gare¹⁾ de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même État et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit sont, sauf en ce qui concerne l'application de l'article 28, § 1, soumis au droit de l'État de départ:

- a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'État de départ;
- b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un

¹⁾ Par «gare», on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

specjalne umowy, na mocy których przewozów tych nie uważa się za międzynarodowe.

§ 3. — Do przewozów między stacjami dwóch Państw sąsiednich, jeżeli linie, przez które dokonuje się przewozu, są wyłącznie eksploatowane przez koleje jednego z tych Państw i jeżeli prawa i regulaminy żadnego z tych Państw, do których należą koleje eksploatujące linie, przez które odbywa się przewóz, nie sprzeciwiają się temu, stosuje się prawo tego Państwa.

§ 4. — W taryfach ustala się relacje, dla których wydaje się międzynarodowe dowody przewozowe.

Artykuł 2.

Postanowienia o przewozach kombinowanych.

§ 1. — Do listy przewidzianej w artykule 1 mogą być oprócz kolei włączone regularne linie samochodowe lub żeglugi wodnej, które uzupełniają przewóz koleją i dokonują przewozów międzynarodowych pod odpowiedzialnością jednego z umawiających się Państw lub jednej z kolei wpisanych do listy.

§ 2. — Przedsiębiorstwa eksploatujące takie linie mają wszystkie prawa i obowiązki, jakie z konwencji niniejszej wynikają dla kolei, z zastrzeżeniem niezbędnych odchyłań wynikających z odmiennego sposobu przewozu. Odchylenia te nie mogą jednak naruszać postanowień o odpowiedzialności, ustalonych niniejszą Konwencją.

§ 3. — Każde Państwo, które chce uzyskać włączenie do listy jednej z linii określonych w § 1, musi postarać się o to, by odchylenia przewidziane w § 2 były ogłoszone w ten sam sposób, jak taryfy.

§ 4. — Dla przewozów międzynarodowych, których dokonywać mają oprócz kolei także przedsiębiorstwa przewozowe inne niż określone w § 1, mogą koleje w celu uwzględnienia odrębności każdego rodzaju przewozu ustalić wspólnie z zainteresowanymi przedsiębiorstwami przewozowymi postanowienia taryfowe, poddające takie przewozy reglamentacji prawnej, odmiennej niż przewidziana w Konwencji niniejszej. Postanowienia te mogą w tym przypadku przepisać użycie innego dokumentu przewozowego aniżeli ten, który przewiduje Konwencja niniejsza.

Artykuł 3.

Obowiązek przewozu kolei.

§ 1. — Kolej jest obowiązana przewozić, stosownie do postanowień niniejszej Konwencji, podróżnych lub bagaż, jeżeli:

- a) podróżny zastosuje się do postanowień niniejszej Konwencji i międzynarodowej taryfy,
- b) przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych,
- c) przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie może uniknąć i którym nie może zapobiec.

§ 2. — Jeżeli interes publiczny lub konieczności eksploatacyjne tego wymagają, właściwa władza może zarządzić całkowite lub częściowe zawieszenie ruchu,

chemin de fer de l'Etat de départ, si les chemins de fer intéressés ont conclu des accords particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports mixtes.

§ 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 dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations 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, 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.

Article 3.

Obligation pour le chemin de fer de transporter.

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et du tarif international;
- 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 peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que le service sera suspendu en totalité ou en partie.

Zarządzenie takie należy niezwłocznie podać do wiadomości publicznej i kolejom; koleje obowiązane są zawiadomić koleje innych Państw o takich zarządzeniach celem opublikowania.

O trwaniu zawieszenia ruchu przypuszczalnie dłużej niż jeden miesiąc należy zawiadomić Urząd Centralny Międzynarodowych Przewozów Kolejami, który informuje o tym inne Państwa.

§ 3. — Wszelkie naruszenie przez kolej postanowień artykułu niniejszego stanowi podstawę do roszczenia o wynagrodzenie spowodowanej szkody.

TYTUŁ II.

UMOWA PRZEWOZU

Rozdział I.

PRZEWÓZ OSÓB

Artykuł 4.

Prawo do przejazdu.

Podróżny musi — z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w taryfie — przed rozpoczęciem podróży posiadać ważny dokument na przejazd, który powinien zachować przez cały czas podróży, okazywać go na żądanie każdemu z pracowników upoważnionych do kontroli i oddać po ukończeniu podróży.

Artykuł 5.

Bilety.

§ 1. — Bilety wydane na przewóz międzynarodowy na zasadzie Konwencji niniejszej powinny być opatrzone znakiem Φ .

§ 2. — Bilety muszą zawierać następujące dane:

- a) stację wyjazdu i przeznaczenia,
- b) drogę przewozu; jeżeli dozwolone jest użycie różnych dróg i środków przewozowych, powinno to być zaznaczone na bilecie,
- c) rodzaj pociągu i klasę wagonu,
- d) opłatę za przewóz,
- e) pierwszy dzień ważności,
- f) czas ważności.

§ 3. — Taryfy lub umowy między kolejami postanawiają, w jakim języku bilety mają być drukowane i wypełniane, oraz określają ich formę i treść.

§ 4. — Bilety w formie książeczek, zawierające odcińki kontrolne (bilety książeczkowe), stanowią jeden jedyny dowód przewozowy w rozumieniu niniejszej Konwencji.

To samo dotyczy biletów zeszytowych wydanych na podstawie międzynarodowej taryfy.

§ 5. — W razie braku wyjątków przewidzianych w taryfach bilet można odstąpić tylko wówczas, gdy nie jest imienny i gdy podróż nie została jeszcze rozpoczęta.

§ 6. — Podróżny jest obowiązany sprawdzić, czy otrzymał bilet właściwy.

Ces mesures doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour eux d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

S'il apparaît que la durée d'application des mesures doit excéder un mois, communication en sera faite à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les notifiera aux autres Etats.

§ 3. — Toute infraction par le chemin de fer aux dispositions de cet article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre premier.

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 4.

Droit au transport.

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ .

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

- a) l'indication des gares 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) constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Il en est de même des carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international.

§ 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.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Artykuł 6.

Zniżka opłat za przejazd dzieci.

§ 1. — Dzieci aż do ukończenia czwartego roku życia przewozi się bezpłatnie bez biletu, jeżeli nie żądano dla nich osobnego miejsca.

§ 2. — Dzieci w wieku od ukończenia czwartego do ukończenia dziesiątego roku życia oraz dzieci w młodszym wieku, dla których żądano osobnego miejsca, przewozi się, z wyjątkiem dopłat za użycie pewnych wagonów i pociągów, po cenach niższych, które nie mogą przewyższać połowy ceny biletu dla dorosłych, z zastrzeżeniem jednak zaokrąglenia kwot według przepisów zarządu wydającego bilet.

Zniżki tej można nie udzielać przy biletach, których ceny są już obniżone w stosunku do normalnej ceny za bilet na przejazd w jednym kierunku.

§ 3. — W taryfach mogą być przewidziane wyższe granice wieku aniżeli wskazane w §§ 1 i 2.

Artykuł 7.

Czas ważności biletów.

§ 1. — Czas ważności biletu powinien być ustalony w taryfach.

§ 2. — Ten czas ważności nie może wynosić mniej niż:

przy biletach na przejazd w jednym kierunku:

za każde rozpoczęte 100 km — 1 dzień,

czas ważności tych biletów nie może jednak wynosić mniej niż 2 dni;

przy biletach na przejazd tam i z powrotem:

za każde rozpoczęte 50 km — 1 dzień,

czas ważności tych biletów nie może jednak wynosić mniej niż 4 dni.

§ 3. — Bilety specjalne po cenach niższych mogą mieć odmienny czas ważności.

§ 4. — Pierwszy dzień ważności biletu wlicza się do czasu ważności jako pełny dzień. Podróżny może rozpocząć podróż któregośkolwiek dnia w czasie ważności swego biletu z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w taryfach; powinien ją ukończyć najpóźniej pociągiem, który według rozkładu jazdy przyjeżdża do stacji przeznaczenia najpóźniej o godzinie 24 ostatniego dnia ważności.

Artykuł 8.

Wyznaczanie i zamawianie miejsc.

§ 1. — Podróżny może założyć wolne jeszcze miejsce, tak dla siebie, jak i dla każdej jadącej z nim osoby, której bilet może okazać. Podróżny, który opuszcza swe miejsce, nie założycielski go w sposób wyraźny, traci do niego prawo. Poza tym wskazywanie miejsc jest uregulowane według obowiązujących przepisów każdej kolei.

§ 2. — Taryfy lub rozkłady jazdy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami można zamawiać miejsca w niektórych pociągach.

Article 6.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet 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, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou certains trains et 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.

§ 3. — Les tarifs peuvent prévoir des limites d'âge supérieures à celles indiquées aux §§ 1 et 2.

Article 7.

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 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 8.

Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut 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.

Artykuł 9.

Przerwy podróży na stacjach pośrednich.

§ 1. — Podróżny ma prawo przerwać dowolną ilość razy podróż bez żadnej formalności, chyba że taryfy przewidują odchylenia.

§ 2. — Korzystanie przez podróżnych z prawa przerwania podróży na stacjach pośrednich nie powoduje przedłużenia czasu ważności, przewidzianego w taryfach.

§ 3. — Podróżny, który przerwał podróż, może ją wznowić tylko na stacji przerwy lub też z innej stacji tej samej drogi przejazdu, a położonej bliżej ostatecznej stacji przeznaczenia.

Artykuł 10.

Zmiana klasy lub pociągu.

Podróżny może zająć miejsce w klasie wyższej lub przejść do pociągu wyższego rodzaju, niż wskazano na bilecie, pod warunkami podanymi w taryfach i za uiszczeniem przewidzianej dopłaty.

Artykuł 11.

Podróżny bez ważnego biletu.

§ 1. — Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany uiścić oprócz opłaty za przejazd także dopłatę; dopłatę tę oblicza się według przepisów kolei, na której zażądano uiszczenia dopłaty.

§ 2. — Bilety, na których nieprawnie dokonano zmian, będą uważane za nieważne i zostaną odebrane przez personel kolejowy.

§ 3. — Podróżnego, który odmawia niezwłocznie uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można wyłączyć od podróży. Podróżny wyłączony nie ma prawa wymagać, żeby mu oddano jego bagaż do rozporządzenia na innej stacji niż stacja przeznaczenia.

Artykuł 12.

Osoby wyłączone od przejazdu lub dopuszczone warunkowo.

§ 1. — Nie przyjmuje się do pociągu lub można usunąć z pociągu w czasie podróży:

- a) osoby w stanie nietrzeźwym oraz takie, które zachowują się nieprzyzwoicie lub nie stosują się do ustaw i przepisów; osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ani ceny ich biletu, ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu,
- b) osoby, które z powodu choroby lub z innych przyczyn mogłyby być uciążliwe dla współpodróżnych, jeżeli nie zamówiono dla nich z góry oddzielnego przedziału lub jeżeli nie ma możliwości oddania go im do rozporządzenia za zapłatą; jednakże osoby, które zachorowały w drodze, powinny być dowieszone przynajmniej do pierwszej stacji, na której mogą otrzymać konieczną opiekę. Opłatę za ich przewóz oraz opłatę za przewóz bagażu zwraca się im na warunkach ustalonych w artykule 26, po potrąceniu należności za przebyty drogę.

Article 9.

Arrêts aux gares intermédiaires.

§ 1. — Le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route, aussi souvent qu'il le désire et sans formalité, sauf dérogations prévues dans les tarifs.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux gares intermédiaires n'augmente pas la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Le voyageur qui a interrompu son voyage ne peut le reprendre qu'à la gare d'interruption ou à une gare du même itinéraire, située plus près de la gare de destination définitive.

Article 10.

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 11.

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; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 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 gare autre que la gare destinataire.

Article 12.

Personnes exclues du train ou admises sous conditions.

§ 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 conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé 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 gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage et du transport des bagages leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2 — Przewóz osób chorych na choroby zakaźne normują umowy międzynarodowe, a w ich braku — przepisy obowiązujące w każdym Państwie.

Artykuł 13.

Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych.

§ 1. — Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności nabitę broni palnej, materiałów wybuchowych, łatwopalnych lub żrących, jak również przedmiotów, które mogłyby być uciążliwe lub niedogodne dla podróżnych.

Podróżnym jednak, którzy pełnią służbę publiczną noszą broń palną, jak również myśliwym i strzelcom wolno zabrać ze sobą amunicję w ilości nie przekraczającej najniższej z norm maksymalnych, określonych w przepisach obowiązujących na obszarach, przez które przewóz się odbywa. Straży towarzyszącej więźniom, jadącej z nimi w oddzielnych wagonach lub przedziałach, wolno brać ze sobą nabitą broń palną.

§ 2. — Personel kolejowy ma prawo sprawdzać w obecności podróżnego właściwości przedmiotów zabranych do wagonu osobowego, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie co do przekroczenia postanowień § 1.

§ 3. — Wykraczający przeciw powyższym postanowieniom odpowiada za wszelką szkodę, powstającą wskutek naruszenia postanowień § 1.

Artykuł 14.

Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych.

§ 1. — Podróżnym wolno zabrać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmioty łatwe do przenoszenia (bagaż ręczny), jeżeli nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub przepisy innych władz administracyjnych i jeżeli te przedmioty nie mogą spowodować szkody. Każdy podróżny ma dla swego bagażu ręcznego do rozporządzenia tylko przestrzeń nad i pod miejscem, które zajmuje. Postanowienie powyższe stosuje się analogicznie w wagonach typu specjalnego.

§ 2. — Żywych zwierząt nie wolno zabierać do wagonów osobowych. Wolno jednak zabierać małe zwierzęta, zamknięte w klatkach, skrzynkach, koszach albo w innym odpowiednim opakowaniu, małe psy nawet nie zamknięte, jeżeli zwierzęta te nie przeszkadzają podróżnym z powodu zapachu, hałasu lub w jakikolwiek inny sposób i jeżeli przepisy policyjne poszczególnych Państw tego nie zabraniają, żaden z podróżnych nie sprzeciwia się temu, a zwierzęta te mogą być trzymane na kolanach lub umieszczone tak jak bagaż ręczny.

Taryfy lub rozkłady jazdy mogą zabraniać lub zezwalać na zabieranie zwierząt do pewnego rodzaju wagonów lub pociągów.

Taryfy postanawiają, czy i za jakie zwierzęta należy uiszczać opłatę za przewóz.

§ 3. — Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami, które podróżny zabiera ze sobą, należy do niego samego.

Podróżny jest odpowiedzialny za wszelką szkodę spowodowaną przez zabranie do wagonu bagażu ręcznego lub

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 13.

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.

Article 14.

Introduction de colis à 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 ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent causer de dommage. 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. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial.

§ 2. — Il n'est pas permis d'introduire des animaux vivants dans les voitures. Les petits animaux enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens, même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que lesdits animaux ne puissent incommoder les voyageurs par leur odeur, leur bruit ou de quelque autre manière, que les prescriptions de police des différents Etats 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.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture incombe au voyageur lui-même.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les colis à la main ou les animaux qu'il prend avec lui

zwierząt, o ile nie udowodni, że szkody powstały z winy kolei.

Artykuł 15.

Pociągi. — Rozkłady jazdy.

§ 1. — Do przewozu służą pociągi regularne przewidziane w rozkładach jazdy oraz pociągi uruchomione w miarę potrzeby.

§ 2. — Koleje są obowiązane do wywieszania na stacjach we właściwym czasie rozkładów jazdy pociągów własnych linii. Rozkłady jazdy powinny wskazywać kategorię pociągów, klasy wagonów, warunki dopuszczania podróży do przewozu oraz godziny odjazdu pociągów; na większych stacjach węzłowych i stacjach końcowych rozkłady jazdy powinny także wskazywać godziny przybycia, jako też najgłówniejsze połączenia pociągów.

Artykuł 16.

Utrata połączeń. — Odwołanie pociągów.

Jeżeli wskutek spóźnienia się pociągu utracono połączenie z innym pociągiem lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, a podróżny chce odbywać podróż w dalszym ciągu, kolej jest obowiązana w miarę możliwości przewieźć go z bagażem bez żadnej dopłaty pociągiem, który jedzie do tej samej stacji przeznaczenia tą samą linią lub inną drogą należącą do zarządów kolejowych pierwotnej drogi przejazdu i który umożliwia podróżnemu przybycie do stacji przeznaczenia z mniejszym opóźnieniem. Zawiadawca stacji powinien, w danym razie, poświadczyć na bilecie, że podróżny utracił połączenie lub że odwołano pociąg, przedłużyć w miarę potrzeby czas ważności biletu i zaświadczyć bilet jako ważny na przejazd nową drogą na wyższą klasę lub na pociąg o wyższej opłacie za przejazd. Kolej ma jednak prawo w taryfach lub w rozkładach jazdy wyłączać pewne pociągi od korzystania z nich.

Rozdział II.

Przewóz bagażu.

Artykuł 17.

Określenie bagażu.

§ 1. — Za bagaż uważa się przedmioty umieszczone w kufrach, koszach, walizkach, trokach, pudłach do kape-luszy i w innym opakowaniu tego rodzaju.

§ 2. — Ponadto dopuszcza się do przewozu jako bagaż także bez opakowania, jeżeli zazwyczaj przewozi się nie opakowane:

- a) fotele dla chorych przenośne lub na kółkach, fotele na kołach poruszane przez samych chorych z silnikiem pomocniczym lub bez niego, leżaki;
- b) wózki dziecięce;
- c) kufry z próbkami towarów;
- d) instrumenty muzyczne przenośne;
- e) przedmioty służące do przedstawień artystów, pod warunkiem, że ich stan, rozmiary i waga pozwalają na

dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages sont causés par une faute du chemin de fer.

Article 15.

Trains. Horaires.

§ 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 gares, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures, les conditions d'admission des voyageurs et les heures de départ des trains; pour les gares de transit suffisamment importantes et les gares terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Article 16.

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 gare 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 sa 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.

§ 1. — Sont considérés comme bagages les objets 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 sans emballage si l'usage est de les transporter à nu:

- 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;
- e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids per-

szybkie załadowanie i umieszczenie w wagonie bagażowym;

- f) instrumenty miernicze długości do 4 metrów i ręczne narzędzia rzemieślnicze;
- g) instrumenty zawodowe w ogólności, używane maszyny do pisania, do rachowania, książki, papiery handlowe i dokumenty;
- h) sprzęt sportowy;
- i) rowery z silnikiem pomocniczym lub bez niego, motocykle bez przyczepki pod warunkiem usunięcia nie zmontowanych trwale przyborów dodatkowych.

Zbiorniki pojazdów mechanicznych mogą zawierać materiały pędne. Podróżny powinien zamknąć kurek znajdujący się ewentualnie między zbiornikiem a motorem. Złączone trwale z pojazdem mechanicznym zapasowe zbiorniki mogą również zawierać materiał pędny pod warunkiem zamknięcia zbiorników. Motocykle, których zbiorniki zawierają materiał pędny, powinny być załadowane stojąco na własnych kołach i zabezpieczone od wszelkiego wstrząsu.

§ 3. — Taryfy mogą ograniczyć ilość, rozmiary i wagę wymienionych w § 2 przedmiotów dopuszczonych do przewozu jako bagaż i ustalić warunki, pod jakimi podróżny obowiązany jest pomagać przy ich załadowaniu, przeładowaniu i wyładowaniu.

Taryfy mogą zezwalać pod pewnymi warunkami na przewóz jako bagaż innych przedmiotów (na przykład motocykli z przyczepami i samochodów), jako też zwierząt zamkniętych w dostatecznie bezpiecznych klatkach.

§ 4. — Taryfy mogą wyłączyć od przewozu jako bagaż przedmioty wymienione w §§ 1 i 2, jeżeli przedmioty te przeznaczone są na sprzedaż.

Artykuł 18.

Przedmioty wyłączone od przewozu.

Wyłączone są od przewozu jako bagaż przedmioty, które według przepisów Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz jej Załącznika I są wyłączone od przewozu jako towar lub są tam dopuszczone do przewozu pod pewnymi warunkami.

Jednakowoż nie wyłącza się od przewozu jako bagażu materiałów i przedmiotów, które są dopuszczone do przewozu jako towary z Załącznika I do CIM i mogą być przewożone jako przesyłki ekspresowe.

Artykuł 19.

Odpowiedzialność podróżnego za swój bagaż. Dopłaty.

§ 1. — Posiadacz kwitu bagażowego jest odpowiedzialny za zachowanie przepisów artykułów 17 i 18; ponosi on wszelkie następstwa za wykroczenie przeciwko tym przepisom.

§ 2. — Jeżeli ustawy lub przepisy Państwa, na którego terytorium zdarzy się dany przypadek, tego nie zabraniają, kolej w razie uzasadnionego podejrzenia o wykroczenie ma prawo sprawdzić, czy zawartość bagażu od-

mettent 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 instruments professionnels en général, les machines portatives usagées à écrire et à calculer, les livres, les papiers d'affaires et les documents;
- h) les engins de sport;
- i) les cycles, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocyclettes sans side-car, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires non fixés à demeure.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence. Le voyageur doit fermer le robinet qui se trouve éventuellement entre le réservoir et le moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également contenir de l'essence à condition d'être fermés. Les motocyclettes dont les réservoirs contiennent de l'essence doivent être chargées debout sur leurs roues, garanties de toute chute.

§ 3. — Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés au § 2 admis au transport comme bagages et fixer les conditions dans lesquelles l'aide du voyageur peut être requise pour le chargement, le transbordement et le déchargement.

Les tarifs peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets (par exemple les motocyclettes avec side-car et les automobiles) et celui d'animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes.

§ 4. — Les tarifs peuvent exclure du transport comme bagages les objets visés aux §§ 1 et 2 lorsqu'ils sont destinés à la vente.

Article 18.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, en vertu des prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de son Annexe I, sont exclus du transport comme marchandises ou y sont admis sous certaines conditions.

Toutefois, parmi les matières et objets admis au transport comme marchandises en vertu de l'Annexe I à la CIM, ceux qui peuvent être transportés comme colis express ne sont pas exclus du transport comme bagages.

Article 19.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 17 et 18; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond

powiada przepisom. Posiadacza kwitu bagażowego wzywa się, aby był obecny przy sprawdzaniu; jeżeli się nie zjawi lub jeżeli nie można go odszukać, sprawdzenia należy dokonać w obecności dwóch świadków nie należących do personelu kolejowego, chyba że ustawy lub przepisy obowiązujące w Państwie, gdzie odbywa się sprawdzanie, postanawiają inaczej. W razie stwierdzenia wykroczenia posiadacz kwitu bagażowego ponosi koszty spowodowane sprawdzeniem.

§ 3. — W razie wykroczenia przeciw postanowieniom artykułów 17 i 18 posiadacz kwitu bagażowego powinien uiścić dopłatę niezależnie od różnicy w opłacie za przewóz i odszkodowania za wynikłe straty.

Dopłatę należy uiścić za każdy kilogram wagi brutto przedmiotów wyłączonych od przewozu jako bagaż, licząc

- a) po 3 franki za kilogram, najmniej jednak 6 franków od przesyłki, jeżeli te przedmioty są materiałami wyłączonymi od przewozu jako towary na podstawie Załącznika I do Konwencji Międzynarodowej o Przewozie Towarów Kolejami (CIM),
- b) po 2 franki za kilogram, najmniej jednak 4 franki od przesyłki, we wszystkich innych przypadkach wykroczenia przeciwko postanowieniom artykułów 17 i 18.

Artykuł 20.

Opakowanie i stan bagażu.

§ 1. — Kolej może odmówić przyjęcia sztuk bagażu, których stan jest wadliwy lub których opakowanie jest niedostateczne albo które noszą widoczne ślady uszkodzenia. Jeżeli je mimo to przyjęto, kolej ma prawo umieścić w kwicie bagażowym stosowną uwagę. Przyjęcie przez podróżnego kwitu bagażowego zawierającego taką uwagę uważa się za dowód uznania przez niego ścisłości tej uwagi.

§ 2. — Sztuki bagażu powinny być opatrzone w dostatecznie trwałe napisy wskazujące nazwisko i adres podróżnego oraz stację przeznaczenia.

§ 3. — Dawne nalepki, adresy i inne napisy, odnoszące się do poprzednich przewozów, podróżny powinien usunąć lub uczynić je nieczytelnymi.

Artykuł 21.

Nadawanie i przewóz bagażu. Kwit bagażowy.

§ 1. — Bagaż można nadawać tylko za okazaniem biletu ważnego przynajmniej do stacji przeznaczenia bagażu i tylko drogą wskazaną na bilecie.

Jeżeli bilet jest ważny na kilka dróg lub jeżeli miejsce przeznaczenia obsługiwane jest przez kilka stacji, podróżny obowiązany jest wskazać dokładnie drogę przewozu lub stację, do której bagaż należy wysłać. Kolei nie odpowiada za skutki wynikłe z niezastosowania się podróżnego do tego przepisu.

Taryfy postanawiają, czy i pod jakimi warunkami bagaż może być dopuszczony do przewozu inną drogą, aniżeli wskazaną na okazanym bilecie lub też bez okazania biletu. Jeżeli taryfy przewidują przyjmowanie bagażu do przewozu bez okazania biletu, to postanowienia konwencji niniejszej, normujące prawa i obowiązki podróżnego, któ-

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 lois ou règlements 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 des articles 17 et 18, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

La surtaxe doit être payée pour chaque kilogramme brut des objets exclus du transport comme bagages:

- a) à raison de trois francs, avec un minimum de perception de six francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport comme marchandises, en vertu de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM);
- b) à raison de deux francs, avec un minimum de perception de quatre francs, dans tous les autres cas d'infraction aux dispositions des articles 17 et 18.

Article 20.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant 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 d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans des conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la gare de destination.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 21.

Enregistrement et transport 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.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'observation 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 Con-

ry jedzie ze swym bagażem, stosuje się do nadawcy bagażu nadanego do przewozu bez okazania biletu.

Jeżeli taryfy to przewidują, podróżny może w czasie ważności swego biletu nadać bagaż do przewozu albo bezpośrednio na całą drogę przejazdu od stacji wyjazdu do stacji docelowej albo na dowolne odcinki całej drogi przejazdu, pod warunkiem, że żaden odcinek tej drogi nie będzie użyty do przewozu więcej niż jeden raz.

§ 2. — Przy nadaniu bagażu należy podróżnemu wydać kwit bagażowy. Podróżny przyjmując kwit bagażowy obowiązany jest sprawdzić, czy kwit został sporządzony odpowiednio do jego wskazówek. Oplatę za przewóz bagażu należy uiścić przy nadaniu.

§ 3. — Poza tym postępowanie przy nadawaniu bagażu określają ustawy i przepisy obowiązujące na stacji nadania.

§ 4. — Kwity bagażowe wydawane dla przewozów międzynarodowych powinny być sporządzane według wzoru stanowiącego Załącznik I do niniejszej Konwencji.

§ 5. — Kwit bagażowy musi zawierać następujące dane:

- a) stację nadania i przeznaczenia;
- b) drogę przewozu;
- c) dzień nadania i pociąg, na który bagaż nadano;
- d) ilość biletów, chyba że bagaż nadano do przewozu bez okazania biletu;
- e) ilość i wagę sztuk;
- f) wysokość opłaty za przewóz oraz ewentualnie innych opłat;
- g) w razie potrzeby — wyrażoną liczbami i słowami kwotę wartości dostawy, deklarowanej stosownie do artykułu 22.

§ 6. — Taryfy lub umowy między kolejami określają język, w jakim należy drukować i wypełniać kwity bagażowe.

§ 7. — Taryfy mogą przewidywać specjalne przepisy co do nadawania rowerów, sprzętu sportowego, foteli dla chorych i wózków dziecięcych.

§ 8. — Pod warunkami zawartymi w przepisach obowiązujących na stacji nadania podróżny może wskazać pociąg, którym jego bagaż powinien być wysłany. Jeżeli podróżny nie skorzysta z tego prawa, bagaż przewozi się najbliższym odpowiednim pociągiem.

W razie gdy bagaż musi być przeładowany w drodze do innego pociągu, wówczas dalszy jego przewóz powinien się odbywać według warunków ustalonych przepisami wewnętrznymi pierwszym pociągiem przeznaczonym do normalnego przewozu bagażu.

Przewóz bagażu na wyżej wymienionych warunkach może odbywać się tylko wówczas, gdy nie stoją na przeszkodzie wymagania stawiane na stacji nadania lub w drodze przez władze celne i inne władze administracyjne.

Kolej może pewne pociągi lub pewne kategorie pociągów wyłączyć od przewozu bagażu lub ograniczyć w nich przewóz bagażu.

Artykuł 22.

Deklaracja wartości dostawy.

§ 1. — Przy każdej przesyłce bagażu można podać deklarację wartości dostawy, którą należy zgodnie z art. 21 § 5 lit g) wpisać do kwitu bagażowego.

vention 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 gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, 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 lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur un formulaire conforme au modèle prévu à l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Le bulletin de bagages doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

- a) l'indication des gares 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 frais éventuels;
- g) s'il y a lieu, le montant en chiffres et en lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 22.

§ 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 l'enregistrement des cycles, engins de sport, fauteuils pour malades et voitures d'enfants.

§ 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 premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

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 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.

Article 22.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur le bulletin de bagages comme il est dit à l'article 21, § 5, lettre g).

Kwota deklarowanej wartości powinna być podana w walucie Państwa nadania lub w innej walucie ustalonej w taryfach.

§ 2. — Za każde zaczęte 10 kilometrów pobiera się opłatę w stosunku jednej dziesięciotysięcznej deklarowanej kwoty. Ustala się minimalną opłatę w wysokości 1 franka od przesyłki.

Taryfy mogą zniżyć tę opłatę i to minimum należności.

Artykuł 23.

Wydawanie bagażu.

§ 1. — Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego. Kolej nie ma obowiązku sprawdzać, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru.

§ 2. — Posiadacz kwitu bagażowego ma prawo żądać na stacji przeznaczenia wydania bagażu po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien być przewieziony, i po upływie czasu potrzebnego do przygotowania bagażu do wydania, a w danym razie — również do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne i inne władze administracyjne.

§ 3. — W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej obowiązana jest wydać bagaż tylko wówczas, gdy osoba, która żąda wydania, udowodni, że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten będzie uznany za niewystarczający, kolej może żądać zabezpieczenia.

§ 4. — Bagaż wydaje się na stacji, do której go nadano. Jeżeli jednak pozwalają na to okoliczności i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub przepisy innych władz administracyjnych, bagaż może być na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, zwrócony na stacji nadania lub wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, a jeżeli tego wymaga taryfa — również za okazaniem biletu.

§ 5. — Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu stosownie do przepisów zawartych w § 2, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym, w jakim dniu i o której godzinie żądał wydania bagażu.

§ 6. — Podróżny może odmówić przyjęcia bagażu, dopóki nie zostanie uwzględnione jego żądanie, by stwierdzono szkodę istniejącą według jego zdania.

Zastrzeżenia uczynione przy przyjęciu bagażu nie mają znaczenia, jeżeli kolej ich nie uzna.

§ 7. — Poza tym wydawanie bagażu odbywa się zgodnie z ustawami i przepisami obowiązującymi na kolei mającej dokonać wydania.

Rozdział III.

Przepisy wspólne dla przewozu osób i bagażu.

Artykuł 24.

Taryfy. Zakaz umów odrębnych.

§ 1. — Taryfy międzynarodowe, jakie koleje ustalają, powinny zawierać wszystkie miarodajne dla przewozu specjalne warunki i wszystkie dane niezbędne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych oraz, w danym razie, postanowienia o kursach przerachowania.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres. Le minimum de perception est fixé à 1 franc par envoi.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et ce minimum de perception.

Article 23.

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 service de livraison de la gare destinataire la délivrance 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 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 gare 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 ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — 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 un dommage allégué.

Les réserves formulées lors de la réception des bagages ne sont d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le chemin de fer.

§ 7. — Pour le surplus, les opérations de livraison sont soumises aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre III.

Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages.

Article 24.

Tarifs. Interdiction d'accords particuliers.

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et 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. — Taryfy muszą być ogłoszone w tych tylko Państwach, których koleje uczestniczą w tych taryfach jako koleje wyjazdu (nadania) i przeznaczenia. Taryfy oraz ich zmiany wchodzą w życie od daty wskazanej przy ich ogłoszeniu.

Podwyżki taryf i inne utrudnienia warunków przewozu przewidziane w tych taryfach wchodzą jednakże w życie najwcześniej w 6 dni po ich ogłoszeniu.

§ 3. — Na każdej stacji otwartej dla ruchu międzynarodowego podróżny ma możliwość wglądu do taryf lub do wyciągów z taryf zawierających ceny biletów międzynarodowych tam sprzedawanych i odnośne opłaty za przewóz bagażu.

§ 4. — Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich.

Każda odrębna umowa, mocą której przyznano by zniżkę opłat oznaczonych w taryfach, jest zakazana i nieważna.

Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei, administracji publicznej, na cele dobroczynne, wychowania lub nauczania.

Artykuł 25.

Formalności wymagane przez władze celne i inne władze administracyjne.

Podróżny jest obowiązany zastosować się do przepisów władz celnych i innych władz administracyjnych, o ile chodzi o jego osobę, jak i o rewizję jego bagażu nadanego i ręcznego. Podróżny powinien być obecny przy rewizji, chyba że prawa i przepisy dopuszczają wyjątki. Kolej nie bierze na siebie odpowiedzialności wobec podróżnego w razie niezastosowania się przez niego do tych obowiązków.

Artykuł 26.

Zwroty i dopłaty.

§ 1. — Jeżeli podróżny zażądał zwrotu całej lub części zapłaconej należności za bilet za całą lub część drogi przejazdu, to zwrotu dokonuje się w przypadkach oraz w warunkach niżej podanych.

§ 2. — Wskazane są wyraźnie następujące przypadki:

- a) biletu nie użytkowano z osobistego powodu podróżnego,
- b) biletu nie użytkowano, gdyż podróżny nie mógł rozpocząć podróży z powodu opóźnienia lub odwołania pociągu albo też przerwy w ruchu,
- c) bilet użytkowano tylko na części drogi przejazdu z powodu śmierci, szkody lub wypadku, którego doznał podróżny, albo z powodu nie dających się uniknąć innych przyczyn,
- d) bilet użytkowano tylko na części drogi przejazdu, gdyż podróżny oświadczył na stacji pośredniej, że rezygnuje z dalszego przejazdu,
- e) bilet użytkowano tylko na części drogi przejazdu, gdyż podróżny z powodu spóźnienia lub odwołania pociągu albo też przerwy w ruchu wskutek utraty połączenia nie mógł odbyć swej podróży zgodnie z rozkładem jazdy.

§ 2. — La publication des tarifs n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée. Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de tarifs et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

§ 3. — Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut 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.

§ 4. — Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme.

Tout accord particulier qui aurait pour effet d'accorder 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 aux oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes 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 lois et 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 et paiements supplémentaires.

§ 1. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé, pour la totalité ou une fraction du parcours, de tout ou partie du prix qu'il a payé pour son billet, la restitution est, pour les cas énumérés ci-après, effectuée aux conditions ci-dessous:

§ 2. — Sont expressément visés les cas suivants:

- a) le billet n'a pas été utilisé du fait du voyageur;
- b) le billet n'a pas été utilisé, le voyageur ayant été empêché d'entreprendre son voyage par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service;
- c) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur ou d'autres causes impérieuses;
- d) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur ayant, dans une gare intermédiaire, déclaré qu'il abandonne le reste du parcours;
- e) le billet n'a été utilisé que sur une partie du parcours, le voyageur, par suite de retard ou de suppression d'un train ou d'interruption du service, ayant été empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire en raison du manque de correspondance;

f) bilet zużytkowano wskutek braku miejsca w klasie, na którą opiewa bilet, w klasie niższej na całej lub części drogi przejazdu.

§ 3. — Przy biletach po cenach zniżonych zwrotu dokonuje się tylko w przypadkach przewidzianych w § 2 lit. b) i e).

Zwykłych biletów na przejazd tam i z powrotem oraz biletów po cenach zniżonych, wydawanych dla dzieci zgodnie z artykułem 6, nie uważa się za bilety po cenach zniżonych w rozumieniu paragrafu niniejszego.

§ 4. — Kolej ma prawo żądać od podróżnego dołączenia dostatecznego dowodu do każdego żądania zwrotu.

§ 5. — Zwrotów dokonuje się tylko na podstawie przedłożenia biletu.

W przypadkach przewidzianych w § 2 lit. a), b), d) i e) podróżny obowiązany jest przedłożyć ponadto urzędowe zaświadczenie, które wręcza mu na jego prośbę stacja wyjazdowa lub zainteresowana stacja pośrednia.

W przypadku przewidzianym w § 2 lit. f) podróżny obowiązany jest przedłożyć ponadto urzędowe zaświadczenie kolei stwierdzające, że na odnośnej trasie przejazdu odbył podróż w przedziale klasy niższej od klasy, do której uprawniał go jego bilet.

§ 6. — Wylacza się od zwrotu podatki, dopłaty za miejsca zamówione, koszty sporządzania biletów i prowizje za sprzedaż biletów.

Z kwoty podlegającej zwrotowi potrąca się 10%, nie mniej jednak niż 0,50 fr. i nie więcej niż 3 fr. od jednego biletu, jak również w danym razie koszty przesłania tej kwoty.

Jednakże potrącenia tego nie dokonuje się, jeżeli nie zużytkowany bilet zwrócono jeszcze w dniu wydania w biurze, które go wydało, a także w przypadkach przewidzianych w § 2 lit. b) i e).

Uwzględniając powyższe postanowienia niniejszego paragrafu zwraca się stosownie do przypadków wskazanych w § 2:

co do lit. a) i b) — zapłaconą należność,

co do lit. c), d) i e) — różnicę między zapłaconą całkowitą należnością a opłatą za przejazd dokonany, obliczoną według taryfy normalnej,

co do lit. f) — różnicę między zapłaconą ceną biletu a ceną, jaką podróżny powinien uiścić wykupując bilety odpowiadające użytej klasie na każdym z przebytych odcinków.

§ 7. — Jeżeli podróżny zażądał zwrotu opłaty za całość lub część przewozu bagażu, to zwrotu dokonuje się na następujących warunkach:

Zawsze potrąca się z kwoty zwrotnej 0,50 fr. od kwitu bagażowego, a w danym razie także podatki.

Jeżeli bagaż wycofano, zanim go wysłano ze stacji nadania, zwraca się opłatę za przewóz; jeżeli bagaż wycofano na stacji pośredniej, posiadacz kwitu bagażowego powinien w tym celu uzyskać od tej stacji pośredniej zaświadczenie, które należy dołączyć do wniosku o zwrot.

§ 8. — Taryfy mogą zawierać inne postanowienia aniżeli powyższe, z tym że nie mogą powodować pogorszenia warunków dla podróżnego.

f) le billet, par suite du manque de place dans la classe pour laquelle il a été délivré, a été utilisé, sur tout ou partie du parcours, dans une classe inférieure.

§ 3. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution est limitée aux cas prévus au § 2, lettres b) et e).

Les billets ordinaires aller et retour et les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu de l'article 6 ne sont pas considérés comme billets à prix réduits au sens du présent paragraphe.

§ 4. — Le chemin de fer a le droit d'exiger du voyageur toute justification utile à l'appui de chaque demande de restitution.

§ 5. — Toute restitution ne peut avoir lieu que sur présentation du billet.

Pour les cas prévus au § 2, lettres a), b), d) et e), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle qui lui est délivrée, sur sa demande, par la gare de départ ou par la gare intermédiaire intéressée.

Pour le cas prévu au § 2, lettre f), le voyageur doit, en outre, présenter une attestation officielle du chemin de fer établissant qu'il a, sur le parcours considéré, pris place dans un compartiment d'une classe inférieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit.

§ 6. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection et les commissions pour la vente des billets.

Sont déduits du montant à rembourser: un droit de 10% 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 toutefois pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré, non plus que dans les cas prévus au § 2, lettres b) et e).

Compte tenu de l'application des dispositions précédentes du présent paragraphe, il est remboursé, suivant les cas visés au § 2:

— s'il s'agit des lettres a) et b), le prix payé,

— s'il s'agit des lettres c), d) et e), la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal,

— s'il s'agit de la lettre f), la différence entre le prix du billet que le voyageur a payé et celui qu'il aurait dû acquitter en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 7. — Lorsqu'un voyageur a demandé à être remboursé du prix de transport de ses bagages pour la totalité ou une fraction du parcours, la restitution est effectuée dans les conditions ci-après.

Sont toujours déduits du montant de la restitution un droit de 0 fr. 50 par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts.

Si les bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la gare expéditrice, le prix de transport est remboursé; s'ils le sont à une gare intermédiaire, le détenteur du bulletin de bagages doit, à cet effet, obtenir de cette gare intermédiaire une attestation qui est à joindre à la demande de restitution.

§ 8. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions autres que celles qui précèdent, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation de la situation du voyageur.

§ 9. — Wszelkie żądanie zwrotu, oparte na postanowieniach artykułu niniejszego oraz artykułu 12, nie zostanie uwzględnione, jeżeli nie zostało przedstawione w terminie sześciu miesięcy, liczonym dla biletu od upływu czasu jego ważności, a dla kwitów bagażowych — od dnia ich wydania.

§ 10. — W razie błędnego zastosowania taryfy lub omyłki w ustaleniu kosztów przewozu i kosztów różnych nadpłat powinna zwrócić kolej, a niedobór wpłacić podróżny.

§ 11. — Nadpłatę stwierdzoną przez kolej, gdy przewyższa 0,50 fr. od jednego biletu lub jednego kwitu bagażowego, należy — jeżeli to jest możliwe — podać z urzędu do wiadomości zainteresowanemu podróżnemu i na jego koszt zwrócić możliwie najrychlej.

§ 12. — Do obliczenia nadpłat zwracanych przez kolej lub niedoborów płaconych przez podróżnego stosuje się urzędowy kurs z dnia pobrania opłaty za przewóz; jeżeli wypłaty tych nadpłat i niedoborów dokonuje się w innej walucie, aniżeli w walucie pobrania opłaty za przewóz, stosuje się kurs dnia dokonania tej płatności.

§ 13. — We wszystkich przypadkach nie przewidzianych w artykule niniejszym i w braku odrębnych umów między kolejami stosuje się prawa i przepisy obowiązujące w miejscu wyjazdu (nadania).

Artykuł 27.

Spory.

Spory między podróżnymi, jak również między podróżnymi a personelem kolejowym, rozstrzyga tymczasowo na stacjach urzędnik nadzorczy, w drodze zaś — kierownik pociągu.

TYTUŁ III.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ. ROSZCZENIA O ODSZKODOWANIE WYPLWYWAJĄCE Z UMOWY PRZEWOZU.

Rozdział I.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Artykuł 28.

Odpowiedzialność wynikająca z przewozu podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt.

§ 1. — Odpowiedzialność kolei za śmierć, zranienie i wszelkie uszkodzenie cielesne podróżnego, jak również za szkody spowodowane opóźnieniem lub odwołaniem pociągu albo utratą połączenia, określają ustawy i przepisy Państwa, gdzie zdarzenie zaszło. W takich przypadkach nie stosuje się podanych niżej przepisów tytułu niniejszego.

§ 2. — Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy w myśl artykułu 14 § 3 do podróżnego, kolej odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała wskutek jej winy.

§ 3. — Odpowiedzialność zbiorowa nie istnieje w takich przypadkach.

§ 9. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 12, est irrecevable 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.

§ 10. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur.

§ 11. — Le trop-perçu constaté par le chemin de fer doit être, si possible, porté d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'il dépasse 0 fr. 50 pour chaque billet ou pour chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré au plus tôt, aux frais du voyageur.

§ 12. — Pour le calcul du trop-perçu à rembourser par le chemin de fer ou du moins-perçu à verser par le voyageur, est applicable le cours du change officiel du jour auquel le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur au lieu de départ sont applicables.

Article 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les gares par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.

RESPONSABILITÉ. ACTIONS NÉES DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Chapitre premier.

RESPONSABILITÉ

Article 28.

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression 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 de l'article 14, § 3, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Artykuł 29.

Współodpowiedzialność kolei za bagaż.

§ 1. — Kolej, która przyjęła do przewozu bagaż, wydając międzynarodowy kwit bagażowy, odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

§ 2. — Każda następna kolej przez samo przyjęcie bagażu uczestniczy w umowie o przewóz i przyjmuje obowiązki stąd wynikające; nie narusza to jednak postanowień artykułu 43 § 2 dotyczących kolei przeznaczenia.

Artykuł 30.

Rozmiar odpowiedzialności.

§ 1. — Kolej odpowiada za opóźnione wydanie oraz za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia bagażu, jako też za szkodę powstałą wskutek jego uszkodzenia w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania.

§ 2. — Kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli opóźnienie wydania, zaginięcie lub uszkodzenie powstało z winy podróżnego, z powodu wydanego przez podróżnego polecenia, które nie zostało wywołane niedociągnięciem ze strony kolei, z powodu wady własnej bagażu lub z powodu okoliczności, których kolei nie mogła uniknąć i których skutkom nie mogła zapobiec.

§ 3. — Uwzględniając artykuł 31 § 2 kolej jest zwolniona od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło ze szczególnych niebezpieczeństw związanych z naturalną właściwością bagażu, z braku lub z wadliwego opakowania albo z tego powodu, że przedmioty wyłączone od przewozu zostały mimo to nadane jako bagaż.

Artykuł 31.

Dowód.

§ 1. — Udowodnienie, że opóźnione wydanie, zaginięcie lub uszkodzenie spowodował jeden z przypadków przewidzianych w artykule 30 § 2, ciąży na kolei.

§ 2. — Jeżeli kolej z okoliczności danego przypadku ustali, że zaginięcie lub uszkodzenie mogło powstać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w artykule 30 § 3, istnieje domniemanie, że z tego powstało. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda w całości lub częściowo nie powstała z tych niebezpieczeństw.

Artykuł 32.

**Domniemanie zaginięcia bagażu.
Odnalezienie bagażu.**

§ 1. — Osoba uprawniona może bez złożenia dalszych dowodów uważać brakującą sztukę bagażu za zaginioną po upływie czternastego dnia po dniu, w którym zażądała jej wydania stosownie do artykułu 23 § 2.

§ 2. — Jeżeli sztuka bagażu uważana za zaginioną zostanie odnaleziona w ciągu roku od żądania jej wyda-

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 assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable 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. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Compte tenu de l'article 31, § 2, le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 31.

Charge de la preuve.

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 30, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 30, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 32.

**Présomption de perte des bagages.
Cas où ils sont retrouvés.**

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis manquant comme perdu quand il n'a pas été livré dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 2.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer

nia, kolej jest obowiązana zawiadomić o tym osobę uprawnioną, jeżeli miejsce zamieszkania osoby uprawnionej jest znane lub można je ustalić.

W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać wydania jej bagażu na jednej ze stacji drogi przewozu; w tym przypadku powinna ona uiścić tylko samą opłatę za przewóz bagażu od stacji nadania do stacji, na której nastąpiło wydanie, jak również zwrócić otrzymane odszkodowanie, z wyjątkiem opłaty za przewóz, jeżeli ją zwrócono w tym odszkodowaniu; osoba uprawniona nie traci prawa do odszkodowania za opóźnione wydanie, przewidzianego w artykule 35 i ewentualnie w artykule 36.

Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w przewidzianym terminie trzydziestodniowym lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania wydania, kolej może rozporządzać nią zgodnie z ustawami i przepisami Państwa, do którego należy.

Artykuł 33.

Wysokość odszkodowania za zaginięcie bagażu.

Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, to można od niej żądać:

- a) jeżeli udowodniono wysokość szkody — odszkodowania w tej wysokości, najwyżej jednak 40 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto;
- b) jeżeli wysokości szkody nie udowodniono — kwoty ryczałtowej licząc po 20 franków za każdy brakujący kilogram wagi brutto.

Nadto należy zwrócić przewoźne, cło i inne kwoty zapłacone w związku z przewozem zaginionego bagażu, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

Artykuł 34.

Wysokość odszkodowania w razie uszkodzenia bagażu.

W razie uszkodzenia bagażu kolej obowiązana jest zapłacić bez dalszego odszkodowania kwotę, o którą obniżyła się wartość bagażu.

Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cały bagaż doznał obniżenia wartości przez uszkodzenie — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całego bagażu;
- b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 35.

Wysokość odszkodowania za opóźnione wydanie bagażu.

§ 1. — W razie opóźnionego wydania i jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek tego powstała szkoda, kolej jest obowiązana zapłacić odszkodowanie w wysokości 20 centymów za każdy kilogram wagi brutto bagażu wydanego z opóźnieniem i za każde zaczęte 24 godziny, licząc od chwili, kiedy zażądano wydania, najwyżej jednak za 14 dni.

§ 2. — Jeżeli udowodniono, że wskutek opóźnienia wynikła szkoda, należy zapłacić za tę szkodę odszkodowa-

est tenu d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 35 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu 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 de perte 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.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Article 34.

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.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

- a) si la totalité des bagages 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 35.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, 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

nie, które nie może przewyższać czterokrotnego ryczałtowego odszkodowania określonego w § 1.

§ 3. — Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2 nie będą przyznawane obok odszkodowań, które mają być wypłacone za całkowite zaginięcie bagażu.

W razie częściowego zaginięcia należy odszkodowanie to wypłacić, jeżeli zachodzi tego potrzeba, tylko za część nie zaginioną.

W razie uszkodzenia przyznaje się w odpowiednich przypadkach to odszkodowanie obok odszkodowania przewidzianego w artykule 34.

Odszkodowania przewidziane w §§ 1 i 2, łącznie z odszkodowaniami przewidzianymi w artykułach 33 i 34, nie mogą w żadnym razie wynosić więcej niż odszkodowanie, które zostałoby wypłacone w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

Artykuł 36.

Wysokość odszkodowania w razie deklarowania wartości dostawy.

W razie deklarowania wartości dostawy można żądać oprócz odszkodowań przewidzianych w artykułach 33, 34 i 35 wynagrodzenia za udowodnioną dalszą szkodę do wysokości kwoty deklarowanej wartości.

Artykuł 37.

Wysokość odszkodowania w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa ze strony kolei.

We wszystkich przypadkach, w których opóźnione wydanie, całkowite lub częściowe zaginięcie, uszkodzenie bagażu wynikło wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei, należy wypłacić osobie uprawnionej pełne odszkodowanie za udowodnioną szkodę do podwójnej wysokości kwot maksymalnych przewidzianych w artykułach 33, 34, 35 i 36.

Artykuł 38.

Oprocentowanie odszkodowania.

Osoba uprawniona może żądać odsetek od sumy odszkodowania. Odsetki te, obliczone w wysokości 5% rocznie, są wymagalne, o ile odszkodowanie przekracza 10 franków z jednego kwitu bagażowego. Odsetki te liczą się od dnia wniesienia reklamacji administracyjnej, przewidzianej w artykule 41, lub jeżeli reklamacji nie zgłoszono — od dnia wniesienia powództwa sądowego.

Artykuł 39.

Zwrot odszkodowań.

Każde niesłusznie otrzymane odszkodowanie należy zwrócić.

W razie oszustwa kolej ma nadto prawo żądać zapłaconia kwoty, równej tej, którą niesłusznie wypłaciła.

Artykuł 40.

Odpowiedzialność kolei za swoich pracowników.

Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przyjętego na siebie przewozu.

indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

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 34.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclaté, outre les indemnités prévues aux articles 33, 34 et 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer.

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont 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 33, 34, 35 et 36.

Article 38.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs pour chaque bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 39.

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.

Article 40.

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.

Jeżeli jednak pracownicy kolei na żądanie podróżnego oddają usługi, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek podróżnego, któremu oddają te usługi.

Rozdział II.

REKLAMACJE ADMINISTRACYJNE. POWÓDZTWA. POSTĘPOWANIE I PRZEDAWNIEŃ W RAZIE SPORÓW WYNIKŁYCH Z TYTUŁU UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 41.

Reklamacje administracyjne.

§ 1. — Reklamacje administracyjne, wynikające z umowy przewozu, należy wносить na piśmie do kolei wskazanej w artykule 43.

§ 2. — Prawo wnoszenia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciwko kolei na podstawie artykułu 42.

§ 3. — Bilety, kwity bagażowe i inne dowody, które osoba uprawniona uważa za potrzebne dołączyć do reklamacji, należy przedstawić w oryginałach albo w odpisach, które muszą być na żądanie kolei należycie uwierzytelnione.

Załatwiając reklamację ostatecznie, kolej może żądać zwrotu biletów lub kwitów bagażowych.

Artykuł 42.

Osoby uprawnione do wytoczenia powództwa przeciw kolei.

Prawo wytoczenia powództwa przeciw kolei z tytułu umowy przewozu służy tylko osobie, która przedstawi, łącznie od okoliczności, bilet lub kwit bagażowy, lub w razie ich braku udowodni swoje uprawnienie.

Artykuł 43.

Koleje, przeciwko którym można wytoczyć powództwo sądowe. Właściwość.

§ 1. — Powództwo sądowe o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy przewozu można wytoczyć przeciwko kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciwko kolei, na rzecz której pobrano tę kwotę.

§ 2. — Inne powództwa sądowe z umowy przewozu można wytaczać tylko przeciwko kolei wyjazdu (nadania), kolei przeznaczenia lub przeciwko tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie.

Jednakże powództwo można wytoczyć przeciwko kolei przeznaczenia nawet wówczas, gdy ta kolej nie otrzymała ani bagażu, ani ceduły bagażowej.

§ 3. — Jeżeli powód ma prawo wyboru między kilku kolejami, prawo jego wygasa z chwilą wniesienia pozwu przeciwko jednej z tych kolei.

§ 4. — Powództwo sądowe można wytoczyć tylko przed właściwym sądem tego Państwa, do którego przynależy pozwana kolej, jeżeli umowy między Państwami lub dokumenty koncesyjne nie zawierają odmiennych postanowień.

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 des voyageurs à qui ils rendent ce service.

Chapitre II.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 41.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 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 42.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces 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 42.

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer.

L'action judiciaire 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 43.

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

§ 1. — L'action judiciaire 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.

§ 2. — Les autres actions judiciaires 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.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni les bagages ni la feuille de route.

§ 3. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

§ 4. — L'action judiciaire 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.

Jeżeli jedno przedsiębiorstwo kolejowe eksploatuje w różnych państwach samodzielne sieci kolejowe, każdą z tych sieci uważa się w rozumieniu paragrafu niniejszego za oddzielną kolej.

§ 5. — Przeciwno innej kolei niż wskazane w §§ 1 i 2 można podnieść roszczenia w drodze powództwa wzajemnego lub zarzutu, jeżeli wynikają one z tej samej umowy przewozu, co powództwo główne.

§ 6. — Postanowienia artykułu niniejszego nie dotyczą wzajemnych roszczeń zwrotnych kolei, unormowanych w rozdziale III tytułu niniejszego.

Artykuł 44.

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu.

§ 1. — Jeżeli kolej spostrzeże lub przypuszcza albo też jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że bagaż częściowo zaginął lub został uszkodzony, kolej obowiązana jest niezwłocznie, o ile możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie — w zależności od rodzaju szkody — stan i wagę bagażu oraz — jeżeli to jest możliwe — wysokość straty, przyczynę oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokołu powinien być wydany osobie uprawnionej na jej żądanie bezpłatnie.

§ 2. — Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje tego, co stwierdzono w protokole, może ona żądać ustalenia w drodze sądowej stanu i wagi bagażu, jak również przyczyny i wysokości szkody; postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie sądowe.

§ 3. — W razie zaginięcia sztuk bagażu osoba uprawniona, dla ułatwienia kolei poszukiwania, obowiązana jest dać możliwie dokładny opis zaginionych sztuk.

Artykuł 45.

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko kolei z tytułu umowy o przewóz.

§ 1. — Z chwilą odebrania bagażu przez osobę uprawnioną wygasają wszelkie roszczenia przeciwko kolei z tytułu umowy o przewóz za opóźnione wydanie, częściowe zaginięcie lub uszkodzenie.

§ 2. — Nie wygasają jednak:

- a) roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa kolei;
- b) roszczenia z tytułu opóźnionego wydania, jeżeli zgłoszono je jednej z kolei wymienionych w artykule 43 § 2 w ciągu 21 dni, nie wliczając dnia odbioru przez osobę uprawnioną;
- c) roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:
 - 1° jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z artykułem 44 przed odbiorem bagażu przez osobę uprawnioną;
 - 2° jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać stosownie do artykułu 44;

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.

§ 5. — L'action judiciaire peut être formée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, 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 44.

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 lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance 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 s'il le 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 des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 45.

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

- a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;
- b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;
- c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:
 - 1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 44;
 - 2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 44, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) roszczenia o naprawienie szkód nie dających się z zewnątrz zauważyć, które stwierdzono dopiero po odebraniu bagażu przez osobę uprawnioną pod następującymi dwoma warunkami:

- 1° że natychmiast po wykryciu szkody, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odebraniu bagażu, osoba uprawniona wystąpiła zgodnie z artykułem 44 z żądaniem stwierdzenia szkody, oraz
- 2° że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem.

Artykuł 46.

Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy przewozu.

§ 1. — Roszczenia z tytułu umowy przewozu przedawniają się z upływem roku.

Termin przedawnienia wynosi natomiast trzy lata, jeżeli chodzi:

- a) o roszczenie z tytułu szkody spowodowanej złym zamiataniem;
- b) o roszczenie z tytułu oszustwa wymienionego w artykule 39.

§ 2. — Przedawnienie biegnie:

- a) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku opóźnionego wydania, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia — od dnia wydania;
- b) dla roszczeń o odszkodowanie w przypadku całkowitego zaginięcia — od dnia, w którym wydanie powinno było nastąpić;
- c) dla roszczeń o zapłatę lub zwrot przewoźnego, opłat dodatkowych lub dopłat albo o sprostowanie w razie niewłaściwego zastosowania taryfy lub błędu w obliczeniu — od dnia zapłaty, jeżeli zaś zapłaty nie było — od dnia, w którym powinna była ona nastąpić;
- d) dla roszczeń o uiszczenie dopłaty, żądanej przez władzę celną — od dnia, w którym władza celna wystąpiła z takim żądaniem;
- e) dla innych roszczeń dotyczących przewozu podróży — od dnia wygaśnięcia ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek przedawnienia nie wlicza się w żadnym razie do tego terminu.

§ 3. — Bieg przedawnienia ulega w razie wniesienia do kolei reklamacji administracyjnej stosownie do artykułu 41 zawieszeniu do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. W przypadku częściowego uwzględnienia reklamacji przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu tylko dla części spornej reklamacji. Obowiązek udowodnienia, że reklamację wniesiono lub że udzielono na nią odpowiedzi i zwrócono dokumenty, ciąży na tym, kto się na te fakty powołuje.

Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

§ 4. — Roszczeń przedawnienia nie można dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego lub podnieść w drodze zarzutu.

§ 5. — Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie przedawnienia normują ustawy i przepisy państwa, w którym wytoczono powództwo.

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transports et la livraison.

Article 46.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

- a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) de l'action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39.

§ 2. — La prescription court:

- a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;
 - b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;
 - c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
 - d) pour les actions en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;
 - e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.
- Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. 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.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — 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.

Rozdział III.

Rozrachunek. Wzajemne rozszczenia zwrotne między kolejami.

Artykuł 47.

Rozrachunek między kolejami.

Każda kolej obowiązana jest zapłacić innym kolejom uczestniczącym w przewozie przypadający im udział w opłatach za przewóz, które kolej ta pobrała lub powinna była pobrać.

Artykuł 48.

Roszczenie zwrotne w razie odszkodowania za zaginięcie albo uszkodzenie.

§ 1. — Kolei, która na mocy postanowień Konwencji niniejszej wypłaciła odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie albo za uszkodzenie bagażu, przysługuje roszczenie zwrotne do kolei uczestniczących w przewozie według następujących postanowień:

- a) kolej, która spowodowała szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność,
- b) jeżeli szkodę spowodowało kilka kolei, każda z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną. Jeżeli okoliczności nie pozwalają na takie ustalenie, sumę odszkodowania dzieli się między te kolejki według zasad podanych pod literą c),
- c) jeżeli nie można udowodnić, że szkodę spowodowała jedna lub kilka kolei, to należne odszkodowanie dzieli się między wszystkie kolejki, które uczestniczyły w przewozie, z wyjątkiem tych, które udowodniły, że szkoda nie powstała na ich liniach. Podziału dokonuje się w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

§ 2. W razie niewypłacalności jednej z kolei udział na nią przypadający i przez nią nie zapłacony dzieli się pomiędzy wszystkie kolejki, które uczestniczyły w przewozie w stosunku do ilości kilometrów taryfowych.

Artykuł 49.

Roszczenie zwrotne przy odszkodowaniu za opóźnione wydanie.

Przepisy artykułu 48 stosuje się również przy odszkodowaniu za opóźnienie wydania. Jeżeli opóźnienie spowodowały nieprawidłowości stwierdzone na kilku kolejach, odszkodowanie dzieli się między te kolejki w stosunku do czasu trwania opóźnienia na ich liniach.

Artykuł 50.

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Kolej, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym w myśl artykułów 48 i 49, nie ma prawa kwestionować prawidłowości zapłaty, dokonanej przez kolej, występującą z roszczeniem zwrotnym, jeżeli sprawa odszkodowania została rozstrzygnięta w drodze sądowej i jeśli przypozwano ją przedtem w należyty sposób i dano jej możliwość przystąpienia do sporu w charakterze inter-

Chapitre III.

Règlement des comptes. 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 chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte 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 participé 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 sous 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 participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

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 n'est jamais habilité 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

wenienta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala, zależnie od okoliczności terminy dla przyzwozowania i dla interwencji.

§ 2. — Kolej występująca z roszczeniem zwrotnym powinna pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkie zainteresowane koleje, z którymi nie zawarła ugody, pod rygorem utraty roszczenia zwrotnego w stosunku do tych kolei, których nie pozwała.

§ 3. — Sąd powinien rozstrzygnąć jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.

§ 4. — Pozwanym kolejom nie przysługują żadne dalsze roszczenia zwrotne.

§ 5. — Łączenie postępowania z tytułu roszczeń zwrotnych z postępowaniem o odszkodowanie jest nie-
dozwolone.

Artykuł 51.

Właściwość przy roszczeniach zwrotnych.

§ 1. — Sąd siedziby kolei, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, jest wyłącznie właściwy dla wszystkich powództw o roszczenia zwrotne.

§ 2. — Jeżeli powództwo ma być wytoczone przeciwko kilku kolejom, kolej występująca jako powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi w myśl § 1 artykułu niniejszego.

Artykuł 52.

Umowy co do roszczeń zwrotnych.

Koleje mogą zawierać umowy, które różnią się od przepisów o roszczeniach zwrotnych określonych w rozdziale III.

TYTUŁ IV

RÓŻNE PRZEPISY

Artykuł 53.

Stosowanie prawa wewnętrznego.

W braku odpowiednich postanowień w Konwencji niniejszej stosuje się wewnętrzne ustawy i przepisy dotyczące przewozu w każdym Państwie.

Artykuł 54.

Ogólne przepisy postępowania.

Postępowanie we wszystkich sporach sądowych, które wynikają z przewozów podlegających Konwencji niniejszej, stosuje się do prawa obowiązującego sąd właściwy, jeżeli tylko Konwencja niniejsza nie postanawia inaczej.

Artykuł 55.

Wykonalność wyroków. Zajęcia i zabezpieczenia.

§ 1. — Wyroki wydane na zasadzie postanowień Konwencji niniejszej przez sąd właściwy w postępowaniu

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 siège 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 § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Accords au sujet des recours.

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

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

spornym lub zaocznym, które stały się wykonalne na podstawie ustaw obowiązujących ten sąd, podlegają wykonaniu w każdym innym umawiającym się Państwie, skoro tylko zostaną spełnione formalności w tym Państwie przepisane. Ponowne badanie sprawy pod względem rzeczowym nie jest dozwolone.

Postanowienie to nie dotyczy wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, jak również tych postanowień wyroku, które poza kosztami procesu zasądają powoda wskutek oddalenia jego powództwa na dalsze odszkodowanie.

§ 2. — Wynikające z przewozu międzynarodowego wierzytelności jednej kolei w stosunku do innej kolei, która nie przynależy do tego samego Państwa co pierwsza, mogą być zajęte jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa, do którego przynależy kolej, uprawniona do żądania tych wierzytelności.

§ 3. — Tabor kolei, jako też wszelkiego rodzaju przedmioty służące do przewozu, należące do kolei, jak pojemniki, przybory ładunkowe, opony itp., można zająć na innym obszarze aniżeli obszar Państwa, do którego przynależy kolej właścicielka, jedynie na podstawie orzeczenia sądu tego Państwa, do którego przynależy ta kolej.

Warunki wynajęcia wagonów prywatnych właścicieli ustalone są w Załączniku VII do Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami (CIM).

§ 4. — Przy powództwach sądowych, opartych na międzynarodowej umowie przewozu, nie można żądać zabezpieczenia kosztów procesu.

Artykuł 56.

Jednostka monetarna. Kursy przeliczenia i przyjmowania obcych walut.

§ 1. — Kwoty wyrażone w Konwencji niniejszej lub załącznikach do niej we frankach uważa się za wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 grama i próbie 0,900.

§ 2. — Kolej obowiązana jest ogłaszać kursy, według których przeliczają kwoty wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kurs przeliczenia).

§ 3. — Kolej, która przyjmuje zapłatę w obcej walucie, obowiązana jest również ogłaszać kursy, według których przyjmuje się obcą walutę (kurs przyjmowania).

Artykuł 57.

Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami.

§ 1. — Dla ułatwienia i zapewnienia wykonania Konwencji niniejszej ustanowiony jest Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który ma za zadanie:

- przyjmowanie zawiadomień każdego z umawiających się Państw i każdej zainteresowanej kolei oraz podawania ich do wiadomości innych Państw i kolei;
- zbieranie, zestawianie i ogłaszanie wszelkiego rodzaju wiadomości, mających znaczenie dla przewozów międzynarodowych;
- ułatwianie stosunków finansowych między kolejami, wynikających z przewozów międzynarodowych, jak

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 l'Etat intéressé. 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 du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., 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 ce dernier Etat.

Les conditions de l'insaisissabilité des wagons de particuliers sont fixées par l'Annexe VII de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

§ 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 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.

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:

- 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;
- de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;
- de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des trans-

również ułatwienie ściągania zaległych należności oraz utrwalanie pod tym względem pewności we wzajemnych stosunkach pomiędzy kolejami;

- d) na żądanie jednego z umawiających się Państw lub przedsiębiorstw przewozowych, których linie wpisane są do listy przewidzianej artykułem 58 — próbować, przez zaoferowanie swych dobrych usług lub swym pośrednictwem albo też innym sposobem, pojednania celem zlikwidowania sporów między danymi Państwami lub przedsiębiorstwami co do wykładni lub stosowania Konwencji;
- e) wydawanie na żądanie zainteresowanych stron — Państw, przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników — opinii przy sporach co do wykładni lub stosowania Konwencji;
- f) współpracowanie w uregulowaniu arbitrażowym sporów, których przedmiotem jest wykładnia lub stosowania Konwencji;
- g) zajmowanie się pod względem administracyjnym wnioskami o zmianę Konwencji niniejszej oraz stawianie, w razie potrzeby, wniosków o zwołanie Konferencji stosownie do artykułu 66.

§ 2. — Specjalny regulamin, stanowiący Załącznik II do niniejszej Konwencji, określa siedzibę, skład i organizację tego Urzędu oraz środki potrzebne do wykonywania jego działalności. Regulamin ten określa ponadto warunki działania i nadzorowania. Regulamin ten oraz zmiany poczynione w nim przez porozumienie wszystkich umawiających się Państw mają taką samą moc obowiązującą i taki sam czas trwania, jak i sama Konwencja.

Artykuł 58.

Lista linii podległych Konwencji.

§ 1. — Urząd centralny, przewidziany w artykule 57, obowiązany jest ułożyć i prowadzić bieżąco listę linii podległych Konwencji niniejszej. Urząd otrzymuje w tym celu od umawiających się Państw zawiadomienie o wpisaniu na tę listę lub o wykreśleniu z niej linii pewnej kolei lub jednego z przedsiębiorstw wymienionych w artykule 2.

§ 2. — Nowa linia uczestniczy w przewozach międzynarodowych dopiero po upływie miesiąca od daty pisma Urzędu Centralnego, zawiadamiającego inne Państwa o jej wpisaniu na listę.

§ 3. — Urząd Centralny wykreśla daną linię, skoro tylko umawiające się Państwo, na którego żądanie wpisano tę linię na listę, zawiadomi go, że linia ta nie jest już w stanie czynić zadość zobowiązaniom nałożonym przez Konwencję.

§ 4. — Otrzymaenie zawiadomienia z Urzędu Centralnego o dokonany wykreśleniu uprawnia niezwłocznie każdą kolej do przerwania z wykreśloną linią wszelkich stosunków, wynikających z międzynarodowego przewozu. Przewozy już rozpoczęte należy jednak dokończyć.

Artykuł 59.

Postanowienia dodatkowe.

Postanowienia dodatkowe, ogłaszane w celu wykonania Konwencji przez niektóre umawiające się Państwa lub niektóre uczestniczące koleje, są przez nie podane do wiadomości Urzędu Centralnego.

ports 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;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 58, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 66, 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. Il détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance. 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 à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. 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 l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants à 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 achevés.

Article 59.

Dispositions complémentaires.

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Umowy zawarte w celu wprowadzenia tych postanowień mogą wejść w życie na kolejach, które przystąpiły do tych umów w formie określonej przez ustawy i przepisy każdego Państwa; postanowienia te nie mogą jednak wprowadzać odchylenia od Konwencji międzynarodowej.

O wprowadzeniu ich w życie należy zawiadomić Urząd Centralny.

Artykuł 60.

Arbitrażowe załatwienie sporów.

§ 1. — Spory co do wykładni lub stosowania Konwencji jako prawa krajowego lub prawa umownego, jak też postanowień dodatkowych, wydanych przez poszczególne umawiające się Państwa, mogą być na żądanie stron poddane sądom arbitrażowym, których skład i tryb postępowania stanowią przedmiot Załącznika IV do niniejszej Konwencji.

§ 2. — Jednakże w razie sporu między Państwami postanowienia Załącznika IV nie wiążą stron, które mogą swobodnie określić skład sądu arbitrażowego i postępowanie arbitrażowe.

§ 3. — Na żądanie stron postępowanie arbitrażowe może być wdrożone:

- a) z zastrzeżeniem uregulowania sporów według innych postanowień prawnych:
 - 1° w razie sporów między umawiającymi się Państwami;
 - 2° w razie sporów między umawiającymi się Państwami z jednej strony a Państwami nie umawiającymi się z drugiej strony;
 - 3° w razie sporów między Państwami nie umawiającymi się, o ile w ostatnich dwu przypadkach Konwencję stosuje się jako prawo krajowe lub prawo umowne;
- b) w razie sporów między przedsiębiorstwami przewozowymi;
- c) w razie sporów między przedsiębiorstwami przewozowymi a użytkownikami;
- d) w razie sporów między użytkownikami.

§ 4. — Prawa krajowe sądu zwykłego, do którego skargę należało wnieść, określają warunki zawieszenia i przerwania przedawnienia roszczeń z umowy przewozu międzynarodowego stanowiącej przedmiot wdrożenia postępowania arbitrażowego na podstawie niniejszego artykułu.

§ 5. — Orzeczenia wydane przez sądy arbitrażowe w stosunku do przedsiębiorstw przewozowych lub użytkowników są wykonalne w każdym z umawiających się Państw natychmiast po wypełnieniu formalności przepisanych w Państwie, w którym wykonanie powinno nastąpić.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA WYJĄTKOWE

Artykuł 61.

Odpowiedzialność w komunikacji kolejowo-morskiej.

§ 1. — Przy przewozach kolejowo-morskich liniami wymienionymi w artykule 2 § 1 może każde Państwo, żądając zamieszczenia odpowiedniej wzmianki w liście

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 60.

Règlement des différends par voie d'arbitrage.

§ 1. — Les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe IV ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

- a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1° des litiges entre Etats contractants,
 - 2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3° des litiges entre Etats non contractants, pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;
- b) des litiges entre entreprises de transport;
- c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. — Les conditions de la suspension et de l'interruption de la prescription des actions nées d'un contrat de transport international qui fait l'objet d'un recours à la procédure arbitrale instituée par le présent article sont déterminées par le droit national du tribunal ordinaire où l'action devrait être intentée.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

.DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 61.

Responsabilité en trafic fer-mer.

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes

linii podległych Konwencji, uzupełnić przyczyny zwolnień od odpowiedzialności z artykułu 30 całokształtem poniższych przyczyn.

Przewoźnik może się jednak na nie powołać tylko w przypadku, jeżeli udowodni, że zwłoka w wydaniu, zaginięcie lub szkoda powstała podczas przewozu morskiego od chwili załadowania bagażu na statek do chwili wyładowania bagażu ze statku.

Te powody zwolnienia od odpowiedzialności są następujące:

- a) działanie, niedbalstwo lub zaniedbanie kapitana załogi, pilota lub pracowników przedsiębiorstwa przewozowego podczas prowadzenia lub zarządzania statkiem;
- b) niezdatność statku do nawigacji, o ile przewoźnik udowodni, że niezdatność ta nie wypływa z braku należytej troski z jego strony o zdatność nawigacyjną statku lub zapewnienie odpowiedniej załogi, odpowiedniego wyposażenia i zaopatrzenia lub też, że nie zaniedbał przystosowania i doprowadzenia do dobrego stanu wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania bagażu, tak aby były zdatne do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia bagażu;
- c) pożar, o ile przewoźnik udowodni, że powstał nie wskutek działania lub winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub też ich zwierzchników;
- d) niebezpieczeństwo, zagrożenie lub wypadek na morzu lub na innych wodach nawigacyjnych;
- e) ratowanie lub usiłowanie ratowania życia bądź mienia na morzu.

Powyższe przyczyny zwolnienia od odpowiedzialności nie uchylają ani nie zmniejszają w niczym ogólnych zobowiązań przewoźnika, a w szczególności jego obowiązku należytego troszczenia się o zdatność nawigacyjną statku lub zapewnienia odpowiedniej załogi, odpowiedniego wyposażenia, odpowiedniego zaopatrzenia lub też przystosowania i doprowadzenia do dobrego stanu wszystkich części statku przeznaczonych do załadowania bagażu, tak aby były zdatne do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia bagażu.

Przewoźnik odpowiada jednak także w wyżej podanych przypadkach, jeżeli uprawniony udowodni, że zwłoka w przewozie, zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z winy przewoźnika, kapitana, załogi, pilota lub ich zwierzchników, spowodowanej innymi zaniedbaniami niż przewidziane pod lit. a).

§ 2. — W razie obsługiwanego linii morskiej przez kilka przedsiębiorstw wpisanych na listę wymienioną w artykule 1, obowiązuje wszystkie te przedsiębiorstwa ta sama zasada odpowiedzialności.

Ponadto, skoro te przedsiębiorstwa wpisano na listę na żądanie kilku Państw, przyjęcie tej zasady powinno stanowić przedmiot uprzedniego porozumienia między tymi Państwami.

§ 3. — O powziętych zgodnie z niniejszym artykułem zarządzeniach należy zawiadomić Urząd Centralny. Wejdą one w życie najwcześniej po upływie 30 dni od daty risma, w którym Urząd Centralny powiadomił o tych zarządzeniach inne Państwa.

Wspomniane zarządzenia nie dotyczą bagażu będącego w drodze.

soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 30.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

TYTUŁ VI

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 62.

Podpisanie.

Konwencja niniejsza wraz z załącznikami, stanowiącymi jej część integralną, pozostaje otwarta do 1 marca 1953 r. do podpisania przez Państwa, zaproszone do udziału w zwyczajnej Konferencji rewizyjnej.

Artykuł 63.

Ratyfikacja. Wejście w życie.

Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone możliwie najszybciej Rządowi Szwajcarskiemu.

Gdy Konwencja zostanie ratyfikowana przez piętnaście Państw, Rząd Szwajcarski porozumie się z zainteresowanymi Rządami celem zbadania wraz z nimi możliwości wejścia Konwencji w życie.

Artykuł 64.

Przystąpienie do Konwencji.

§ 1. — Każde Państwo, które nie podpisało Konwencji niniejszej, a zamierza do niej przystąpić, powinno przesłać odpowiedni wniosek do Rządu Szwajcarskiego, który zawiadomi o tym wszystkie umawiające się Państwa, dołączając uwagi Urzędu Centralnego o stanie, z punktu widzenia przewozów międzynarodowych, kolei Państwa, które wystąpiło z wnioskiem.

§ 2. — Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty wysłania tego zawiadomienia przynajmniej dwa Państwa nie zgłoszą Rządowi Szwajcarskiemu swego sprzeciwu, wniosek uważa się za prawomocnie przyjęty, a Rząd Szwajcarski zawiadamia o tym Państwo, które wystąpiło z wnioskiem, oraz wszystkie umawiające się Państwa.

W przeciwnym razie Rząd Szwajcarski zawiadamia wszystkie umawiające się Państwa oraz Państwo, które wystąpiło, że rozpatrzenie wniosku zostało odroczone.

§ 3. — Każde przystąpienie nabiera mocy po upływie miesiąca od daty zawiadomienia wysłanego przez Rząd Szwajcarski lub — jeżeli po upływie tego okresu Konwencja jeszcze nie obowiązuje — w dniu wejścia w życie Konwencji.

Artykuł 65.

Czas trwania zobowiązań podjętych przez umawiające się Państwa.

§ 1. — Czas trwania Konwencji niniejszej jest nieograniczony. Jednak każde umawiające się Państwo może z niej wystąpić pod następującymi warunkami:

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

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 62.

Signature.

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 1^{er} mars 1953 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 63.

Ratifications. Mise en vigueur.

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 se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Adhésion à la Convention.

§ 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 contractants 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 les six mois à compter de la date 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 contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants 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, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 65.

Durée de l'engagement des Etats contractants.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

W razie braku zawiadomienia w tym terminie zobowiązanie przedłuża się z mocy samego prawa na okres trzyletni i dalej co trzy lata na dalsze trzy lata, chyba że nastąpi wypowiedzenie przynajmniej na rok przed dniem 31 grudnia roku, kończącego jeden z trzechletnich okresów.

§ 2. — Państwa przyjęte do Konwencji w ciągu pięcioletniego lub jednego z trzechletnich okresów Konwencji obowiązują do końca tego okresu i następnie do końca każdego następującego okresu, jeżeli Państwa te nie wypowiedzą jej przynajmniej na rok przed upływem jednego z tych okresów.

Artykuł 66.

Rewizja Konwencji.

§ 1. — Delegaci umawiających się Państw zbierają się na zaproszenie Rządu Szwajcarskiego w celu rewizji Konwencji najpóźniej w pięć lat po wejściu w życie niniejszej Konwencji.

Konferencję zwołuje się przed tym terminem, jeżeli zażąda tego przynajmniej trzecia część umawiających się Państw.

Za zgodą większości umawiających się Państw Rząd Szwajcarski zaprasza także Państwa nie będące kontrahentami niniejszej Konwencji.

Za zgodą większości umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału w konferencji przedstawicieli:

- a) międzynarodowych organizacji rządowych kompetentnych w przedmiocie transportu;
- b) międzynarodowych organizacji pozarządowych zajmujących się transportem.

Udział w obradach delegacji Państw nie będących kontrahentami niniejszej Konwencji oraz organizacji wymienionych wyżej w ustępie czwartym będzie uregulowany dla każdej konferencji w regulaminie obrad.

Za zgodą większości Rządów umawiających się Państw Urząd Centralny może, przed konferencjami rewizyjnymi zwykłymi i nadzwyczajnymi, zwołać komisję dla wstępnego zbadania wniosków rewizyjnych. Postanowienia Załącznika III mają przez analogię zastosowanie do tych komisji.

§ 2. — Wejście w życie nowej Konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchylenie poprzedniej Konwencji nawet w stosunku do tych umawiających się Państw, które nie ratyfikowały nowej Konwencji.

§ 3. — W okresie pomiędzy dwiema konferencjami rewizyjnymi może Komisja rewizyjna utrzymywać na bieżąco artykuły 5, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 oraz Załączniki I i IV. Organizacja i działalność tej Komisji są przedmiotem Załącznika III do niniejszej Konwencji.

Uchwały Komisji rewizyjnej podaje się niezwłocznie do wiadomości Rządom umawiających się Państw za pośrednictwem Urzędu Centralnego. Uważa się je za przyjęte, o ile w ciągu trzech miesięcy od dnia zawiadomienia co najmniej pięć Rządów nie zgłosi zastrzeżeń. Uchwały wchodzą w życie pierwszego dnia szóstego miesiąca po miesiącu, w którym Urząd Centralny podał je do wiadomości Rządów umawiających się Państw. Urząd Centralny wskazuje ten dzień w zawiadomieniu o uchwałach.

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 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 66.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 et les Annexes I et IV peuvent être tenus à jour par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées immédiatement aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les trois mois à partir du jour de la notification, cinq Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles en trent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central les a portées à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification des décisions.

Artykuł 67.

Teksty Konwencji. Tłumaczenia urzędowe.

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

Do tekstu francuskiego dołączono tekst w języku niemieckim, tekst w języku angielskim i tekst w języku włoskim, które mają znaczenie tłumaczeń urzędowych.

W razie rozbieżności rozstrzyga tekst francuski.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa, które uznano za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Bernie dnia dwudziestego piątego października tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego drugiego roku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej, a którego uwierzytelniony odpis zostanie przesłany każdej ze Stron.

Article 67.

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, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

WZÓR KWITU BAGAŻOWEGO

Wzór składa się z trzech kartek o tekście niżej podanym. — Zarządy kolejowe postanawiają, czy należy wypełniać przez kalkę wszystkie trzy kartki, czy tylko kartki 1 i 3.

Kartka 1

Nr _____	Międzynarodowy przewóz bagażu				
	_____ (nazwa zarządu kolejowego)				
Grzbiet kwitu bagażowego					
ze st. _____ do st. _____					
przez _____					
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywista w kg	Oплата за przewóz багажу	
19 _____				Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg	} bez zwolnienia od opłaty za _____ kg
					} ze zwolnieniem od opłaty za _____ kg
Pociąg Nr				*) _____	
	cyframi	słownie		Wartość dostawy	
	Oplaty dodatkowe				
	Razem do pobrania				

150 mm

Kartka 2

Nr _____	Międzynarodowy przewóz bagażu				
	_____ (nazwa zarządu kolejowego)				
Cedula bagażowa					
ze st. _____ do st. _____					
przez _____					
Data	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywista w kg	Oплата за przewóz багажу	
19 _____				Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg	} bez zwolnienia od opłaty za _____ kg
					} ze zwolnieniem od opłaty za _____ kg
Pociąg Nr				*) _____	
	cyframi	słownie		Wartość dostawy	
	Oplaty dodatkowe				
	Razem do pobrania				

*) Koleje mogą uzupełniać tę rubrykę według potrzeby.

Kartka 3, strona przednia

Nr _____	Międzynarodowy przewóz bagażu				
(nazwa zarządu kolejowego) _____					
Kwit bagażowy					
ze st. _____ do st. _____					
przez _____					
Data				Opłata za przewóz bagażu	
	Ilość biletów	Ilość sztuk bagażu	Waga rzeczywiŝta	Obliczenie opłaty za jednostki po 10 kg	bez zwolnienia od opłaty za _____ kg
19 _____					ze zwolnieniem od opłaty za _____ kg
Pociąg Nr				*)	
	cyframi	słownie		Wartość dostawy	
	Opłaty dodatkowe				
	Razem do pobrania				

Zobacz na stronie odwrotnej

*) Koleje mogą tę rubrykę uzupełniać według potrzeby.

Kartka 3, strona odwrotna

Do niniejszego przewozu stosuje się postanowienia Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) oraz przepisy taryf mających zastosowanie.

Podróżny jest obowiązany być obecnym przy załatwianiu formalności wymaganych przez władze celne oraz inne władze administracyjne, chyba że właściwe zarządy zezwoliły na wyjątki.

Bagaż wyszczególniony na odwrotnej stronie wydaje się za zwrotem niniejszego kwitu.

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.

1re feuille

N° _____	Transport international de bagages				
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Souche du bulletin de bagages					
de _____ à _____					
via _____					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19 _____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	} sans franchise de bagages pour _____ kg
					} avec franchise de bagages pour _____ kg
Train N°				*)	
	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison , .	
	Frais accessoires				
	Total de taxe				

150 mm

2e feuille

N° _____	Transport international de bagages				
(Nom de l'administration du chemin de fer)					
Feuille de route					
de _____ à _____					
via _____					
Date	Nombre de billets	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg	Prix de transport des bagages	
19 _____				Calcul de la taxe par unité de 10 kg	} sans franchise de bagages pour _____ kg
					} avec franchise de bagages pour _____ kg
Train N°				*)	
	en chiffres	en lettres		Intérêt à la livraison , .	
	Frais accessoires				
	Total de taxe				

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e 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 de billets	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°				*)		
	en chiffres		en lettres			
	Frais accessoires					Intérêt à la livraison
	Total de taxe					

Voir au verso.

3e feuille, verso.

Le présent transport est soumis au régime de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi qu'aux conditions des tarifs applicables.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes 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.

Załącznik II
(Artykuł 57)

Annexe II
(Article 57)

REGULAMIN URZĘDU CENTRALNEGO PRZEWOZÓW
MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJAMI

RÈGLEMENT RELATIF À L'OFFICE CENTRAL
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR
CHEMINS DE FER

Artykuł 1.

Article premier.

§ 1. — Urząd Centralny Przewozów Międzynarodowych Kolejami ma siedzibę w Bernie, pod opieką Rządu Szwajcarskiego.

Kontrola jego działalności na płaszczyźnie administracyjnej, jak i finansowej dokonywana jest w ramach ustalonych postanowieniami artykułu 57 Konwencji i powierzona jest Komitetowi Administracyjnemu.

W tym celu Komitet Administracyjny:

a) czuwa nad właściwym stosowaniem przez Urząd Centralny Konwencji oraz innych tekstów wynikłych z konferencji rewizyjnych i w razie potrzeby zaleca środki właściwe dla ułatwienia stosowania tych Konwencji i tekstów;

b) wydaje uzasadnione opinie w sprawach, które mogą dotyczyć działalności Urzędu Centralnego, a które mu przedstawiło jedno z Państw umawiających się lub Dyrektor Urzędu.

§ 2. — a) Komitet Administracyjny zbiera się w Bernie. Składa się on z dziewięciu członków, wybranych spośród umawiających się Państw.

b) Konfederacja szwajcarska posiada miejsce stałe w Komitecie i przewodniczy mu. Inne Państwa-członkowie są mianowani na pięć lat. Konferencja dyplomatyczna, której w wykonaniu artykułu 63 Konwencji powierzono wprowadzenie Konwencji w życie, wyznacza z uwzględnieniem słusznego podziału geograficznego Państwa wchodzące w skład Komitetu na pierwszy okres pięciu lat. Podejmuje ona decyzje właściwe co do wyznaczenia składu Komitetu na dalsze okresy.

c) Jeżeli wśród Państw-członków wakuje miejsce, Komitet Administracyjny wyznacza sam inne Państwo umawiające się do zajęcia wolnego miejsca.

d) Każde Państwo-członek wyznacza jako delegata do Komitetu Administracyjnego osobę wykwalifikowaną z tytułu swego doświadczenia w zagadnieniach przewozów międzynarodowych.

e) Komitet Administracyjny ustala swój regulamin wewnętrzny i sam się organizuje.

Odbywa on co roku co najmniej jedno posiedzenie zwyczajne; oprócz tego odbywa on posiedzenia nadzwyczajne, jeśli przynajmniej trzy Państwa-członkowie tego zajądają.

Prac sekretariatu Komitetu Administracyjnego dokonuje Urząd Centralny.

Protokoły posiedzeń Komitetu Administracyjnego wysyła się do wszystkich Państw umawiających się.

f) Funkcje delegata Państwa-członka są bezpłatne i związane z nimi koszty podróży ponosi to Państwo.

§ 3. — a) Komitet Administracyjny ustala regulamin dotyczący organizacji, działania oraz statutu dla personelu Urzędu Centralnego. Rząd szwajcarski przedstawia mu w tym celu projekt.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Komitet Administracyjny mianuje dyrektora, wicedyrektora i radców Urzędu Centralnego. Rząd szwajcarski przedkłada mu w tym celu wnioski. Przy tych nominacjach Komitet Administracyjny bierze szczególnie pod uwagę zdatność kandydatów i słuszny podział geograficzny.

c) Komitet Administracyjny zatwierdza budżet roczny Urzędu Centralnego, uwzględniając postanowienia poniższego artykułu 2 oraz roczne sprawozdanie z działalności.

Sprawdzania rachunków Urzędu Centralnego, dotyczącego jedynie zgodności ksiąg i dowodów rachunkowych, w ramach budżetu, dokonuje Rząd szwajcarski. Tenże Rząd przekazuje te rachunki wraz ze sprawozdaniem Komitetowi Administracyjnemu.

Komitet Administracyjny podaje do wiadomości Państw umawiających się wraz ze sprawozdaniem z działalności Urzędu Centralnego i wyciągiem z jego rachunków rocznych, swe decyzje, rezolucje i zalecenia.

d) Komitet Administracyjny przedkłada każdej konferencji rewizyjnej co najmniej na dwa miesiące przed jej rozpoczęciem sprawozdanie z całokształtu swej działalności od czasu poprzedniej konferencji.

Artykuł 2.

§ 1. — Koszty Urzędu Centralnego ponoszą umawiające się Państwa w stosunku do długości linii kolejowych lub linii, do których ma zastosowanie Konwencja. Jednakże linie żeglugi wodnej uczestniczą w kosztach tylko w stosunku do połowy długości swoich linii. Udział każdego Państwa wynosi najwyżej 0,80 fr od kilometra. Wyjątkowo udział ten może być, po ugodzie między zainteresowanym Rządem a Urzędem Centralnym oraz po zatwierdzeniu przez Komitet Administracyjny, zmniejszony najwyżej o pięćdziesiąt procent za linie eksploatowane w szczególnych warunkach. Wysokość rocznego kredytu przypadającego na kilometr ustala na każdy rok budżetowy Komitet Administracyjny po wysłuchaniu Urzędu Centralnego. Kwotę tego kredytu pobiera się zawsze w całości. Jeżeli rzeczywiste wydatki Urzędu Centralnego nie osiągnęły kwoty kredytu obliczonego na tej zasadzie, nie wydatkowaną resztę przelewa się na fundusz rezerwowy.

§ 2. — Urząd Centralny, przesyłając umawiającym się Państwom roczne sprawozdanie z działalności i rachunek rocznych kosztów, wzywa je do uiszczenia przypadających na nie udziałów w kosztach za ubiegły rok operacyjny. Państwo, które nie wniesie swojego udziału do dnia 1 października, wzywa się do tego powtórnie. Jeżeli to wezwanie nie odniesie skutku, Urząd Centralny ponawia je w początkach roku następnego, przesyłając sprawozdanie ze swej działalności za ubiegły rok budżetowy. Jeżeli do dnia 1 lipca i to wezwanie będzie bezskuteczne, występuje się do Państwa, zalegającego z opłatą, po raz czwarty o uiszczenie obu płatnych udziałów rocznych. Gdy i to wezwanie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny zawiadamia to Państwo w trzy miesiące później, że jeżeli oczekiwana wola nie zostanie wniesiona przed końcem roku, to niezapiacenie będzie uważane za milczące wyrażenie woli wystąpienia z Konwencji. Jeżeli przed 31 grudnia to ostatnie wystąpienie pozostanie bez skutku, Urząd Centralny przyjmując do wiadomości milcząco wyrażoną wolę wystąpienia z Konwencji przez Państwo zalegające z opłatą, przystępuje do wykreślenia linii tego Państwa z listy linii dopuszczonych do przewozu międzynarodowego.

§ 3. — Kwoty nie pobrane powinny być, w miarę możliwości, pokrywane z kredytów zwyczajnych, którymi

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2.

§ 1. — 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 auxquels s'applique la Convention. 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. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite 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 est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant 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 avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires

rozporządza Urząd Centralny, i mogą być rozłożone na cztery lata budżetowe. Część niedoboru, której nie można pokryć w ten sposób, odnosi się w specjalnym rachunku na ciężar innych Państw umawiających się w stosunku do ilości kilometrów linii podległych Konwencji w czasie zarachowania, a każde Państwo umawiające się uczestniczy w pokryciu tej części niedoboru w takiej mierze, w jakiej w dwuletnim okresie, zakończonym wystąpieniem Państwa nie płacącego, należało razem z nim do Konwencji.

§ 4. — Państwo, którego linie wykreślono w warunkach wskazanych w powyższym § 2, może spowodować ponowne dopuszczenie ich do przewozów międzynarodowych dopiero po uprzednim uiszczeniu sum, które należą się od niego za odnośne lata wraz z odsetkami w stosunku pięciu od sta. Odsetki te liczy się od upływu szóstego miesiąca po dniu, w którym Urząd Centralny wezwał to Państwo po raz pierwszy do uiszczenia przypadającego na nie udziału w kosztach.

Artykuł 3.

§ 1. — Urząd Centralny wydaje miesięcznik zawierający wiadomości potrzebne do stosowania Konwencji, a mianowicie zawiadomienia co do listy linii kolejowych i innych przedsięwzięć oraz co do przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, jako też studia, których ogłoszenie uzna za pożyteczne.

§ 2. — Miesięcznik wydaje się w języku francuskim i niemieckim. Jeden egzemplarz wysyła się bezpłatnie każdemu z Państw umawiających się i każdemu z zainteresowanych zarządów. Za dalsze egzemplarze, których zażądano, płaci się według ceny ustalonej przez Urząd Centralny.

Artykuł 4.

§ 1. — Nie opłacone rachunki i wierzytelności za przewozy międzynarodowe może przedsiębiorstwo będące wierzycielem podać do wiadomości Urzędowi Centralnemu z żądaniem, by ten ułatwił ich ściąganie. Urząd Centralny wzywa w tym celu przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem do wyrównania należnej kwoty lub do podania powodów odmowy zapłaty.

§ 2. — Urząd Centralny, jeżeli uważa, że odmowa jest dostatecznie uzasadniona, odsyła strony do właściwego sądu (lub jeżeli strony tego żądają — do sądu arbitrażowego), przewidzianego w artykule 60 Konwencji (Załącznik IV).

§ 3. — Jeżeli Urząd Centralny uważa, że cała suma lub jej część rzeczywiście się należy, wówczas może on orzec, po wysłuchaniu opinii rzeczoznawcy, że przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem powinno wpłacić do Urzędu Centralnego cały dług lub też jego część; wypłacona w ten sposób suma powinna być przechowana przez Urząd Centralny aż do czasu rozstrzygnięcia przez właściwy sąd lub sąd arbitrażowy, przewidziany w artykule 60 Konwencji (Załącznik IV).

§ 4. — Jeżeli w ciągu dwu tygodni przedsiębiorstwo przewozowe nie uczyni zadość wezwaniu Urzędu Centralnego, wówczas otrzymuje ono ponownie wezwanie do zapłaty ze wskazaniem skutków odmowy.

§ 5. — W dziesięć dni po tym ponownym wezwaniu, jeżeli nie odniosło ono skutku, Urząd Centralny przesyła Państwu umawiającemu się, któremu podlega dane przed-

dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partiellement avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'après avoir payé, au préalable, les sommes dont il est 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'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3.

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise 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 ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 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 est 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 ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, 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 contractant dont dépend l'entreprise de

siębiorstwo przewozowe, umotywowane zawiadomienie, wzywające to Państwo, by zawiadomiło o zarządzeniach, jakie należałoby wydać, a w szczególności, by zbadało, czy linie przedsiębiorstwa przewozowego będącego dłużnikiem należy pozostawić na liście.

§ 6. — Jeżeli Państwo umawiające się, któremu podlega przedsiębiorstwo przewozowe będące dłużnikiem, oświadczy, że pomimo niepłacenia nie uważa, by należało wykreślić dane przedsiębiorstwo z listy lub jeżeli przez sześć tygodni pozostawi zawiadomienie Urzędu Centralnego bez odpowiedzi, wówczas uważa się ze skutkami prawnymi, że Państwo to przyjmuje na siebie gwarancję za wypłacalność rzeczzonego przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o należności, wynikające z przewozów międzynarodowych.

Artykuł 5.

Na pokrycie kosztów szczególnych wynikających z działalności przewidzianej w artykule 57 § 1 lit. d) do f) Konwencji pobiera się wynagrodzenie. Wysokość tego wynagrodzenia ustala Komitet administracyjny na wniosek Urzędu Centralnego.

Artykuł 6.

Postanowienie przejściowe.

Pierwsza zwyczajna sesja Komitetu Administracyjnego, zwołanego przez Rząd szwajcarski, powinna odbyć się w terminie dwu miesięcy od daty wejścia w życie Konwencji.

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 contractant dont 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.

Article 5.

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres d) à f), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Article 6.

Disposition transitoire.

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

Załącznik III
(Artykuł 66 § 3)

Annexe III
(Article 66, § 3)

STATUT KOMISJI REWIZYJNEJ

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE RÉVISION

Artykuł 1.

Article premier.

Rządy Państw umawiających się zgłaszają swe wnioski dotyczące spraw wchodzących w zakres kompetencji Komisji Urzędowi Centralnemu Przewozów Międzynarodowych Kolejami, który je natychmiast podaje do wiadomości innym umawiającym się Państwom.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Artykuł 2.

Article 2.

Urząd Centralny zwołuje posiedzenie Komisji według potrzeby lub na żądanie co najmniej pięciu umawiających się Państw.

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Wszystkie Państwa umawiające się zawiadamia się o posiedzeniach Komisji na dwa miesiące naprzód. Zawiadomienie powinno wskazywać dokładnie zagadnienia, których zamieszczenia na porządku dziennym zażądano.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Artykuł 3.

Article 3.

Wszystkie Państwa umawiające się mogą brać udział w pracach Komisji.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Jedno Państwo może być reprezentowane przez inne Państwo; jednakże jedno Państwo nie może reprezentować więcej aniżeli dwa inne Państwa.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Każde Państwo ponosi koszty swych przedstawicieli.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Artykuł 4.

Article 4.

Urząd Centralny przygotowuje materiał i sprawuje czynności sekretariatu Komisji.

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Dyrektor i wicedyrektor Urzędu Centralnego biorą udział w posiedzeniach Komisji z głosem doradczym.

Le Directeur et le Vice-directeur de l'Office central prennent part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Artykuł 5.

Article 5.

W porozumieniu z większością umawiających się Państw Urząd Centralny zaprasza do udziału z głosem doradczym w posiedzeniach Komisji przedstawicieli:

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

a) Państw nie umawiających się,

a) d'Etats non contractants,

b) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacyj rządowych kompetentnych w zakresie transportu,

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,

c) pod warunkiem wzajemności — międzynarodowych organizacyj pozarządowych zajmujących się transportem.

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Artykuł 6.

Article 6.

Komisja jest uprawniona do obrad, jeżeli reprezentowana jest jedna trzecia umawiających się Państw.

La Commission est valablement constituée lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Artykuł 7.

Article 7.

Komisja wyznacza na każde posiedzenie przewodniczącego oraz jednego lub dwu zastępców.

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Artykuł 8.

Obrady toczą się w językach francuskim i niemieckim. Wywody członków Komisji tłumaczy się natychmiast ustnie stosownie do rzeczywistej treści. Teksty wniosków i zawiadomień przewodniczącego tłumaczy się w całości.

Artykuł 9.

Głosowanie odbywa się delegacjami, a na żądanie z wywołaniem imiennym; delegacja jednego umawiającego się Państwa reprezentowanego na sesji ma prawo do jednego głosu.

Wniosek uważa się za przyjęty tylko wówczas, jeżeli:

- a) w głosowaniu brała udział co najmniej połowa delegacji reprezentowanych na Komisji,
- b) uzyskał większość oddanych głosów.

Artykuł 10.

Protokoły z sesyj streszczają obrady w dwóch językach.

Wnioski i uchwały powinny być ujęte w protokołach w obydwu językach dosłownie. W razie rozbieżności między tekstem francuskim a niemieckim protokołu co do uchwał rozstrzyga tekst francuski.

Protokoły doręcza się członkom możliwie szybko.

Jeżeli protokołów nie można zatwierdzić w czasie trwania posiedzenia, wówczas członkowie dostarczą sekretariatowi w stosownym czasie ewentualnych poprawek.

Artykuł 11.

Dla ułatwienia prac Komisja może ustanowić podkomisje, może także utworzyć podkomisje celem opracowania oznaczonych zagadnień na późniejsze posiedzenie.

Każda podkomisja wyznacza przewodniczącego, wiceprzewodniczącego i w razie potrzeby sprawozdawcę. Poza tym w odniesieniu do podkomisyj mają zastosowanie postanowienia artykułów 1 do 5 i 8 do 10.

Article 8.

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9.

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition n'est adoptée que si:

- a) ont pris part au vote au moins la moitié des délégations représentées à la Commission,
- b) elle a réuni la majorité des suffrages exprimés.

Article 10.

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettent au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11.

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Załącznik IV
(Artykuł 60)

Annexe IV
(Article 60)

REGULAMIN ARBITRAŻU

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE

Artykuł 1.

Article premier.

Liczba arbitrów.

Nombre des arbitres.

Sądy arbitrażowe, ustanowione dla rozpoznania sporów innych niż pomiędzy Państwami, składać się będą z jednego, trzech lub pięciu arbitrów, zależnie od warunków porozumienia.

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Artykuł 2.

Article 2.

Wybór arbitrów.

Choix des arbitres.

§ 1. — Listę arbitrów ustala się z góry. Każde Państwo umawiające się może wyznaczyć najwyżej dwu rzeczoznawców międzynarodowego prawa przewozowego, którzy są jego obywatelami, do wpisania na listę arbitrów, sporządzoną i utrzymywaną na bieżąco przez Rząd Szwajcarski.

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Jeżeli porozumienie przewiduje jednego jedynego arbitra, wybór tego arbitra następuje przez strony za obopólną zgodą.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Jeżeli porozumienie przewiduje trzech lub pięciu arbitrów, każda ze stron wybiera jednego lub dwu arbitrów, stosownie do przypadku.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Arbitrzy wybrani, stosownie do ustępu poprzedniego, wyznaczają za obopólną zgodą, odpowiednio do przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, który przewodniczy sądowi arbitrażowemu.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Jeżeli strony są niezgodne co do wyboru jedynego arbitra lub jeżeli wybrani przez strony arbitrzy są niezgodni w wyborze, zależnie od przypadku, trzeciego lub piątego arbitra, wówczas sąd arbitrażowy zostaje uzupełniony arbitrem wyznaczonym przez Przewodniczącego Szwajcarskiego Trybunału Związkowego, na życzenie Urzędu Centralnego.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Sąd arbitrażowy składa się z osób wpisanych na listę wymienioną w § 1. Jednakże, jeżeli porozumienie przewiduje pięciu arbitrów, każda ze stron może wybrać jednego arbitra spoza listy.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — Jedyńy arbitrer, trzeci lub piąty arbitrer musi być innej przynależności państwowej niż strony.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une autre nationalité que les parties.

Przystąpienie strony trzeciej do sporu nie wpływa na skład sądu arbitrażowego.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Artykuł 3.

Article 3.

Porozumienie.

Compromis.

Strony odwołujące się do arbitrażu zawierają porozumienie, które w szczególności ustala:

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) przedmiot sporu, określony w sposób możliwie ścisły i jasny;

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) skład sądu i terminy do wyznaczenia arbitra lub arbitrów;

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) siedzibę sądu.

c) le lieu du tribunal.

Dla otwarcia postępowania arbitrażowego porozumienie musi być podane do wiadomości Urzędu Centralnego.

Artykuł 4.

Postępowanie.

Sąd arbitrażowy ustala sam postępowanie, uwzględniając w szczególności, co następuje:

a) sąd arbitrażowy bada i orzeka w przedłożonych mu sprawach spornych na podstawie danych dostarczonych mu przez strony, przy czym przy wydawaniu sentencji nie jest związany wykładnią stron;

b) nie może on przyznać więcej lub co innego niż zażądał powód, ani mniej niż pozwany uznał, że się należy;

c) sentencję arbitrażową, należycie umotywowaną, układa sąd arbitrażowy i podaje stronom do wiadomości za pośrednictwem Urzędu Centralnego;

d) jeżeli nie ma innych postanowień imperatywnego prawa w siedzibie sądu arbitrażowego, sentencja arbitrażowa nie podlega odwołaniu, wyjąwszy jednak rewizję i unieważnienie.

Artykuł 5.

Sekretariat.

Urząd Centralny działa jako sekretariat sądu arbitrażowego.

Artykuł 6.

Koszty.

Sentencja arbitrażowa ustala koszty i wydatki, w tym wynagrodzenie arbitrów, oraz postanawia, na której ze stron ciąży ich zapłacenie lub w jakim stosunku należy podzielić ponoszenie ich pomiędzy strony.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4.

Procédure.

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5.

Greffe.

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6.

Frais.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

(z 25 października 1952)

do Konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), podpisanych w Bernie dnia 25 października 1952

Przekład.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

(z 25 października 1952)

do Konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami
towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), podpisanych
w Bernie dnia 25 października 1952.

W chwili zakończenia prac piątej Konferencji rewizyjnej Konwencji międzynarodowych z 23 listopada 1933 o przewozie kolejami żelaznymi towarów (KMT) oraz osób i bagażu (KMO) Konferencja powzięła postanowienia następujące:

1° Konferencja upoważnia Rząd Szwajcarski, który zgodził się, do zwołania Konferencji nadzwyczajnej, aby

a) opracować nowy Regulamin Urzędu Centralnego Przewozów Międzynarodowych Kolejami, ustanawiając sposób nadzoru podobny do tego, jaki istnieje w innych organizacjach międzynarodowych. Rząd Szwajcarski przygotowuje projekt w duchu sugestii delegacji francuskiej, który zostanie podany do wiadomości Państwom umawiającym się. Konferencja nadzwyczajna powinna być zwołana tak, aby nowy Regulamin mógł wejść w życie równocześnie z nowymi Konwencjami;

b) znaleźć rozwiązanie problemu udziału niemieckiego w Konwencjach międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV).

2° Ponadto Konferencja,

przyjmując do wiadomości, że kompetentni rzeczoznawcy stwierdzili, iż warunki przewozu materiałów niebezpiecznych kolejną i morzem do lub ze Zjednoczonego Królestwa różnią się zasadniczo od warunków przepisanych Załącznikiem I do CIM oraz że nie jest rzeczą możliwą zmienić je we właściwym czasie celem ujednostajnienia z warunkami przepisnymi Załącznikiem I, tym bardziej że prace mające na celu ujednostajnienie przepisów są przewidywane dla wszystkich środków przewozu w planie regionalnym i w planie światowym;

w uwzględnieniu tego, że Komisja rzeczoznawców dla Załącznika I do CIM na swej XI sesji, odbytej w grudniu 1951 r., postanowiła ułożyć specjalny dodatek do Załącznika I, zawierający odchylenia od przepisów w odniesieniu do przewozu materiałów niebezpiecznych w komunikacji kolejowo-morskiej między Kontynentem a Zjednoczonym Królestwem i że ustanowiła ona Podkomisję — w której Zjednoczone Królestwo będzie również repre-

PROTOCOLE ADDITIONNEL

(du 25 octobre 1952)

aux Conventions internationales concernant le transport
par chemins de fer des marchandises (CIM) et des
voyageurs et des bagages (CIV),
signées à Berne le 25 octobre 1952.

Au moment de clore les travaux de la cinquième Conférence de révision des Conventions internationales du 23 novembre 1933 concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), la Conférence a pris les décisions suivantes:

1° La Conférence donne mandat au Gouvernement suisse, qui accepte, de convoquer une Conférence extraordinaire en vue:

a) d'élaborer un nouveau Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, instituant un régime de surveillance analogue à celui qui existe dans d'autres organisations internationales. Le Gouvernement suisse, en s'inspirant des suggestions de la délégation française, préparera un projet qui sera communiqué aux Etats contractants. La Conférence extraordinaire devra être convoquée de façon que le nouveau Règlement puisse entrer en vigueur en même temps que les nouvelles Conventions;

b) de rechercher une solution au problème de la participation allemande aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV).

2° En outre, la Conférence,

Prenant acte du fait que les experts compétents ont constaté que les conditions de transport des matières dangereuses par fer et par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'Annexe I à la CIM et qu'il est impossible de les modifier en temps utile pour les rendre conformes à celles-ci, d'autant plus que des travaux de mise en harmonie des réglementations sont envisagés pour tous les moyens de transport sur le plan régional et sur le plan mondial;

Tenant compte de ce que, dans sa XI^e session, tenue en décembre 1951, la Commission d'experts chargée de tenir à jour l'Annexe I à la CIM a décidé de créer un appendice spécial à l'Annexe I, contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, et qu'elle a institué une Sous-commission — dans laquelle le Royaume-Uni est également représenté — chargée de l'élabo-

zentowane — celem opracowania tego dodatku, który będzie przedłożony tejże Komisji;

wyrażając zgodę na takie postępowanie, postanawia, że do chwili wejścia w życie tego specjalnego dodatku materiały niebezpieczne, które będą przewożone według CIM i CIV do lub ze Zjednoczonego Królestwa, powinny czynić zadość przepisom Załącznika I oraz ponadto warunkom Zjednoczonego Królestwa o przewozie towarów niebezpiecznych kolejami i morzem.

3° Dla umożliwienia równoczesnego wejścia w życie niniejszej Konwencji i Załączników, jakie wynikną z odbywających się rewizji, Konferencja zaleca, aby artykuł 67 § 4 CIM wszedł w życie możliwie najprędzej, a najpóźniej sześć miesięcy przed datą, przewidzianą dla wejścia w życie samej Konwencji.

4° Konferencja przyjmuje do wiadomości następujące oświadczenie:

„Rządy Ludowej Republiki Bułgarii, Węgierskiej Republiki Ludowej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Rumuńskiej Republiki Ludowej i Republiki Czechosłowackiej podpisują Konwencje z zastrzeżeniem, że nie uznają za ważne i obowiązujące postanowienia artykułu 60 § 2 i § 3 litera a) (CIM i CIV)“

i postanawia, z uwagi na charakter czysto fakultatywny arbitrażu, dopuścić zastrzeżenia powyższe.

Sporządzono w Bernie, dnia dwudziestego piątego października tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego drugiego roku.

ration de cet appendice, qui sera soumis à la dite Commission;

Se déclarant d'accord avec cette procédure,

Décide que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM et de la CIV, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, devront satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

3° Pour permettre l'entrée en vigueur simultanée de la présente Convention et des Annexes telles qu'elles résulteront des révisions en cours, la Conférence préconise que l'article 67, § 4, de la CIM, soit mis en vigueur aussi rapidement que possible et au plus tard six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention même.

4° La Conférence prend acte de la déclaration suivante:

«Les Gouvernements de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire de Pologne, de la République Populaire Roumaine et de la République Tchécoslovaque signent les Conventions sous réserve qu'ils ne reconnaissent pas comme valables et obligatoires les dispositions de l'article 60, § 2 et § 3, lettre a), del a CIM et de la CIV» et décide, en raison du caractère purement facultatif de l'arbitrage, d'admettre les réserves qui précèdent.

FAIT à Berne, le vingt-cinq octobre mil neuf cent cinquante-deux.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

(z 11 kwietnia 1953)

do Konwencji międzynarodowych z 25 października 1952 o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV)

Przekład.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

(z 11 kwietnia 1953)

do Konwencji międzynarodowych z 25 października 1952
o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu
(CIV)

Pełnomocnicy niżej podpisani
zgadzili się na następujące postanowienia:

1° Państwa, które nie podpisały Konwencji z 25 października 1952, albo części terytorium takich Państw, a na których liniach kolejowych stosuje się Konwencje z 23 listopada 1933, mogą zawiadomić Rząd Szwajcarski, że przyjęły drogą prawa wewnętrznego postanowienia Konwencji z 1952 roku i że będą je stosować według zasad swej konstytucji.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

(du 11 avril 1953)

aux Conventions internationales du 25 octobre 1952,
concernant le transport par chemins de fer des
marchandises (CIM) et des voyageurs et des
bagages (CIV)

Les plénipotentiaires soussignés
sont convenus des dispositions ci-après:

1° Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution.

2° Dokonanie zawiadomienia wyżej wspomnianego ma następujące skutki:

a) Postanowienia Konwencji z 1952 r. mają zastosowanie w stosunkach pomiędzy Państwami umawiającymi się i Państwami lub częściami terytorium wymienionymi pod 1°, które dokonały tego zawiadomienia, po upływie terminu trzydziestu dni od daty otrzymania zawiadomienia przez Rząd Szwajcarski, jeśli Konwencje weszły w życie, lub — w przeciwnym razie — od daty wejścia ich w życie.

b) Rząd Szwajcarski stwierdza datę otrzymania zawiadomienia i zawiadamia o tym Państwa, uczestniczące w Konwencjach z 1952 roku, jak również Państwa lub części terytorium Państw, które uczyniły użytek z możliwości wspomnianej pod 1°.

c) Kilku częściom terytorium jednego z Państw, wymienionych pod 1°, nie przysługuje więcej niż jeden głos.

Sposoby stosowania tej zasady ustali Konferencja międzyrządowa Państw sygnatariuszy Konwencji z 1952 roku. Pod wszystkimi innymi względami Państwa te lub części ich terytorium mają te same prawa i obowiązki co Państwa, które ratyfikowały Konwencje z 1952 roku lub do nich przystąpiły.

3° Aby uczynić obowiązującym dla użytkownika, według prawa Zjednoczonego Królestwa, przepisów Konwencji z 1952 roku w odniesieniu do linii części terytorium Państw, które ich nie podpisały lub do nich nie przystąpiły, Rząd Zjednoczonego Królestwa, w odchyleniu od postanowień tych Konwencji, władny jest w odniesieniu do komunikacji ze Zjednoczonego Królestwa zamieścić wzmiankę o niniejszym Protokole dodatkowym w drukowanych formularzach listu przewozowego (CIM), biletu międzynarodowego i kwitu bagażowego (CIV).

4° Protokół niniejszy, uzupełniający Konwencje z 1952 roku, pozostaje otwarty do podpisania do 1 czerwca 1953 roku.

Powinien być ratyfikowany.

Państwa, które nie podpisały niniejszego Protokołu przed tą datą, oraz Państwa, które uczestniczą w wyżej wspomnianych Konwencjach stosownie do artykułu 65 CIM i artykułu 64 CIV z 1952 roku, mogą przystąpić do niniejszego Protokołu drogą zawiadomienia.

Dokument ratyfikacyjny lub zawiadomienie o przystąpieniu będą złożone Rządowi Szwajcarskiemu.

Protokół niniejszy wchodzi w życie na sześć miesięcy przed datą przewidzianą dla wejścia w życie Konwencji z 1952 roku.

Na dowód czego niżej podpisani Pełnomocnicy, zaopatrzeni w pełnomocnictwa, które uznano za dobre i należyte sporządzone, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Bernie, dnia jedenastego kwietnia tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego trzeciego roku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Konfederacji Szwajcarskiej, a którego uwierzytelniony odpis będzie przesłany każdemu z Rządów reprezentowanych na tej Konferencji.

2° Au cas où la notification visée ci-dessus est faite, les effets en sont les suivants:

a) Les dispositions des Conventions de 1952 sont applicables dans les rapports entre les Etats contractants et les Etats ou parties territoriales mentionnés sous 1° et ayant fait cette notification, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification par le Gouvernement suisse si les Conventions sont entrées en vigueur ou, dans le cas contraire, à partir de la date de leur entrée en vigueur.

b) Le Gouvernement suisse constate la date de réception de la notification et la communique aux Etats parties aux Conventions de 1952 ainsi qu'aux Etats ou parties territoriales d'Etats ayant fait usage de la faculté visée sous 1°.

c) Plusieurs parties territoriales correspondant à un des Etats mentionnés sous 1° n'ont pas plus d'une voix.

Les modalités d'application de ce principe seront réglées par une Conférence intergouvernementale des Etats signataires des Conventions de 1952. Sous tous les autres rapports, ces Etats ou leurs parties territoriales ont les mêmes droits et obligations que les Etats qui ont ratifié les Conventions de 1952 ou qui y ont adhéré.

3° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni, les prescriptions des Conventions de 1952 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales des Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

4° Ce Protocole, complétant les Conventions de 1952, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juin 1953.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 65 de la CIM et de l'article 64 de la CIV de 1952 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application des Conventions de 1952.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, muins de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le onze avril mil neuf cent cinquante-trois, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacun des Gouvernements représentés à cette Conférence.