

505 CN 192 / 11

509

(1938-40, 50)

Extrait du JOURNAL OFFICIEL

LOIS & DECRETS du

9 novembre 1950

Décret n° 50-1397 du 4 novembre 1950 portant publication de la convention du 3 novembre 1933 (C. I. M.) concernant le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 13 mai 1950.

Le Président de la République,
Vu l'article 31 de la Constitution,

Sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre des affaires étrangères,

Décète :

Art. 1^{er}. — Une convention additionnelle à la convention du 3 novembre 1933 (C. I. M.) concernant le transport des marchandises par chemin de fer ayant été signée à Berne le 13 mai 1950 et le dépôt des instruments de ratification sur cet acte ayant été effectué à Berne le 14 septembre 1950, cette convention sera publiée au *Journal officiel*.

CONVENTION INTERNATIONALE

SIGNÉE A ROME LE 23 NOVEMBRE 1933 ET CONCERNANT LE TRANSPORT
DES MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER (C. I. M.)

Conférence de révision extraordinaire réunie du 8 au 13 mai, à Berne.

L'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie (1), considérant :

Que le règlement international concernant le transport des wagons de particuliers — R. I. P. — (annexe VII à la C. I. M.) nécessite une révision rapide;

Que le développement considérable du trafic international par containers milite en faveur d'une réglementation internationale destinée à faciliter ce trafic, dans laquelle seraient précisés, par priorité, le régime juridique de ces transports et, éventuellement, dans le cadre de la C. I. M., les conditions techniques indispensables pour la circulation internationale des containers;

Ont décidé, le 13 mai 1950, à la suite des délibérations de la conférence de révision extraordinaire réunie du 8 au 13 mai 1950, à Berne, de conclure une convention additionnelle.

(1) Les Etats suivants : Bulgarie, Espagne, Finlande, Pologne, Portugal, Roumanie, n'ont pas participé aux délibérations concernant l'élaboration de la présente convention additionnelle.

Les délégations à cette conférence étaient ainsi constituées :

Autriche :

Docteur G. Brull, conseiller aulique au ministère fédéral des communications et des entreprises étatisées.

Belgique :

M. J. Truyen, directeur au ministère des communications;
M. H. Rongvaux, chef du bureau au ministère des communications;
M. Antoine, directeur à la S. N. C. B.;
M. Schoeters, docteur en droit, S. N. C. B.;
M. E. Champenois, premier secrétaire à la légation de Belgique à Berne.

Danemark :

M. J.-F.-Th. Jensen, chef de section au ministère des travaux publics.

France :

M. R. Parateau, contrôleur général des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme;
M. G. Berlia, professeur des facultés de droit;
M. E. Mermet, ingénieur en chef au service commercial de la Société nationale des chemins de fer français;
M. P. Durand, inspecteur général au service du contentieux de la Société nationale des chemins de fer français.

Grèce :

M. A. Embiricos-Coumoundouros, attaché culturel près la légation de Grèce en Suisse.

Hongrie :

M. A. Vermesy, directeur adjoint au ministère des communications et des postes;
M. Z. Matyassy, secrétaire au ministère des communications et des postes.

Italie :

Docteur N. Laloni, professeur, chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Docteur Branca, inspecteur en chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
Docteur G. Santoni Rugiu, inspecteur en chef du service commercial et du trafic des chemins de fer de l'Etat au ministère des transports;
M. A. Morganti, avocat, inspecteur en chef de l'inspectorat général M. C. T. C. au ministère des transports;
M. A. Weiller, avocat, délégué de l'union italienne des chambres de commerce à Rome.

Liechtenstein :

(Représenté par la Suisse.)

Luxembourg :

M. A. Clemang, commissaire du gouvernement.

Norvège :

M. O. Heier, directeur adjoint à la direction générale des chemins de fer de l'Etat, service commercial.

Pays-Bas :

M. K. Vonk, directeur au ministère des transports et du Waterstaat.
M. H. E. Scheffer, conseiller juridique au ministère des transports et du Waterstaat.
Dr. J. H. van der Meulen, inspecteur en chef, chef du contentieux de la Nederlandsche Spoorwegen.

Suède :

M. O. Stenberg, inspecteur principal, adjoint au directeur de l'administration royale des chemins de fer de l'Etat.
M. G. de Sydow, conseiller à la cour d'appel.
M. G. Holvid, inspecteur principal, adjoint au directeur de l'administration royale des chemins de fer de l'Etat.
M. S. Nilsson, inspecteur principal à l'administration royale des chemins de fer de l'Etat.
M. S. Kamph, directeur du bureau des industries.

Suisse :

M. Ph. Zutter, ministre plénipotentiaire et chef de la division des organisations internationales du département politique fédéral.
M. J. Wick, chef du service des tarifs et du trafic de l'office fédéral des transports.
M. J. Fahm, chef de la division du contentieux des C. F. F.
M. H. Dirlwanger, chef du service commercial des marchandises des C. F. F.
M. J. Herold, secrétaire de l'Union suisse du commerce et de l'industrie, à Zurich.
M. D. Grandjean, attaché de légation au département politique fédéral.

(Supplément. — Fin.)

Tchécoslovaquie:

S. E. M. A. Tauber, ministre plénipotentiaire de Tchécoslovaquie en Suisse.

Dr. J. Hessler, conseiller ministériel au ministère des communications.

M. O. Charvat, directeur administratif à la direction générale des chemins de fer.

Turquie:

M. G. Güran, directeur général des chemins de fer de l'Etat.
M. H. Germeyanligil, vice-président du service commercial et des recettes.

Yougoslavie:

M. J. Zajc, conseiller au ministère des chemins de fer.

Ont assisté aux délibérations de la conférence à titre d'observateurs:

Zones occidentales d'Allemagne:

M. C. Dibben.

Experts: Dr. E. Frohne, professeur, Dr. O. Conrad, M. W. Göller, M. W. Hootz, Pr. O. Maier, Dr. G. Tiebert, Dr. Verbeek.

Royaume-Uni:

Brigadier A. E. M. Walter, chef du service international des transports intérieurs du ministère des transports.

M. M. Beavor, conseiller juridique, secrétaire en chef de la commission britannique des transports.

M. R. H. Hacker, chef (continental) de l'administration des chemins de fer.

M. L. H. K. Neil, directeur du trafic continental des régions de l'Est et du Nord-Est des chemins de fer britanniques.

M. H. L. Smedley, conseiller juridique à l'administration des chemins de fer.

M. E. Harding, membre du service juridique de la commission britannique des transports.

Division des transports de la commission économique pour l'Europe:

M. L. Kopelmanas, conseiller juridique.

Institut international pour l'unification du droit privé:

M. G. de Sydow, secrétaire général adjoint.

Union internationale des chemins de fer:

M. J. Tuja, secrétaire général.

Comité international des transports:

M. le docteur J. Fahrn, chef de la division du contentieux des C. F. F.

Chambre de commerce internationale:

M. L. Charvet, délégué général de la chambre syndicale de la sidérurgie française;

M. M. Bellard, chef du service des transports de la chambre syndicale de la sidérurgie française;

M. U. Sieber, président de l'association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons spéciaux;

M. Ch. Hostettler, directeur de Shell (Suisse);

M. E. Naegeli, fondé de pouvoir de la maison Danzas et Co;

M. L'Huillier, consultant permanent de la C. C. I. auprès de l'office européen des Nations Unies;

M. Prodromides, conseiller juridique du comité central des assureurs maritimes de France;

M. Zurcher, délégué permanent en Suisse du bureau international des containers.

Fédération internationale des associations des transporteurs et assimilés:

M. P. Dumont, secrétaire général.

Les délégations des Etats contractants susmentionnés ont arrêté ce qui suit:

CONVENTION ADDITIONNELLE DU 13 MAI 1950

A LA CONVENTION INTERNATIONALE DU 23 NOVEMBRE 1933 CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (C. I. M.)

I

1° L'article 60 de la C. I. M. est complété comme suit:

« § 4. — Il est institué, en vue d'adapter aux besoins le règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (annexe VII), une commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'annexe X de la présente convention. Les décisions de cette commission sont communiquées immédiatement aux gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, le tiers 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.

« § 5. — En vue d'élaborer et d'adapter aux besoins le règlement international concernant le transport des containers (annexe IX), il est institué une commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'annexe X de la présente convention. Les décisions de cette commission sont communiquées immédiatement aux gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans le délai de trois mois, calculé dès le jour de la notification, un tiers 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.

2° Une annexe X portant statut relatif:

a) A la commission d'experts pour les wagons de particuliers;

b) A la commission d'experts pour les containers, est incorporée à la C. I. M.

Elle a la teneur suivante:

ANNEXE X (Art. 60.)

STATUT

RELATIF AUX COMMISSIONS D'EXPERTS DE L'ANNEXE VII (WAGONS DE PARTICULIERS) ET DE L'ANNEXE IX (CONTAINERS)

Article 1er.

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des commissions d'experts. Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut pas représenter plus de deux autres Etats.

Article 2.

Les gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant les annexes VII et IX à l'office central des transports internationaux par chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fait sentir, ou sur demande d'un tiers des Etats contractants, l'office central invite les commissions à siéger. Tous les Etats contractants sont avisés des séances des commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions à l'ordre du jour.

Article 3.

Les commissions sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 4.

Les commissions désignent pour chaque session le président et le vice-président.

Article 5.

Les décisions des commissions sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, la proposition est considérée comme rejetée.

Article 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 7.

L'office central assume le service du secrétariat et des correspondances des commissions.

Article 8.

Le directeur ou, à son défaut, le vice-directeur de l'office central assiste aux séances des commissions avec voix consultative.

Article 9.

En accord 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) Sous condition de réciprocité, d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

c) Sous condition de réciprocité, d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

II

Le titre actuel de l'annexe VI est modifié comme suit:

« Statut relatif à la commission d'experts de l'annexe I ».

III

Au moment de la mise en vigueur du règlement international concernant le transport des containers (annexe IX), qui sera élaboré par la commission d'experts à instituer conformément aux dispositions du 1° du chapitre I ci-dessus, les modifications suivantes seront apportées au texte de l'article 61 de la CIM:

1) Cet article est complété comme suit:

« § 3. Pour le transport des containers, les dispositions de l'annexe IX doivent être appliquées »;

2) Les paragraphes 3 et 4 actuels deviennent paragraphes 4 et 5;

3) Le chiffre 5° du § 2 actuel est supprimé;

4) Le chiffre 6° du § 3 actuel devient chiffre 5°.

IV

La présente convention additionnelle aura même valeur et durée que la CIM du 23 novembre 1933. Elle demeure ouverte jusqu'au 31 août 1950 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des Etats qui participent à la CIM.

La présente convention additionnelle, qui sera soumise à ratification, entrera en vigueur entre les Etats qui l'auront ratifiée, le premier jour du deuxième mois qui suivra celui dans lequel le gouvernement fédéral suisse, constatant la possibilité pratique de mise en vigueur, aura notifié aux gouvernements intéressés le dépôt des ratifications.

Le gouvernement fédéral suisse se chargera de recueillir et de notifier les adhésions et les ratifications.

En foi de quoi, le présent acte a été signé par les plénipotentiaires désignés ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme.

Fait à Berne, le treize mai mil neuf cent cinquante, 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.

Pour l'Autriche:	M. BRULL	Pour le Luxembourg:	M. CLEMANG.
Pour la Belgique:	Vicomte DE LANTSHEERE	Pour la Norvège:	M. HIER.
Pour la Bulgarie:		Pour les Pays-Bas:	M. Vonk.
Pour le Danemark:		Pour la Pologne:	
Pour l'Espagne:	M. DE REPARAZ.	Pour le Portugal:	
Pour la Finlande:		Pour la Roumanie:	
Pour la France:	M. PARATEAU.	Pour la Suède:	M. STENBERG.
Pour la Grèce:		Pour la Suisse:	M. ZUTTER.
Pour la Hongrie:		Pour la Tchécoslovaquie:	
Pour l'Italie:		Pour la Turquie:	M. GÜBAN.
Pour le Liechtenstein:	M. ZUTTER.	Pour la Yougoslavie:	

Art. 2. — Le président du conseil des ministres et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 4 novembre 1950.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:
Le président du conseil des ministres,
R. PLEVEN.

Le ministre des affaires étrangères,
SCHUMAN.

509

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

Cm

RECTIFICATIF N° 3
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
COMMERCIALE — MARCHANDISES N° 1

du 1^{er} octobre 1938.

*Application de la Convention Internationale
concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C.I.M.)
du 1^{er} octobre 1938.*

Paris, le 4 avril 1940.

Col.

Nm.
53

**Participation de la TURQUIE à la Convention Internationale
concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C.I.M.)
du 1^{er} octobre 1938.**

Les dispositions de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer (C.I.M.) qui ont été mises en vigueur le 1^{er} octobre 1938 dans les relations avec certains Pays désignés sont étendues à **partir du 1^{er} février 1940** au trafic échangé avec la **Turquie**.

En conséquence, les modifications suivantes doivent être apportées à l'Instruction Générale, Commerciale — Marchandises N° 1 du 1^{er} octobre 1938 :

Page 3 — Titre I — Article 1^{er} — 2^e alinéa.

— ajouter à la plume à son ordre alphabétique **la Turquie** (3) et reproduire au bas de la page le renvoi (3) avec le texte ci-après :

(3) **applicable à partir du 1^{er} février 1940.**

— biffer « **Turquie** » dans la liste des Etats qui n'ont pas adhéré à la C.I.M. du 1^{er} octobre 1938.

Le Directeur Général,

P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

BOYAUX.

509

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

Cm

INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE COMMERCIALE

Sous-Série Marchandises N° 10

Paris, le 10 février 1940.

Col.

Nm.
53

Le présent tirage annule et remplace le tirage du 20 octobre 1939.

**CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
PAR CHEMIN DE FER (C.I.M.) DU 1^{er} OCTOBRE 1938**

**(Application des prescriptions de l'article 65
relatives à l'application des débours et des remboursements).**

Par application des dispositions transitoires qui font l'objet de l'article 65 de la Convention Internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) du 1^{er} octobre 1938, les dérogations suivantes sont apportées aux articles 19 et 21 de la dite Convention :

- 1°) les expéditions qui empruntent les lignes françaises ne peuvent être grevées d'aucun remboursement et les débours ne sont pas admis.
- 2°) il n'est pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le remboursement.

En conséquence, dès réception de la présente Instruction Générale, les gares n'accepteront plus au transport les envois à destination ou en provenance de l'étranger qui seraient grevés de débours ou de remboursements.

Toutefois, les envois **en provenance** de l'étranger réexpédiés dans les gares frontières situées en **territoire français** à destination de **gares françaises** situées en territoire français, pourront lors de leur réexpédition être grevés de **débours** représentant :

- a) les frais de transport de la gare expéditrice étrangère jusqu'à la gare frontière française de réexpédition.
- b) les taxes versées à la douane française pour acquitter les droits exigés par cette Administration.
- c) la Commission du transitaire.

Les demandes de modifications au contrat de transport qui auraient pour effet de contrevenir aux dispositions ci-dessus, notamment en ce qui concerne le remboursement, ne seront pas admises.

Le Directeur Général,
P.O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,
BOYAUX.

509

Cm

Paris, le 1^{er} juin 1939.

Col.

Nm.
53

Convention Internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de Fer (C.I.M.) du 1^{er} Octobre 1938. (Application des prescriptions de l'article 65 relatives à l'affranchissement des envois et à l'acceptation des débours et des remboursements).

Restrictions à l'acceptation des envois G. V. et P. V. à destination de certains pays étrangers par application des dispositions de l'article 65 de la C. I. M.

Dispositions transitoires

Les agents devront porter dans la partie supérieure de la marge de gauche de l'Instruction générale la mention « Modifiée par le Rectificatif n° 1 du 1^{er} juin 1939 ».

Dans le paragraphe **Italie** littera *a*) modifier le texte de la façon suivante :

a) Les envois à destination de ce pays ne doivent pas être grevés de remboursement ; toutefois, les envois réexpédiés aux gares frontières franco-italiennes (Modane, Breil ou Vintimille) et italo-suisse (Chiasso, Brigue, Domodossola ou Luino) dans les deux sens peuvent être grevés de remboursement, représentant

(Le reste sans changement).

Le Directeur Général,
P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL.
BOYAUX.

Paris, le 3 Octobre 1938.

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Cm

RECTIFICATIF N° 1
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE — SÉRIE COMMERCIALE
SOUS-SÉRIE TARIFS-MARCHANDISES N° 1

1°. — Titre de l'Instruction : Au lieu de :
(3^{me} ligne)
... par chemins de fer (C.I.V.), du 1^{er}
octobre 1938.

Il faut :

... par chemins de fer (C.I.M.), du 1^{er}
octobre 1938.

2°. — Article 4. : Au lieu de :
a). — (2^{me} ligne)
... prévues dans tarifs directs

Il faut :

... prévues dans les tarifs directs

3°. — Article 5. : Au lieu de :
(2^{me} alinéa. — 3^{me} ligne)
... et en particulier d'observer

Il faut :

... et en particulier à observer

— Les rectifications ci-dessus devront être faites à la plume.

Paris, le 1^{er} octobre 1938.

APPLICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
PAR CHEMINS DE FER (C. I. V.), DU 1^{er} OCTOBRE 1938

Le 1^{er} Octobre 1938, une nouvelle Convention Internationale concernant les Transports de marchandises par chemins de fer (C. I. M.), ainsi que de nouvelles dispositions complémentaires uniformes (D. C. M.) annuleront et remplaceront la Convention ayant le même objet et ses dispositions complémentaires uniformes, mises en application le 1^{er} Octobre 1928.

PRÉAMBULE

Les relations du trafic-marchandises international sont en général régies par une loi internationale, « *La Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer* » (en abrégé *C. I. M.*), signée par les Gouvernements des pays contractants. Le texte actuel a été promulgué par décret du 12 Janvier 1938.

Cette Convention a pour but de permettre de faire des expéditions directes de marchandises avec emprunt des rails de plusieurs pays moyennant un seul document de transport — lettre de voiture — valable sur tout le parcours, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

Certains articles de la *C. I. M.* sont complétés par des « *Dispositions complémentaires uniformes* » (en abrégé *D. C. M.*), établies dans les conditions fixées par l'article 61 de la *C. I. M.*

Les *D. C. M.* homologuées et publiées comme les tarifs ont la même force légale que ces derniers.

Le texte actuel a fait l'objet d'homologations des 8 Janvier 1936, 20 Mars 1937 et 10 Mars 1938.

Le texte de la *C. I. M.* et des *D. C. M.* est reproduit dans un document intitulé « *Règlement uniforme* » portant la date du 1^{er} Octobre 1938, distribué avec la présente Instruction Générale. Ce règlement figure également dans le Recueil Général des tarifs (fascicule n° 1).

Les *D. C. M.* sont imprimées en caractères italiques à la suite de l'article qu'elles concernent.

A la première page du Règlement uniforme sont indiqués les pays auxquels sont applicables :

- a) les dispositions de la *C. I. M.* ;
- b) les *D. C. M.*

En outre, en vue d'assurer l'uniformité dans les principales phases de l'exécution des transports internationaux, il est publié un document intitulé « *Prescriptions communes d'expédition dans le trafic international des marchandises par chemins de fer* » (en abrégé *P. I. M.*). Ce document est destiné à l'usage exclusif des services de chemin de fer et ne doit pas être communiqué au public.

La C. I. M. se présente comme suit :

Titre I. — Objet et portée de la Convention (articles 1 à 5).

Titre II. — Du contrat de transport (divisé en 4 chapitres).

- Chapitre I : Forme et conditions du contrat de transport (articles 6 à 13);
- Chapitre II : Exécution du contrat de transport (articles 14 à 20);
- Chapitre III : Modification du contrat de transport (articles 21 à 24);
- Chapitre IV : Garantie des droits du chemin de fer (article 25);

Titre III. — Responsabilité des chemins de fer (divisé en 3 chapitres).

- Chapitre I : Responsabilité (articles 26 à 39);
- Chapitre II : Réclamations administratives, actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport (articles 40 à 46);
- Chapitre III : Règlement des comptes, recours des chemins de fer entre eux (articles 47 à 52);

Titre IV. — Dispositions diverses (articles 53 à 64);

Titre V. — Dispositions transitoires (article 65).

- Annexe I : Prescriptions relatives aux objets admis sous certaines conditions;
- Annexe II : Formulaire de lettre de voiture et de duplicata;
- Annexe III : Formulaire de déclaration générale d'absence ou de défectuosité d'emballage;
- Annexe IV : Formulaire relatif aux modifications au contrat de transport;
- Annexes V-VI : Ces annexes ne sont pas reproduites au Règlement uniforme;
- Annexe VII : Règlement International concernant le transport des wagons particuliers (R. I. P.);
- Annexe VIII : Règlement International concernant le transport des colis-express.

TITRE I

Objet et portée de la Convention

Article 1^{er}. — Chemins de fer et transports auxquels s'appliquent la Convention.

La Convention s'applique, sauf les exceptions prévues au § 2 de l'article 1^{er} de la C. I. M., 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.

Les Etats qui ont actuellement ratifié la Convention Internationale et dans les relations avec lesquels celle-ci est applicable dès le 1^{er} octobre 1938 sont les suivants : l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Estonie, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie. Les Etats suivants : Espagne, Finlande, Grèce et Turquie n'ayant pas encore adhéré à cette Convention, les dispositions de la Convention du 1^{er} octobre 1928 restent applicables jusqu'à nouvel avis dans les relations avec ces Pays. En ce qui concerne les relations avec le Portugal qui a adhéré à la Convention du 1^{er} Octobre 1938 les transports continueront néanmoins jusqu'à nouvel avis à être régis par l'ancienne Convention en raison de la non-participation de l'Espagne à la Convention du 1^{er} Octobre 1938.

La Convention s'applique également aux envois à destination de la gare frontière d'un Etat limitrophe ou d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, si ces gares n'appartiennent pas au même Etat que la gare de départ. En conséquence, sont obligatoirement effectués avec une lettre de voiture internationale les envois échangés entre les gares françaises et les gares frontières appartenant à des Administrations étrangères.

Toutefois, en vertu du § 2, chiffre 2 de l'article 1^{er} de la C. I. M. peuvent être remis, au gré de l'expéditeur, soit avec un titre de transport du régime intérieur français, soit avec une lettre de voiture du régime international (1), les transports échangés entre les gares situées sur le territoire français et les gares désignées ci-après situées sur territoire étranger.

Belgique : Menin, Comines.

Allemagne : Wintersdorf, Kehl, Breisach, Neuenbourg.

Suisse : Bâle, Bâle-Saint-Jean, Vallorbe-Gare, Genève-Cornavin, Genève-Eaux-Vives, Le Locle-Col-des-Roches, Le Locle-Ville, Satigny, Vernier-Meyrin, Chêne-Bourg, Le Bouveret, la Plaine.

Italie : Vintimille.

Espagne (2) : Port-Bou, Puigcerda, Canfranc, Irun.

Observation. — Pour les envois à destination de Gorcy (France), qui ne peut être atteint qu'avec emprunt du territoire belge (via Ecouvies ou

(1) La lettre de voiture internationale comporte un talon dont les différentes indications doivent être remplies par la gare expéditrice. Les talons détachés de la lettre de voiture sont classés dans l'ordre des expéditions et conservés par la gare pendant le délai de 5 ans prescrit pour la conservation des souches-registres d'expédition.

(2) Jusqu'à nouvel avis il y a lieu de se conformer pour le trafic avec l'Espagne aux instructions spéciales données à cet effet.

via Mont-Saint-Martin frontière belge), il doit toujours être fait usage de la lettre de voiture internationale.

Article 3. — Objets exclus du transport.

En vertu de la D. C. M. à l'article 3, si des objets exclus du transport ont été acceptés avec une lettre de voiture internationale, le transport doit être arrêté à l'endroit où l'irrégularité est constatée et il y a lieu de demander des instructions à l'expéditeur et d'aviser l'Arrondissement dont la gare dépend. L'expéditeur doit payer le prix de transport et les autres frais survenus jusque-là, y compris les surtaxes éventuelles prévues à l'article 7, § 5 a) de la C. I. M.

Article 4. — Objets admis au transport sous certaines conditions.

Les dispositions de l'Annexe I à la C. I. M. se substituent, en trafic international, aux prescriptions du Règlement Ministériel du 12 novembre 1897. Il y a lieu, pour les transports accompagnés de lettre de voiture de la C. I. M., de se conformer aux règles fixées par ladite annexe.

Les marchandises dangereuses ou répugnantes sont classées en 6 classes:

- I. — Matières sujettes à explosion.
- II. — Matières sujettes à l'inflammation spontanée.
- III. — Matières inflammables.
- IV. — Matières vénéneuses.
- V. — Matières caustiques.
- VI. — Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Les prescriptions de l'Annexe I étant, dans certains cas, plus impératives que celles du Règlement Ministériel du 12 novembre 1897 pour les mêmes produits, il est indispensable de se reporter à cette annexe dans tous les cas de trafic international, et de se bien pénétrer des Observations préliminaires de la dite Annexe.

Les transports funèbres ne peuvent être acceptés qu'en grande vitesse sous la garde d'une personne et les frais de transport pour ces envois doivent obligatoirement être payés au départ.

Le § 1, chiffre 4, de l'article 4 prévoit l'acceptation au transport, avec lettre de voiture internationale, des animaux vivants aux conditions suivantes :

a) l'expéditeur est tenu de fournir un convoyeur sauf pour des animaux de petite taille en cages ou à moins de dispositions contraires prévues dans tarifs directs internationaux ou résultant d'accords passés entre Administrations ;

b) L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats intéressés au transport.

Les objets précieux (or en lingots, platine, valeurs monnayées ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines et bijoux) ainsi que les objets d'art, tels que tableaux, statues, bronze d'art, antiquités, sont admis en trafic international soit avec lettre de voiture P.V., soit avec lettre de voiture G.V. (voir toutefois art. 9 § 2). La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas obligatoire pour ces objets.

Article 5. — Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

Le § 5 de l'article 5 laisse dans certains cas à l'autorité compétente le droit de suspendre le trafic en tout ou en partie ou d'apporter certaines restrictions à l'obligation de transporter qui résulte pour le chemin de fer des §§ 1, 2, 3 et 4 de l'article 5.

Toute infraction aux règles générales fixées par cet article pouvant donner lieu à une action en réparation du préjudice causé, les gares ont à se conformer strictement à ces dispositions et, en particulier, d'observer avec le plus grand soin les avis de suspension et d'interruption de trafic qui leur sont notifiés.

Article 6. — Teneur et forme de la lettre de voiture.

Toute expédition soumise à la C.I.M. doit, sauf les exceptions indiquées à la fin du présent article, être accompagnée d'une lettre de voiture d'un modèle rigoureusement conforme à celui figurant à l'annexe II de la C.I.M.

Si toutefois une gare étrangère a accepté, par erreur, une lettre de voiture d'un modèle prévu par l'ancienne convention, les gares frontières ou de transit ne doivent pas s'opposer à la continuation de ces transports mais elles signalent ces cas à l'Arrondissement dont elles relèvent.

La lettre de voiture et son duplicata sont disposés de manière à permettre à l'expéditeur l'emploi du procédé du décalque; le duplicata peut être imprimé sur papier bleu clair.

Les dispositions de l'article 6, chiffre 6, énumèrent les mentions obligatoires qui doivent figurer sur toute lettre de voiture; celle-ci doit en outre, le cas échéant, contenir les autres mentions obligatoires : « en gare », « livrables à domicile », « tarifs à appliquer », etc...

Il convient d'accepter les lettres de voitures sur lesquelles l'expéditeur :

- a) demande que le pesage soit fait par le chemin de fer, cette faculté lui étant reconnue par l'article 7, § 7 b;
- b) donne les instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait (article 23 § 3);
- c) demande qu'avis lui soit donné par télégramme des empêchements éventuels « à la livraison » (article 34, § I); dans ce cas il peut préciser que la marchandise lui soit retournée d'office.

Il est spécialement recommandé d'exiger la remise d'une lettre de voiture pour chaque wagon, sauf s'il s'agit d'objets indivisibles exigeant plus d'un wagon; des prescriptions particulières à certains trafics peuvent cependant autoriser, pour certaines marchandises, la remise de plusieurs wagons avec une seule lettre de voiture.

Toutefois, les dispositions tarifaires relatives à certains trafics entre pays limitrophes peuvent prévoir un format plus réduit que celui du modèle constituant l'annexe II précitée. Des instructions spéciales seront données lorsqu'il y aura lieu de faire application de ces dispositions.

Article 7. — Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture, surtaxes, mesures à prendre en cas de surcharge.

L'article 7 précise notamment la responsabilité qui incombe à l'expéditeur pour les indications qu'il a portées dans la lettre de voiture, de même que les conséquences qu'entraînent pour lui les indications inexacts, incom-

plètes, irrégulières ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Ce même article fixe également les bases pour la perception éventuelle de surtaxes.

Les §§ 5 et 6 des P. I. M. édictent les prescriptions à observer à l'égard des vérifications du contenu et du poids des envois; conformément au § 2 de l'article 7, la vérification du contenu ne doit avoir lieu, en cours de route, qu'exceptionnellement et si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou les règlements des Autorités administratives.

Pesage. — Au départ, les gares procèdent obligatoirement au pesage, en indiquent le résultat sur la lettre de voiture et son duplicata et apposent leur timbre dans la case « Timbre de pesage »; ces opérations sont gratuites.

Toutefois, la pesée du wagon à vide, lorsqu'elle est demandée par l'expéditeur, est soumise à l'application de la taxe prévue à cet effet à l'article 17 des Tarifs généraux.

Les taxes fixées pour le pesage de la marchandise et éventuellement pour la pesée à vide, en cas de demande du destinataire dans les conditions prévues aux tarifs généraux, sont perceptibles dans les mêmes conditions que pour les envois du régime intérieur français.

Les surtaxes prévues par la C. I. M. en cas d'indication inexacte du poids ne sont pas perçues pour les envois expédiés avec lettre de voiture internationale au départ des gares de la S. N. C. F.

Pour les envois à destination des gares de la S. N. C. F. les surtaxes sont perceptibles, sous réserve des cas d'exonération admis par la C. I. M. (article 7, § 7).

Article 8. — Conclusion du contrat de transport, duplicata de la lettre de voiture.

Les gares doivent particulièrement veiller à ce que les indications du duplicata de la lettre de voiture concordent avec celles portées dans la lettre de voiture elle-même. Pour le surplus, elles se conforment aux indications du § 7 des P. I. M.

Article 9. — Tarifs. — Interdiction de traités particuliers.

Conformément au § 2 de l'article 9 C. I. M., les transports remis avec une lettre de voiture P. V. mais pour lesquels le régime français ne prévoit qu'une tarification G. V. (par exemple : transports en wagons isothermes, calorifiques ou réfrigérants soumis au tarif G. V. 29, chapitre 4 — objets précieux) doivent être taxés sur le parcours français aux prix des tarifs G. V.; dans ce cas, les délais de livraison sont ceux qui sont prévus pour la P. V. De même, les transports pour lesquels le régime français ne prévoit qu'une tarification à vitesse unique (par exemple : animaux vivants) sont taxés sur le parcours français aux prix des tarifs à vitesse unique; dans ce cas, les délais de livraison sont ceux qui sont prévus pour la P. V. ou la G. V. suivant que les transports sont remis avec lettre de voiture P. V. ou G. V.

Le dernier alinéa du § 4 de l'article 9 prescrit que le montant des surtaxes perçues en vertu des dispositions de l'article 7 ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

Article 10. — Calcul des taxes. — Itinéraires.

Pour le calcul de la taxe, les gares recherchent tout d'abord s'il existe un tarif international soit sur le parcours total, soit sur un parcours partiel; le cas échéant, ce tarif est à appliquer, à moins que ses conditions d'application ne soient pas remplies.

Lorsqu'il n'existe pas de tarif direct international et que l'expéditeur n'a pas expressément revendiqué un itinéraire d'acheminement, l'envoi doit être acheminé par l'itinéraire qui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. La prescription de l'accomplissement des formalités en douane dans une gare déterminée équivaut à une prescription d'itinéraire.

Pour le surplus, les gares se reportent, pour le choix de l'itinéraire d'acheminement et des tarifs à appliquer, aux dispositions du § 21 des P. I. M.

Les frais de location de bâches, suivant la D. C. M. n° 2, doivent être calculés pour tout le parcours conformément au tarif applicable sur les lignes de l'Administration expéditrice.

Suivant la D. C. M. n° 3, la taxe de désinfection est perçue d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui procède à la désinfection. Dans ces conditions, les gares ne perçoivent la taxe de désinfection que s'il est procédé effectivement à cette opération.

Article 11. — Délais de livraison.

Les délais de livraison fixés par cet article sont aussi bien pour la G. V. que pour la P. V. des maxima fonction uniquement de la longueur du parcours total.

Le § 7 prévoit différents cas d'interruption de délais de livraison pour lesquels l'effet des dites interruptions est en vertu du dernier alinéa de ces §§ subordonné à la condition que le chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée en lettre de voiture.

Article 12. — État de la marchandise, emballage.

Si l'expéditeur remet au transport, sans emballage ou avec un emballage défectueux, des objets dont la nature exige un emballage, la gare expéditrice peut refuser l'envoi ou exiger qu'une mention spéciale et descriptive soit portée par l'expéditeur sur la lettre de voiture (§ 3 de l'article 12).

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 avec un emballage défectueux, il peut déposer à la gare une « Déclaration générale », conforme au modèle constituant l'annexe III de la C. I. M.; en pareil cas, mention de la remise de cette « Déclaration générale » doit être inscrite sur la lettre de voiture.

D'autre part, en vertu de la Disposition complémentaire uniforme n° 1 à l'article 12, toutes les indications à porter sur les colis conformément au § 6 du dit article peuvent être réunies sur une seule étiquette.

D'une façon générale d'ailleurs, les agents doivent se conformer, en ce qui concerne les constatations de l'état des envois et de leur conditionnement, aux prescriptions contenues dans le § 3 des P. I. M.

Article 13. — Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, etc.. Fermeture douanière.

Bien qu'en vertu de cet article le chemin de fer ne soit pas tenu d'examiner si les pièces fournies par l'expéditeur pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, etc... sont exactes et suffisantes, il est dans l'intérêt d'une prompte exécution des transports que les services intéressés veillent, dans la mesure du possible, à ce que toutes les pièces soient jointes à la lettre de voiture et attirent, le cas échéant, l'attention de l'expéditeur sur l'insuffisance et l'inexactitude des dites pièces.

Quand ces pièces ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

Article 14. — Remise au transport et chargement des marchandises.

La remise au transport étant régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice, les gares expéditrices se conforment, à moins que des prescriptions spéciales ne soient prévues dans un tarif direct international applicable à l'envoi en cause, aux prescriptions du tarif intérieur, notamment en ce qui concerne la fourniture du matériel (wagon couvert, wagon découvert ou wagon découvert bâché), le chargement des marchandises, etc.

L'expéditeur doit indiquer sur la lettre de voiture à l'emplacement réservé à cet effet, le mode de chargement des envois (chargement opéré par le chemin de fer ou par l'expéditeur).

Pour les marchandises en provenance de l'étranger transmises à la S. N. C. F. dans des wagons découverts pour lesquels l'Administration des Douanes exige le bâchage pour assurer la fermeture douanière, les gares frontières d'entrée portent en compte les frais de bâchage sur les documents de transport dans les conditions prévues au § 22, chiffre 4 des P. I. M. En outre, pour tous les parcours restant encore à effectuer, les frais de location de bâche sont calculés conformément aux dispositions de l'article 35, § V des Tarifs généraux même si, en vertu des prescriptions intérieures françaises, le transport de ces marchandises doit avoir lieu à couvert.

Par ailleurs, lorsque le chargement nécessite en cours de route des aménagements spéciaux, les frais engagés à cette occasion sont à mettre en compte à la charge de la marchandise avec facture à l'appui, conformément au § 4 de l'article 9 de la C. I. M.

Article 15. — Formalités exigées par les douanes, octrois, etc...

Les formalités, en cours de route, sont remplies par le Chemin de fer ; dans la gare destinataire au contraire les formalités peuvent être remplies, soit par le chemin de fer, soit par le destinataire.

Aux termes du 4^e alinéa du § 1, la mention « franco de douane » inscrite par l'expéditeur dans la lettre de voiture, est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités en douane par le chemin de fer. Celui-ci peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire. Le destinataire ne peut donc dans ce cas procéder lui-même à l'accomplissement de ces formalités.

Article 16. — Livraison.

La livraison des marchandises étant régie par les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire, celle-ci se conforme aux prescriptions intérieures, notamment en ce qui concerne la livraison en gare ou au domicile du destinataire.

D'après la D. C. M. de cet article, le montant total des sommes résultant de la lettre de voiture doit être encaissé même si une partie de l'envoi manque à la livraison, le destinataire conservant toujours le droit de réclamer le remboursement des frais de transport afférent aux objets non livrés.

Article 17. — Paiement des frais de transport.

Cet article fixe notamment les différents modes d'affranchissement admis en trafic international (voir à ce sujet le § 22 des P. I. M.).

D'autres mentions que celles prévues ne sont pas admises. Exemple : est exclue la prescription d'affranchissement « franco de.... à l'exclusion de... ».

Si le montant de la somme affranchie ne peut pas être déterminé par la gare expéditrice ou si cette gare éprouve des difficultés pour déterminer le montant à déposer à titre d'arrhes, elle en réfère d'urgence à son Arrondissement.

Article 19. — Remboursements et débours.

Sauf exceptions prévues dans les tarifs, le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ.

Le remboursement n'est payable qu'à partir du moment où le montant en a été versé par le destinataire ; le chemin de fer a un délai de six semaines, à dater du jour de ce versement, pour mettre le remboursement à la disposition de l'expéditeur ; en cas de retard les intérêts courent à 6 %. En conséquence l'avis d'encaissement du remboursement doit être retourné **sans délai**.

La taxe de remboursement est toujours perceptible, même lorsque le remboursement est annulé ou réduit par une modification au contrat de transport.

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

Article 20. — Obligations du Chemin de fer destinataire.

La gare destinataire doit avoir soin d'encaisser du destinataire tous les frais dont le paiement incombe à celui-ci en vertu du contrat de transport.

Article 21. — Droit de modifier le contrat de transport.

Cet article énumère d'une façon précise les modifications au contrat de transport qui sont admises. Toute modification au contrat de transport non prévue dans cet article doit être refusée.

Pour ce qui concerne les règles à suivre en cas de modification au contrat de transport, voir § 31 des P.I.M.

A remarquer notamment que la C. I. M. permet dans certains cas la réexpédition à grande vitesse d'un envoi fait à petite vitesse ou inversement à la condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. L'expéditeur peut également indiquer dans ces cas le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Enfin la D. C. M. n° 2 fixe des règles spéciales pour l'exécution de certaines modifications au contrat de transport transmises par télégramme ou par avis téléphonique pour les marchandises périssables (voir § 31 chiffre 6 des P. I. M.)

Article 22. — Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

Le § 1^{er} de cet article énumère les cas dans lesquels le chemin de fer est en droit de refuser de donner suite aux modifications au contrat de transport; étant donné les conséquences graves que pourrait entraîner, pour le transporteur, un refus non justifié, les gares doivent, en cas de doute consulter leur Arrondissement.

Le § 2 fixe les règles à suivre en ce qui concerne le calcul de la taxe en cas de changement de la gare destinataire.

En vertu de la disposition complémentaire n° 3, la taxe éventuellement perceptible pour l'exécution des modifications au contrat de transport doit être encaissée de l'expéditeur par la gare expéditrice au moment de la remise de son ordre.

Pour le surplus, voir § 31 des P. I. M.

Article 23. — Empêchements au transport.

Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions ou de modifier d'office l'itinéraire.

Pour les modalités d'exécution se reporter au § 15 des P. I. M.

Article 24. — Empêchements à la livraison.

Aux termes de cet article lorsque, après avoir refusé une marchandise, un destinataire se présente pour en prendre livraison, la gare destinataire, à moins qu'elle n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur, doit la lui livrer et donner avis immédiatement de cette livraison à l'expéditeur par une lettre recommandée, dont les frais restent à la charge de la marchandise. Le § 16 des P. I. M. indique la marche à suivre en pareil cas.

En aucun cas la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès, à moins que, conformément au § 1^{er}, 4^{me} alinéa, celui-ci n'ait demandé, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office en cas d'empêchement à la livraison.

Par ailleurs, en vertu de la disposition complémentaire n° 2, l'expéditeur qui, conformément au § 1^{er}, premier alinéa de l'Art. 24, a demandé dans la lettre de voiture à être avisé directement d'un empêchement à la livraison, peut, sous certaines conditions, transmettre ses instructions directement à la gare destinataire dans des cas déterminés. (Voir également § 16 des P.I.M.).

Article 30. — Présomption de perte de la marchandise.

Le délai à partir duquel l'ayant droit peut considérer la marchandise comme perdue est fixé à 30 jours.

En outre, les dispositions du § 3 stipulent que dans le délai de 30 jours qui suit la réception de l'avis prévu au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, aux conditions particulières fixées par ledit §.

Article 35. — Déclaration d'intérêt à la livraison.

Conformément aux dispositions du § 2 de cet article, tout transport remis avec déclaration d'intérêt à la livraison est passible d'une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée (0 fr. 10 par 1.000 frs) et par fraction de 10 km.

Article 56. — Unité monétaire. — Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

Les sommes inscrites à la C. I. M. sont exprimées en francs-or dont la valeur unitaire est égale à 10/31^e de gramme d'or au titre de 0.900. Pour la conversion en francs français des montants exprimés en francs-or, les Services Financiers fixent le taux de conversion à appliquer.

Article 65. — Dispositions transitoires.

Cet article prévoit des dispositions transitoires en vertu desquelles les Etats peuvent, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la C. I. M. en décidant pour certains trafics des restrictions ayant notamment pour objet la non-admission des débours et remboursements, l'affranchissement des transports, etc...

Pour les trafics dans lesquels de telles dispositions sont applicables, les gares ont reçu des instructions spéciales.

Dispositions diverses de la C. I. M. non spécialement commentées dans les articles qui précèdent.

Les articles de la C. I. M. non commentés dans la présente instruction, traitent plus spécialement de questions concernant le Service des Réclamations, les Services Financiers (Contrôle des Recettes) et le Service Central du Mouvement, et font l'objet d'instructions spéciales de la part de ces services.

ANNEXE VII. — Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.).

Pour l'application de ce nouveau Règlement, il y a lieu de se conformer aux Prescriptions du § 33 des P. I. M

ANNEXE VIII. — Règlement international concernant le transport des colis-express.

Il est précisé que les dispositions de ce Règlement ne trouvent leur application que dans le cadre de tarifs internationaux de colis-express et ne sont insérées qu'à titre purement indicatif dans le Règlement uniforme.

Le Directeur Général,

P. Q. : LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

BOYAUX.