

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale sur un projet de loi concernant les questions de droit qui se rattachent au transport et à l'expédition des marchandises au moyen des chemins de fer et des autres entreprises de transport concédées par la Confédération (bateaux à vapeur).

(Du 26 mai 1874.)

Monsieur le Président et Messieurs,

La loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse statue (art. 38) :

« La législation fédérale prescrira les dispositions nécessaires « touchant :

« 1° les questions de droit se rapportant au transport et à « l'expédition par voie ferrée et par d'autres établissements de « transport concédés par la Confédération ou exploités par elle-même « (bateaux à vapeur, postes, etc.) ;

« 2° les actions civiles en dommages-intérêts qui peuvent être « intentées aux administrations de chemins de fer ensuite d'accidents « survenus pendant la construction ou dans l'exploitation et ayant « entraîné la mort ou des lésions graves. »

En exécution de cet article 38, le Département de l'Intérieur donna, le 10 mai 1873, les instructions nécessaires pour la rédaction des projets de lois et des rapports à l'appui.

Les projets de loi rédigés ensuite de ces instructions furent communiqués, par circulaire du 1^{er} juillet 1873, aux administrations de tous les chemins de fer suisses, aux Sociétés commerciales et industrielles, ainsi qu'aux principaux représentants du commerce, avec prière d'en prendre connaissance et de les examiner.

Par contre, les motifs de ces projets de lois, dont l'impression avait été retardée, n'ont pu être envoyés aux adresses prénommées qu'en septembre 1873 par l'intermédiaire du Département des Chemins de fer et du Commerce nouvellement créé.

Le 14 septembre 1873, les administrations réunies des chemins de fer suisses firent parvenir au Département prénommé un mémoire complet et détaillé sur cet objet, mais qui semble avoir été rédigé avant qu'on eût pris connaissance des motifs.

Ce mémoire désapprouve en somme aussi bien la tendance que la forme des deux projets de lois et fait une série de propositions contraires. Plus tard et à l'appui des principes posés dans le mémoire, le Département de l'Intérieur reçut une « Réponse de la « Direction générale des Compagnies bavaoises de transport, Direction de l'exploitation, à une demande de la Direction du chemin de fer suisse du Nord-Est concernant le projet de loi suisse « sur le transport des marchandises par les chemins de fer, du « 10 novembre 1873. » Cette réponse avait été imprimée sur l'invitation de la Direction du chemin de fer Nord-Est.

Une démarche commune fut faite aussi par les représentants du Commerce suisse. Le Comité de l'association commerciale et industrielle suisse avait adressé le 18 juillet 1873 aux principaux organes du commerce suisse, une invitation à se prononcer sur les deux projets de loi. En réponse à cette invitation, le Comité pré-nommé reçut 13 *) mémoires plus ou moins motivés ; puis, sur la

*) Ces treize mémoires sont:

- 1) Mémoire du Directoire commercial de St-Gall, du 6 août 1873.
- 2) Mémoire du Börsenverein à Bâle, du 31 août 1873.
- 3) Mémoire du Handelskollegium de Bâle, du 11 septembre 1873.
- 4) Mémoire de l'Association commerciale et industrielle de Zofingue, des 8 août et 9 septembre 1873.
- 5) Mémoire de l'Association commerciale et industrielle de Thurgovie, du 9 août 1873.
- 6) Mémoire de la Chambre du commerce de Lucerne, du 6 août 1873.
- 7) Mémoire de l'Association commerciale et industrielle genevoise, des 4 et 15 septembre 1873.

base de ces mémoires et d'un rapport détaillé de M. de Gonzenbach, président du Directoire commercial de St-Gall, le Comité de l'Association commerciale et industrielle suisse entra dans une discussion article par article de ces deux projets, ou tout au moins du premier de ces projets, dont seul nous avons à nous occuper ici. Enfin le résultat de cette discussion fut envoyé avec pièces à l'appui au Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce. Ce Département reçut encore directement 1° un court mémoire de M. le D^r Sulzer, à Winterthour, du 4 septembre 1873, contenant quelques observations excellentes sur la rédaction du projet; 2° une critique motivée et détaillée du projet, de la Société industrielle et commerciale du Canton de Vaud, du 9 janvier 1874.

Enfin, la presse s'est beaucoup occupée des deux projets de lois dont nous parlons, mais surtout de celui dont nous nous occupons ici, concernant les questions de droit qui se rattachent au transport des marchandises, etc.

Quelques articles ont été publiés par M. le D^r Schneider, juge d'appel, dans la « Nouvelle Gazette de Zurich » n^{os} 550 et 552, puis dans la « Revue périodique zuricoise de jurisprudence et de droit » (Zurcherische Zeitschrift für Gerichtspraxis und Rechtswissenschaft) n^o 24, cahier 2, pages 297 et suivantes, puis par M. le D^r Edouard Heusler dans les « Nouvelles Baloises » n^{os} 229, 231, 233, 238, 239; par M. David dans les n^{os} 262, 274 et 283, de la « Gazette suisse du commerce » enfin par M. le prof. D^r Gareis, dans les n^{os} 45 à 52 du « Bund ».

Toutes ces pièces furent soumises à l'examen approfondi d'une Commission nommée par le Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce et composée de M. le D^r Blumer à Glaris, comme président, et de MM. Bützberger, conseiller national, à Langenthal, D^r Simon Kaiser, à Soleure, D^r Edouard Heusler-Bernoulli, à Bâle, E. de Gonzenbach, colonel à St-Gall, Jules Martin-Franel, ancien conseiller national à Genève, H. Carrard, professeur à Lausanne, D^r Henri Fick, professeur à Zurich, comme membres. Cette commission, aux travaux de laquelle M. Martin-Franel fut empêché de

-
- 8) Mémoire de la Commission du commerce de Glaris, du 6 septembre 1873.
 - 9) Mémoire de la Société commerciale de Winterthour, du 12 septembre 1873.
 - 10) Mémoire du Börsenkomité, à Zurich.
 - 11) Mémoire de la Direction de police du Canton d'Argovie, du 17 septembre 1873.
 - 12) Mémoire de M. Edouard Eckenstein, à Bâle, du 11 août 1873.
 - 13) Mémoire du Directoire commercial à Schaffhouse, du 23 septembre 1873.

prendre part, donna, dans ses séances du 2 au 6 mars 1872, au projet de loi concernant les questions de droit qui se rattachent au transport des marchandises, etc., une rédaction à laquelle nous avons en général donné notre approbation.

Le changement principal que nous y avons apporté consiste en ce que, tandis que le projet de la Commission, sauf quelques dispositions exceptionnelles, déclare les lois susnommées applicables aussi à la poste, nous présenterons pour celle-ci, en exécution de l'article 38 de la loi sur les chemins de fer, un projet de loi spécial. Nous démontrerons, dans le message y relatif, que les envois par la poste étant d'une nature différente et toute particulière, ne peuvent être mis sur la même ligne que le transport par voie ferrée.

Nous nous bornons à faire remarquer que jusqu'à présent la création, l'exploitation et la garantie des postes avaient été réglées par une loi spéciale (loi sur la régie des postes de 1849) et que dans les Etats où la poste, tant pour les lettres que pour les voyageurs, est le mieux organisée (Allemagne), les questions de droit qui s'y rattachent sont aussi régies par une loi spéciale.

Les travaux législatifs antérieurs qui ont servi à la rédaction du présent projet sont :

1) Les dispositions sur le transport des marchandises contenues dans le projet d'un code de commerce suisse de M. Munzinger, titre 4, articles 284 à 321, projet que nous avons déjà porté à votre connaissance en décembre 1864, en vous en recommandant l'adoption.

2) Les dispositions sur le transport des marchandises, contenues dans les articles 433 à 468 d'un projet concernant un droit suisse des obligations, projet rédigé également par M. le professeur Dr Munzinger, décédé le 28 avril 1873, sur la demande du Département fédéral de Justice et Police, et soumis aux discussions répétées d'une Commission d'experts.

3) Le règlement de transport des chemins de fer suisses, actuellement en vigueur pour le service direct, du 15 mars 1862.

4) Les dispositions du code de commerce allemand et du règlement d'exploitation des chemins de fer allemands, des 10 juin 1870 et 22 décembre 1871.

Dans la rédaction de ce projet, comme aussi dans la rédaction du projet concernant les cas de mort et de lésions graves, nous sommes partis de l'idée que le public doit obtenir le plus de garanties possibles de la part des grands établissements de transport. (chemins de fer, bateaux à vapeur) auxquels il est obligé de confier ses biens, sa santé et sa vie. Pour fixer ces garanties, nous avons

cru bien faire d'admettre chez nous au moins ce qui est admis par les législations et la pratique des États voisins, et d'aller même sur plusieurs points plus loin que ces législations lorsqu'elles ne sont pas en rapport avec les besoins du temps, comme cela existe pour le code de commerce allemand et le règlement d'exploitation des chemins de fer allemands.

Pour autant que l'article 38 de la loi sur les chemins de fer nous en accordait la compétence, nous avons donné suite aux désirs et aux demandes du public et en particulier des commerçants, en augmentant les garanties que doivent fournir les entreprises de transport et en repoussant les protestations des administrations des chemins de fer, sans toutefois porter atteinte aux principes de la justice et en ayant égard à ce qu'exige la prospérité et le développement des entreprises de transport dans l'intérêt même du public.

Les termes mêmes de l'art. 38 de la loi sur les chemins de fer ne nous ont pas permis de donner suite à une proposition importante, faite par un membre de la Commission, concernant les cas de retard dans le transport des personnes (transport des voyageurs en opposition à transport des marchandises): nous n'avions pas la compétence nécessaire pour cela. Nous avons dû dès lors réserver cette question pour le règlement d'exploitation prévu par l'art. 36 de la loi sur les chemins de fer (règlement auquel fait allusion l'art. 36, alinéa 2, de notre projet), ou pour être réglée par un droit suisse uniforme des obligations.

Enfin, l'art. 38 précité ne nous a pas permis non plus de donner suite à la proposition, faite par le même membre de la Commission, de réunir en une loi unique les deux lois prévues par l'art. 38, non plus qu'à une proposition de l'Association industrielle et commerciale genevoise de soumettre aux règles du transport des marchandises non seulement les entreprises de transport concessionnées, mais aussi les simples transporteurs de marchandises.

Si, dans les deux projets de loi dont nous parlons ici, nous avons eu égard aux intérêts et aux besoins du public et en particulier des commerçants au delà de ce que semble exiger les principes de la justice, et si nous avons dépassé sur ce point la jurisprudence allemande, pénétrée par les principes du droit romain, nous devons en donner ici la raison, et d'abord :

1° La responsabilité des entreprises de transport est très-étendue. Cette responsabilité comprend toutes les fautes et négligences commises par le personnel, y compris les employés les plus inférieurs (art. 38 et 39, chap. I). Cette responsabilité est augmentée encore par des présomptions légales qui mettent la preuve à la

charge des établissements de transport (art. 12, 13, 15, 20, 23, 24 et 39). Il résulte de là que les entreprises de transport répondent de tous événements, même lorsque ceux-ci arrivent sans qu'il y ait faute ou négligence de la part de l'administration supérieure soit Direction, et lorsqu'elles sont purement casuelles. Sur ce point, le projet n'introduit guère d'autres règles que celles qui sont admises dans la jurisprudence française et qui ont passé dans les dernières législations allemandes.

2° Nous avons laissé tomber en principe une distinction prévue dans le Code de commerce allemand (art. 430 et 380), ainsi que dans le règlement d'exploitation des chemins de fer allemands, et même dans un projet de loi sur les chemins de fer de l'empire allemand (Berlin 1874, chez Ch. Heymann, page 20, art. 50), dont nous n'avons eu connaissance que quand nos projets de lois étaient terminés. Cette distinction a rapport à la responsabilité d'une entreprise de transport suivant qu'elle agit comme transporteur de marchandises proprement dit ou comme simple commissionnaire. D'après notre projet, comme déjà d'après le Code civil suisse (art. 1646, 1647, 1653 et 1654) et d'après le Code de commerce français (art. 97 à 99), l'entreprise de transport qui s'est chargée de transporter une marchandise jusqu'à un lieu de destination déterminé répond non seulement pour fautes dans le choix des entreprises de transports qui lui succèdent (transporteurs ou commissionnaires), mais répond d'une manière générale comme si elle transportait elle-même la marchandise jusqu'au lieu de destination. Peu importe du reste si l'entreprise de transport remet la marchandise accompagnée de la lettre de voiture originaire (service direct) ou si elle remet au transporteur qui lui succède une nouvelle lettre de voiture en son propre nom mais pour le compte de l'expéditeur, avec ou sans son consentement. Ce principe est en opposition complète avec la théorie du droit allemand, d'après laquelle le commissionnaire, en opposition au transporteur de marchandise (code de commerce allemand, art. 380), n'est point responsable des fautes commises par lui dans le choix des transporteurs qui lui succèdent (bateliers, commissionnaires, intermédiaires), dès l'instant où il prouve qu'il a mis dans le choix de ces transporteurs et dans la remise de la marchandise la diligence nécessaire. La théorie du droit allemand part du point de vue que, dès l'instant où l'entreprise de transport fait cette preuve, elle doit être considérée comme un commissionnaire pour lequel les fautes du transporteur qui lui succède sont sans conséquences, purement casuelles et dont il ne répond pas plus qu'un individu agissant comme un commissionnaire. Notre projet n'admet point une semblable preuve d'excuse.

Si dans ces deux directions les entreprises de transport sont présumées responsables de tous dommages, même casuels, la raison en est que celui qui a subi le dommage sera toujours bien moins en faute que l'entreprise même de transport, que cette entreprise aurait toujours pu éviter le dommage plus facilement que celui qui l'a subi, et que dès lors c'est sur elle que doit peser toute la responsabilité. Ainsi, il n'est point injuste d'admettre ici une garantie donnée tacitement par l'entreprise de transport.

3° Enfin, l'art. 40 de notre projet admet le principe reconnu par le code de commerce allemand et d'après lequel la responsabilité des entreprises de transport ne peut être exclue ou limitée ni par des conventions, ni par des règlements, même lorsque ceux-ci ont été approuvés par l'autorité administrative de l'Etat. Les exceptions à ce principe prévues dans le projet y ont été introduites dans l'intérêt même du public (art. 19, alinéa 2, art. 21, art. 26, alinéa 2, art. 37, chap. IV, alinéa 2).

Si notre projet restreint ainsi la liberté des conventions et s'il rend les entreprises de transport responsables d'événements qui, d'après l'ancienne théorie, seraient considérés comme purement casuels, si nous semblons ainsi porter atteinte aux principes de la justice, nous devons en donner les raisons avant même d'entrer dans les détails. Ce sont ces raisons, au nombre de deux, que M. Munzinger donnait déjà dans ses « Motifs sur un projet de code de commerce suisse », pages 289 et 313.

Et d'abord, la première de ces raisons et la plus importante, c'est le *monopole* des grandes entreprises de transport, qui existe et continuera à exister en fait malgré l'absence de privilèges, malgré la concurrence toujours plus grande et le nombre toujours croissant de ces entreprises.

En effet, le public, lorsqu'il veut effectuer un transport, se trouve toujours plus ou moins dans un état de nécessité; il doit avoir recours à une entreprise de transport. L'individu qui se sert d'une entreprise de transport n'a pas le choix entre un grand nombre de concurrents et ne peut donner la préférence à celui qui lui fait les conditions les plus avantageuses et qui lui offre les meilleures garanties, il doit se soumettre aux conditions et aux intérêts de l'entreprise avec laquelle il contracte, pour autant que ces conditions ne sont pas injustes et ne sont pas déclarées nulles par la loi. Dès lors, lorsque le projet déclare nulles certaines conventions, lorsqu'il semble porter atteinte à la liberté de contracter, il ne fait en réalité que rétablir l'équilibre dérangé par le monopole de fait dont nous parlons.

En outre, et comme M. Munzinger l'a justement fait remarquer, le préjudice qui résulte pour les entreprises de transport des régies parfois dures et strictes auxquelles elles sont soumises, se trouve diminué par le fait de l'assurance. Les pertes que les entreprises de transport ont à subir en vertu de ces règles et même sans qu'il y ait ni faute ni négligence de leur part, sont en réalité bien minimes en proportion du trafic total. Elles sont compensées largement par une augmentation très-minime du prix de transport, et cette augmentation, qui passe inaperçue du public, tient lieu de prime d'assurance. Ces règles, qui semblent si dures et si injustes, donnent ainsi naissance, sans que ni l'entreprise de transport ni le public s'en aperçoivent, à une société d'assurance réciproque entre toutes les personnes qui se servent des entreprises de transport sur la base de ces déterminations réglementaires qui semblent si injustes.

Dans l'étude des dispositions spéciales contenues dans ce projet, nous n'insisterons que sur celles qui ont soulevé le plus d'opposition et sur celles qui diffèrent essentiellement des dispositions contenues dans les travaux législatifs qui ont servi à la rédaction de ce projet.

Et d'abord, nous croyons devoir soumettre à une discussion détaillée les dispositions de l'art. 1^{er}, alinéa 1, et des art. 23 et 24 (art. 21 et 22 du projet primitif).

L'art. 1^{er}, alinéa 1, diffère essentiellement de l'article correspondant (art. 422 du code de commerce allemand. En effet, notre art. 1^{er} oblige les chemins de fer, ainsi que toutes les entreprises de transport soumises à la présente loi, à recevoir et exécuter les demandes de transport de marchandises qui leur sont faites sur leur propre parcours, et même au delà sur les lignes d'autres entreprises de transport avec lesquelles ils sont en relations régulières.

Le projet de loi sur les chemins de fer de l'empire allemand (art. 29), dont nous n'avons eu connaissance qu'après la rédaction définitive de notre projet, contient également, en ce qui concerne le transport des marchandises par les chemins de fer, une modification au principe de l'art. 422 du code de commerce allemand. D'après ce projet, l'obligation des Compagnies de chemins de fer de transporter des marchandises sur d'autres chemins de fer *au delà des frontières de l'empire allemand*, n'existe que s'il y a eu convention à cet égard.

Nous sommes allés plus loin et nous avons admis l'obligation pour des entreprises de transport de transporter les marchandises même sur le réseau d'autres entreprises de transport, que ce réseau soit situé en Suisse ou hors de la Suisse, et nous sommes partis

pour cela du point de vue que les entreprises de transport suisses sont en relations régulières non seulement entre elles, mais aussi avec les entreprises étrangères de la même espèce.

Cependant il y a sur ce point en Suisse une différence essentielle entre le trafic *interne* et le trafic *externe* par les chemins de fer. Pour le trafic *interne*, l'art. 33, alinéa 2, de la loi sur les chemins de fer prévoit une obligation de droit public pour les administrations de chemins de fer d'établir un service régulier et même direct pour le transport des voyageurs et des marchandises en Suisse, de sorte qu'ici l'obligation de recevoir les demandes de transport et de les exécuter même sur les lignes d'autres administrations de chemins de fer existera toujours. Mais pour le trafic *externe*, aussi longtemps que les traités ne formuleront pas l'obligation d'un service régulier et direct, comme cela existe déjà pour les postes, il ne dépendra que de la volonté arbitraire des administrations de chemins de fer suisses de décider si elles veulent établir avec les chemins de fer étrangers un service régulier. Mais, ce service une fois établi, les administrations de chemins de fer ne devront pas refuser arbitrairement d'exécuter les demandes de transport de marchandises même au delà de leur propre parcours et sur des lignes de chemins de fer étrangères; peu importe, du reste, si ce service régulier est un service *direct* et que la marchandise passe sur la ligne étrangère sans nouvelle lettre de voiture, ou si une nouvelle lettre de voiture est créée et que l'administration du chemin de fer suisse fonctionne comme simple commissionnaire.

Les craintes manifestées par les administrations de chemins de fer dans leur mémoire au sujet de cette contrainte hypothétique pour l'exécution des transports de marchandises sur les chemins de fer ou bateaux à vapeur étrangers, sont en réalité sans importance, eu égard aux dispositions de l'art. 23 *in fine*. D'après cet article, le chemin de fer suisse qui s'est chargé de transporter une marchandise sur une ligne étrangère ne répond des fautes et des accidents arrivés sur le parcours d'un transporteur subséquent que s'il a un droit de recours aux termes de la loi étrangère et qu'il omette de l'exercer; peu importe, du reste, si le chemin de fer suisse a remis la marchandise en service direct, c'est-à-dire accompagnée de la lettre de voiture originaire, ou en faisant une nouvelle lettre de voiture, c'est-à-dire en agissant comme simple commissionnaire. Si donc l'administration de chemin de fer suisse n'est pas en faute, elle a un droit de recours. Dès lors, elle n'aura à répondre que de la *solvabilité* de l'administration de chemin de fer étrangère avec laquelle elle est en rapport régulier. Elle devra bien se porter caution ou s'engager à payer elle-même, mais elle le fera sans crainte, car une Compagnie de chemins de fer ne de-

vient pas facilement insolvable et ne le devient en tous cas pas d'un jour à l'autre. Si une telle crainte était réellement fondée, il serait toujours temps de mettre fin au service régulier entre les deux Compagnies.

En dehors du cas d'insolvabilité du transporteur subséquent, la responsabilité d'une administration de chemin de fer ne peut être que *formelle* (apparente) ou *méritée* par suite d'une faute ou d'une négligence, car là, si elle n'est pas réellement en faute, elle obtient par voie de recours, du transporteur subséquent, tout ce qu'elle a dû payer à l'expéditeur.

Les administrations des chemins de fer suisses ont vivement combattu les dispositions de l'art. 23 et de l'art. 1^{er}, alinéa 1. Elles ont prétendu que, si les dispositions des articles précités n'étaient pas limitées au trafic *interne*, elles se verraient dans l'obligation de ne plus entretenir de service régulier avec les chemins de fer étrangers, et même de ne plus accepter de marchandises pour l'étranger, à moins que celles-ci ne fussent adressées à un commissionnaire domicilié à la frontière, qui recevrait la marchandise et l'expédierait plus loin à ses risques et périls.

Ces menaces sont en réalité sans importance. Dans leur intérêt même, les chemins de fer suisses ne laisseront pas de semblables maisons de commission s'établir à la frontière; ce serait pour eux un trop grand préjudice, car ils perdraient ainsi une bonne partie de leurs revenus. Au contraire, ils établiront avec l'étranger un service régulier et non seulement cela, mais ils se chargeront eux-mêmes de l'expédition de la marchandise au delà de la frontière. Ils auront tout intérêt à agir ainsi, dans les cas du moins où la marchandise est soumise à la frontière à un examen, à une constatation de l'état dans lequel elle se trouve, car alors l'administration de chemin de fer suisse pourra employer à son avantage la disposition finale de l'art. 23, chiffre 1, et prouver que l'accident ou faute ne s'est point produit sur son réseau, et cette preuve sera facile à administrer.

Il en sera autrement lorsque le service régulier établi avec une entreprise de transport étrangère sera un *service direct*. Ici la preuve prévue par l'art. 23, chiffre 1, deviendra difficile et sera même parfois impossible. Et pourtant l'expérience a démontré d'une manière concluante, que même dans ce cas, les administrations de chemins de fer ont tout intérêt à établir un service direct sans qu'il soit besoin de les y contraindre.

On peut en trouver la preuve dans les propres règlements des chemins de fer suisses, ainsi dans le règlement pour le *service direct* avec les chemins de fer en Wurtemberg (du 1^{er} janvier 1864) et avec les chemins de fer bavarois et autrichiens du 1^{er} juin 1864.

Ces deux règlements pour le trafic direct des marchandises avec l'étranger portent le principe de notre projet de loi. d'après lequel la responsabilité solidaire des Compagnies de chemins de fer est limitée à la Compagnie qui a reçu la marchandise, à celle qui l'a délivrée et à celle des Compagnies intermédiaires qui est en faute.

Le § 17, chiffre 4, de ces règlements statue :

« Relativement à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en cas de perte de la marchandise, d'avarie ou de retard, chacune des Compagnies contractantes répond envers l'expéditeur et le destinataire non seulement du dommage arrivé sur son propre réseau, mais aussi de celui qui s'est produit sur le réseau des Compagnies intéressées au transport. Cette responsabilité est déterminée soit par la législation du lieu où la Compagnie a son siège, soit par les règlements de transport qu'on a publiés et qu'on applique dans son trajet interne. Il n'y aura d'exception que dans le cas où il serait statué que la cause de la perte, du dommage ou du retard s'est produite sur le réseau d'une autre Compagnie, soumise pour son trafic interne à une autre législation ou à d'autres règlements. Dans ce cas ce sont les principes de cette dernière législation ou de ces derniers règlements qui trouvent leur application. »

On voit par là que, dans l'espèce qui nous occupe, les Compagnies de chemins de fer ont pris elles-mêmes à leur charge de prouver que l'accident ou la faute ne s'est pas produit sur leur réseau, mais sur celui de la Compagnie qui a transporté postérieurement la marchandise.

L'art. 24 ne se rattache point, comme l'art. 23, aux dispositions de l'art. 1^{er}, alinéa 1, d'après lesquelles les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'accepter et d'exécuter les demandes de transport de marchandises. Toutefois c'est ici le moment de parler de cet article 24, parce que ses dispositions sont assez analogues à celles de l'art. 23.

L'art. 24 pose le principe que le dernier transporteur, c'est-à-dire celui qui délivre la marchandise, répond solidairement pour les transporteurs précédents. Ce principe n'est point, comme l'art. 23, une simple conséquence de cet autre principe dont nous venons de parler, que le commissionnaire et le transporteur répondent également pour les transporteurs postérieurs auxquels ils ont remis la marchandise.

En effet, l'entreprise de transport qui accepte une marchandise pour la transporter, contracte *directement* avec l'expéditeur; peu importe si elle agit comme commissionnaire ou comme transporteur proprement dit; dès lors, si elle est prise à partie au lieu d'un

transporteur postérieur, elle est responsable précisément parce qu'elle a conclu elle-même un contrat avec l'expéditeur. Mais lorsque c'est le dernier transporteur, celui qui délivre la marchandise, qui est pris à partie, il ne peut être déclaré responsable des accidents et des fautes qui ont eu lieu sur les lignes d'un transporteur précédent que si l'on admet en même temps qu'en acceptant la marchandise il est entré dans le rapport de droit créé par contrat entre l'expéditeur et le premier transporteur qui a reçu la marchandise. Et pourtant il n'en est point ainsi lorsque l'un des transporteurs agit comme commissionnaire, c'est-à-dire lorsqu'il remet la marchandise à un transporteur postérieur en concluant un nouveau contrat de transport en son propre nom et lorsque le dernier transporteur reçoit la marchandise sur la base de ce nouveau contrat. Le dernier transporteur n'entrera dans le rapport de droit créé par le contrat originaire avec l'expéditeur que s'il reçoit la marchandise accompagnée de la lettre de voiture originale.

Il suit donc de là que l'art. 24 suppose l'existence d'un service direct ou tout au moins l'obligation des entreprises intéressées d'établir un tel service.

On voit par là que, d'après l'article 23, le transporteur qui accepte une marchandise pour la transporter répond pour les transporteurs qui lui ont succédé, peu importe du reste si ceux-ci ont reçu la marchandise sur la base de la lettre de voiture originaire ou d'une nouvelle lettre de voiture.

Au contraire, d'après l'article 24, le dernier transporteur, celui qui délivre la marchandise, ne répondra des transporteurs qui l'ont précédé que s'il a reçu la marchandise accompagnée de la lettre de voiture originaire; ce sera la condition *sine qua non*. D'après l'alinéa 2 de l'article 24, le dernier transporteur répond pour les transporteurs qui l'ont précédé, même lorsque dans l'intention de l'expéditeur la marchandise devait être accompagnée jusqu'à destination de la lettre de voiture originaire et que, malgré cette intention, la marchandise arrive à destination accompagnée d'une nouvelle lettre de voiture. Mais c'est là une disposition singulière et exceptionnelle, contraire au code de commerce allemand et qui ne se justifie que pour le trafic interne entre les entreprises de transport soumises à cette loi. Il y a là une contrainte indirecte à établir le service direct, contrainte qui ne se justifie à son tour que par la garantie d'un droit de recours illimité.

Ainsi, le dernier transporteur, en délivrant la marchandise, ne répondra pas des transporteurs qui l'ont précédé, même en ce qui concerne le trafic intérieur, si l'expéditeur a lui-même été directement ou indirectement la cause de la nouvelle lettre de voiture

Qui a accompagné la marchandise jusqu'à destination. Du reste, si un accident ou une faute s'est produit sur le réseau d'un transporteur qui n'est pas soumis à la présente loi, le dernier transporteur, en délivrant la marchandise, ne répondra du dommage que pour autant qu'il aura lui-même un droit de recours ou qu'il l'aurait eu s'il ne l'avait pas perdu par sa faute (voir article 24 à la fin).

Une Compagnie de chemins de fer suisse qui fonctionnera comme dernier transporteur et qui aura à délivrer la marchandise ne répondra donc du dommage causé sur un chemin de fer étranger que s'il y a eu *service direct* et si elle a reçu la marchandise en vertu de ce service direct. En effet, la Compagnie de chemin de fer qui fonctionne comme dernier transporteur et qui a reçu la marchandise accompagnée d'une nouvelle lettre de voiture n'aura, d'après la législation étrangère, aucun recours contre un transporteur précédent qui lui a délivré la marchandise accompagnée d'une autre lettre de voiture.

Lorsque le service *n'est pas* direct, la Compagnie de chemin de fer suisse ne répondra jamais pour la Compagnie étrangère pour peu qu'on puisse prouver que l'accident ou la faute s'est produit sur les lignes d'une Compagnie de chemin de fer qui a transporté la marchandise accompagnée d'une lettre de voiture autre que celle qui est parvenue au dernier transporteur. Or, lorsque le service n'est pas direct, cette preuve que le dommage s'est produit sur le réseau d'un transporteur précédent (étranger) n'offrira aucune difficulté, précisément à cause de l'examen de la marchandise qui peut et doit avoir lieu lorsqu'il s'agit de faire une nouvelle lettre de voiture.

Ici se présente, relativement au service direct avec l'étranger et en ce qui concerne la responsabilité des chemins de fer suisses, derniers transporteurs, pour les transporteurs étrangers qui ont précédé, la difficulté relative à la preuve prévue déjà à l'art. 24, alinéa 1 *in fine*, et qui a pour effet de les mettre au bénéfice de dispositions plus douces de la loi étrangère sur la responsabilité.

Cependant cette difficulté n'aura point pour effet d'engager les Compagnies de chemins de fer suisses à ne pas établir de services directs avec l'étranger. Cela résulte du règlement de 1864 cité plus haut et d'après lequel encore ici les Compagnies de chemins de fer ont pris à leur charge de prouver la responsabilité des Compagnies qui ont transporté la marchandise précédemment.

Nous croyons avoir réfuté ainsi les craintes manifestées par les Compagnies de chemins de fer suisses au sujet des articles 1^{er}, alin. 1, 23 et 24. Nous avons à parler maintenant d'une proposition complètement opposée, faite par le « Börsenverein » de Bâle et discutée

vivement au sein de la Commission. Cette proposition tendait à rendre les Compagnies de chemins de fer suisses responsables tant pour les transporteurs postérieurs qu'antérieurs, même lorsque ceux-ci ne sont pas soumis à la présente loi, et à ne point permettre à ces Compagnies suisses de dégager leur responsabilité en tout ou en partie en administrant la triple preuve prévue aux articles 23, 24 (*in fine*), 21 et 22 (du projet primitif).

Cette proposition a été combattue, et en effet des motifs irréfutables de droit et d'équité s'opposent à son admission. L'adoption d'un principe semblable aurait certainement pour effet d'engager les entreprises de transport à ne pas établir de services directs avec l'étranger et même à mettre fin à ceux qui existent actuellement avec des Compagnies de chemins de fer soumises à des législations moins sévères en matière de responsabilité.

Elle aurait, en outre, pour conséquence de rendre les Compagnies de chemins de fer suisses responsables de tous accidents, de toutes fautes arrivées même notoirement sur les lignes d'une Compagnie de chemin de fer étrangère qui a transporté la marchandise avant ou après la Compagnie suisse.

Celle-ci aurait ainsi à répondre de dommages-intérêts complets d'après la législation suisse; alors que d'après la législation étrangère elle n'aurait aucun recours, ou bien seulement comme cela existe en Allemagne, d'après le système des indemnités normales, un recours pour une minime partie des avances faites par elle.

Et cette responsabilité existerait quand même la Compagnie ne serait coupable d'aucune faute, d'aucune négligence, ni dans l'acceptation, ni dans la remise de la marchandise.

Comme la législation suisse ne donne aucun moyen aux Compagnies de chemins de fer suisses de changer les législations étrangères plus favorables en cas d'accidents ou de fautes, il y a là, sitôt que la triple preuve des articles 23 et 24 *in fine* est administrée, un cas de *force majeure* qui exclut toute demande en dédommagement même en cas d'accident arrivé sur le propre réseau de la Compagnie étrangère.

Dans ce cas, les Compagnies suisses, obligées par une législation étrangère plus favorable à subir des pertes inévitables, seraient obligées, puisqu'elles fonctionnent comme dernier transporteur, d'élever au moins les taxes de transport afin de se couvrir, sans probablement y parvenir.

Le système proposé par le « Börsenverein » pourrait très bien avoir pour conséquence l'interruption de tout service direct avec celles des lignes étrangères qui sont soumises à une législation plus

douce au point de vue de leur responsabilité, et qui ne se chargeraient de succéder à des Compagnies étrangères dans le transport de marchandises que si ces marchandises étaient remises sur la base d'un contrat de transport absolument indépendant conclu avec un commissionnaire domicilié à la frontière, qui prendrait vis-à-vis d'elles la position de l'expéditeur, de même que, dans le cas contraire, et s'agissant de transporter des marchandises sur le réseau de lignes étrangères, ces dernières ne consentiraient également jamais à les recevoir sans la désignation d'un destinataire domicilié à la frontière.

Fort heureusement, la législation de l'Allemagne, ainsi qu'il résulte de plusieurs paragraphes de la loi de l'empire allemand sur les chemins de fer (voir §§ 53 à 56 et page 84), paraît vouloir ne plus user de la même douceur vis-à-vis des chemins de fer, et ne plus admettre, en particulier, la fixation de dédomnagements normaux aussi excessivement minimes.

Comme notre voisine, la France, est, au surplus, déjà entrée depuis longtemps dans cette voie et qu'elle use dans la jurisprudence de la même sévérité, on peut prévoir le moment où, en ce qui concerne le service des chemins de fer avec l'étranger, il ne pourra plus être fait qu'un usage très-restreint des moyens d'excuse dans le sens des dispositions finales des articles 23 et 24.

De même, en ce qui concerne le trafic avec des commissionnaires et des voituriers indigènes, qui ne tombent pas sous le coup des dispositions du présent projet, les désagréments qui résultent, pour le public, de la possibilité de la présentation de ces moyens d'excuse seront infiniment moins considérables quand la législation uniforme sur le droit des obligations, prévue par la nouvelle Constitution, aura introduit des règles beaucoup plus sévères que celles qui ont existé jusqu'à présent sur la responsabilité des commissionnaires et voituriers ordinaires.

En ce qui concerne les autres dispositions de l'article 1^{er}, il y a lieu de mentionner qu'ensuite des vœux exprimés par le commerce, quelques prescriptions empruntées à l'article 422 du code de commerce allemand et qui se trouvent dans le projet primitif, ont été modifiées dans le sens d'une plus grande sévérité vis-à-vis des entreprises de transport. Le chiffre 2, alinéa 3, de l'article 1^{er} stipule que le refus de transporter une marchandise sous prétexte de moyens de transport insuffisants n'est admissible que dans le cas d'un encombrement résultant de circonstances extraordinaires. Le privilège garanti par l'article 3 du code de commerce allemand, fondé sur les constructions et établissements de l'entreprise ou les conditions des transports a été biffé, de telle

sorte qu'une pareille exception n'est reçue et ordonnée que lorsqu'il s'agit de l'intérêt public (police militaire).

Il est à remarquer, au sujet des articles 3 et 9, que sur les vœux émis par le commerce, la nature et la forme du connaissance, qui n'est admis que d'une manière facultative, en opposition au simple récépissé, se trouve un peu mieux précisée, et que dans l'article 9 nouvellement ajouté (entre les articles 8 et 9 du projet primitif), on insiste sur les modifications essentielles qui résultent du connaissance en ce qui concerne la reprise et la livraison de la marchandise.

Quant à la proposition de supprimer complètement l'institution du connaissance, nous n'avons pas cru devoir y donner suite.

Alors même que le besoin de ces papiers imités du trafic par mer et faits en vue de grandes distances, c'est-à-dire de transports de longue durée, ne se fera pas sentir de sitôt pour notre trafic restreint, nous avons dû toutefois penser à la possibilité, prochainement réalisable, que des marchandises, accompagnées de papiers semblables nous soient expédiées depuis l'extérieur. Précisément à cause de ce cas, l'article 9 nouvellement introduit est de nature à faciliter la solution de plus d'une difficulté.

Le vœu opposé, parti de Genève, de rendre l'institution obligatoire, a pu encore moins être pris en considération. On aurait ainsi chargé sans raison nos entreprises de transport vis-à-vis de l'extérieur, attendu que les grands États voisins avec lesquels nous commerçons essentiellement, la France, l'Autriche et l'Allemagne, ne connaissent pas cette contrainte concernant l'établissement de connaissances.

Le projet déjà plusieurs fois cité d'une loi de l'empire sur les chemins de fer (art. 37) contient en opposition à un vœu émis par le commerce, en août 1873, une disposition n'introduisant l'institution que facultativement.

Ad art. 7. Sous le chiffre 3 et s'agissant d'un des moments décisifs à partir desquels le droit de disposer de la marchandise passe au destinataire dont le nom figure sur la lettre de voiture, on indique celui de la demande de livraison ou de la demande de la lettre de voiture. Le code de commerce allemand, art. 405, prescrit au lieu de cela la formation d'une demande juridique et l'art. 41 du projet de loi de l'empire sur les chemins de fer, mentionné plus haut, le dépôt de l'exploit de demande. Nous sommes partis de l'idée qu'il ne s'agissait au fond que de la manifestation claire et nette de la volonté du destinataire vis-à-vis du transporteur, qu'il entendait se mettre au bénéfice de la lettre de voiture qui lui ac-

cordait la libre disposition de la marchandise à son arrivée, et qu'on n'arriverait qu'à provoquer des actes de procédure parfaitement superflus, si l'on entendait faire dépendre la question de savoir si la manifestation de cette volonté est sérieuse ou non de la formation ou du dépôt d'une demande. Cette formation ou ce dépôt ne saurait naturellement rien changer aux rapports de propriété et de droit qui existent véritablement. Si le destinataire, par exemple, est un simple agent ou commis de l'expéditeur, celui-ci pourra disposer librement vis-à-vis du destinataire de la marchandise, même après le dépôt d'une demande, et intervenir à cette fin avec succès dans le procès pendant avec le transporteur.

Ces considérations suffisent également pour démontrer le mal fondé d'une proposition partie de Lucerne et tendant au retranchement des deux dispositions contenues à l'art. 7, chiffres 2 et 3.

L'art. 8, tiré dans sa partie essentielle du règlement d'exploitation des chemins de fer suisses de 1862, s'en sépare toutefois en ce qui concerne l'avis de l'arrivée de la marchandise, pour lequel, conformément à un vif désir émis par le commerce, on a fixé un délai de 24 heures. Il n'a été présenté par les administrations de chemins de fer aucune observation contre l'innovation déjà contenue dans le projet primitif et d'après laquelle l'arrivée de la marchandise doit être promptement signalée, alors même que le délai de livraison ne serait pas écoulé. Le projet d'une loi de l'empire allemand sur les chemins de fer, cité plus haut, contient la même disposition dans son art. 43.

Les scrupules très-vifs émis par les administrations de chemins de fer contre l'égalité de position faite aux marchandises pour lesquelles le délai de livraison est déjà écoulé au moment de leur arrivée et les marchandises voyageant en grande vitesse, en vue de raccourcir le délai d'avis de 4 heures, ne nous ont pas paru fondés. Avec un personnel suffisant, cette obligation peut être remplie, ainsi que l'affirme le commerce, sans trop de difficultés, attendu qu'on peut avoir connaissance assez à temps du retard dans l'arrivée des marchandises voyageant en petite vitesse.

Les nouvelles dispositions additionnelles de l'art. 10, qui figuraient déjà au projet primitif, se rapportent exclusivement au trafic par chemins de fer. Il a été par là donné satisfaction aux vœux aussi vifs que légitimes, selon nous, du commerce.

L'art. 11, qui correspond essentiellement à l'art. 9 de l'avant-projet, a été emprunté au règlement d'exploitation des chemins de fer suisses de 1862 et contient une disposition introduite dans la loi sur la demande du « Börsenverein » de Bâle, en vertu de laquelle les entreprises ont l'obligation, avant de réexpédier une marchan-

dise dont le destinataire est demeuré introuvable, d'en donner connaissance à l'expéditeur. En outre, et pour le cas d'une vente extrajudiciaire, une publication est prescrite.

Le projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer, déjà cité, a également supprimé dans son art. 47, alinéa 6, la simple vente extrajudiciaire autorisée par l'art. 16 du règlement d'exploitation des chemins de fer allemands de 1870 et 1871 ; il va même jusqu'à prescrire la vente par enchères publiques. La disposition finale de l'art. 11 (primitivement 9) de notre projet, portant que le transporteur doit veiller, dans ces circonstances, autant que possible aux intérêts présumés du propriétaire, a obtenu droit de cité dans le projet susmentionné sous une forme quelque peu modifiée.

Ad art. 12 (primitivement 10). Ces dispositions sur le retard sont de beaucoup plus sévères que le code de commerce allemand, qui contient le principe maintenu également dans l'art. 52 du nouveau projet allemand plus haut cité et statuant que la preuve des soins d'un bon transporteur suffit pour motiver l'excuse. Mais elles sont déjà renfermées à peu près complètement dans le règlement d'exploitation des chemins de fer suisses de 1862, art. 59, et il n'y a, par conséquent, aucun motif de les adoucir.

Ad art. 13 et 14 (primitivement 11 et 12). Nous trouvons résumés ici les principes qui régissent depuis longtemps le droit commercial en France et en Allemagne, et en vertu desquels la valeur entière de la marchandise doit être remboursée au moment et au lieu de la livraison, dans le cas d'une perte totale (marchandise perdue, détruite ou avariée), lorsqu'elle n'a pas pour cause la force majeure, la propre faute de l'expéditeur ou la nature de la marchandise (vice propre).

L'art. 15 (primitivement 13) vise le cas spécial et laissé jusqu'à présent de côté par les législations qui se sont succédé, de la déclaration de la valeur. On donne d'un côté par là à l'expéditeur l'occasion de prendre sur lui, en faisant une déclaration de valeur minime, une part du dommage survenu ensuite d'une légère faute de l'entreprise ou d'un hasard dont elle est responsable, et d'économiser ainsi totalement ou partiellement la prime d'assurance exigée naturellement des entreprises lorsqu'il s'agit de marchandises dont la valeur est déclarée. D'un autre côté, les expéditeurs ont également l'occasion de se couvrir en plein, au moyen d'une déclaration de valeur supérieure à la valeur réelle de la marchandise et en payant ainsi une prime plus forte, de la perte indirecte qu'ils subissent et qui dépasse la valeur de la marchandise. La preuve que cette disposition répond à un véritable besoin git dans le fait remarquable que le projet de loi de l'empire allemand sur

les chemins de fer s'est trouvé amené à introduire dans son art. 55, du moins en partie, les principes proclamés par cet article.

L'art. 16 (primitivement 14) garantit, dans tous les cas où la perte totale repose sur le dol ou une imprudence grave à la charge de l'entreprise, une indemnité complète et comprenant également le préjudice indirect. Il est indifférent que le lésé se soit déjà procuré cette réparation au moyen d'une déclaration de valeur supérieure ou non, ou même qu'il ait pris sur lui, en sa qualité pour ainsi dire de propre assureur, une partie du dommage en faisant une déclaration de valeur inférieure.

Les principes posés dans cet art. 16 sont complètement d'accord avec la théorie déjà ancienne du droit commun, en vertu de laquelle toute condition ou restriction contractuelle apportée à la responsabilité est nulle et non avenue lorsqu'il s'agit de dol ou de négligence grave. Mais ils répondent également à un besoin très-impérieux du commerce et il est, par conséquent, absolument incompréhensible de voir celui-ci se réunir aux Compagnies de chemins de fer pour demander le retranchement de cet article.

Le nouveau projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer a également adopté ces dispositions dans son article 55, dernier alinéa, et supprimé l'expression équivoque de « mauvais procédés » de l'art. 396 du Code de commerce allemand pour la remplacer par celle de « dol et négligence grave. »

L'art. 18 (primitivement 16), qui statue en cas de perte partielle les mêmes règles concernant l'indemnité, qu'en cas de perte totale de la marchandise, a donné lieu aux interprétations les plus diverses. Le désir, exprimé de divers côtés, d'introduire en lieu et place l'art. 396, alinéa 3, du Code de commerce allemand, n'a pas pu être pris en considération, car cet alinéa ne vise pas les cas où la valeur a été déclarée, cas qui doivent cependant être compris dans cette disposition, puisque, lorsqu'il s'agit de perte partielle, aussi bien que lorsqu'il s'agit de perte totale, il doit être tenu compte d'une propre assurance partielle ou, dans le cas contraire, d'une réparation du dommage indirect ou individuel, calculé d'avance, suivant la déclaration de valeur qui a été faite.

Le rejet, en principe, d'indemnités normales obligatoires contenu dans l'art. 19 (primitivement 17) a également été adopté, ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, dans le projet de loi sur les chemins de fer allemands, art. 55. De même, l'admission exceptionnelle de pareilles indemnités normales, s'agissant de marchandises pour lesquelles, à cause de leur valeur spéciale, une déclaration de valeur est prescrite, a été adoptée dans le projet allemand, art. 58. L'art. 57 dudit projet a exclu toute responsabilité,

même lorsque le dol et la négligence grave ont été prouvés dans le cas où, s'agissant d'argent, de papiers de valeur ou d'objets précieux, on aurait omis de faire une déclaration de valeur. Une pareille décharge de toute responsabilité dans le cas du défaut de la déclaration de valeur ne nous paraît toutefois absolument commandée que lorsqu'il s'agit d'envois d'argent ou de billets de banque par la poste.

A l'art. 20 (primitivement 18), nous avons introduit aux alinéas 3 et 4 plusieurs présomptions légales dans l'intérêt du public, et à l'alinéa 4 une présomption légale dans l'intérêt des entreprises, pour donner au juge quelques points d'appui en matière de preuve dans les cas de perte totale ou partielle. Il va sans dire que la contre-preuve n'est pas exclue.

L'art. 21 (primitivement 19) a reçu sa forme actuelle entrant dans le détail des choses sur la demande, en particulier, du «Börsenverein» de Bâle, énergiquement soutenue par les membres bâlois de la Commission d'experts. On a craint qu'en se bornant à poser des principes généraux quant à l'admission exceptionnelle de présomptions légales contractuelles ou réglementaires en faveur des entreprises, celles-ci n'arrivassent, par voie de règlement, à limiter leur responsabilité dans les mêmes proportions que la chose a lieu par le code de commerce allemand. Avec la rédaction actuelle, les limites dans lesquelles les entreprises de transport sont autorisées à ne pas faire la preuve qu'une perte ou une avarie est la conséquence de la force majeure, de la nature même de la marchandise ou de la propre faute de l'expéditeur ou du destinataire, sont tracées par la loi elle-même d'une manière précise, et, à plusieurs points de vue, elles sont beaucoup plus étroites que ce n'est le cas pour le code de commerce allemand.

Nous avons complètement laissé de côté la présomption légale contenue à l'art. 424, alinéa 1, n° 2, combiné avec l'alinéa 2 dudit article du code de commerce allemand, portant que tous les dommages résultant d'un emballage insuffisant doivent véritablement être envisagés comme provenant de cette cause jusqu'à preuve du contraire.

Que l'entreprise ne puisse pas être recherchée pour les suites d'un emballage insuffisant, lorsqu'elle a eu soin de faire toutes réserves en prenant livraison de la marchandise, c'est là un point qui ne saurait être mis en doute en présence de la rédaction de l'art. 5, reproduit littéralement par l'art. 13 dans les exemples tirés de la propre faute de l'expéditeur ou du destinataire. Mais la preuve sur la question de savoir si un dommage est véritablement la conséquence d'un emballage insuffisant, ou s'il n'est

pas plutôt le résultat d'une faute commise par l'entreprise de transport ou d'un hasard quelconque dont elle est responsable, doit être faite, d'après notre loi, par l'entreprise, sans que celle-ci puisse se mettre au bénéfice d'une présomption légale quelconque en agissant dans chaque cas spécial conformément aux règles de la procédure ordinaire, c'est-à-dire en faisant intervenir, chose probable, du moins dans la plupart des cas, un rapport d'experts.

Le projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer a conservé, au contraire, dans son art. 53, alinéa 2, n° 2, cette prescription abandonnée par nous, et n'est pas allé, en général, aussi loin que nous dans les restrictions qu'il a apportées aux présomptions réglementaires admises par le code de commerce allemand. Cependant, il s'accorde complètement sur un point très-essentiel, et cela sans qu'il fût possible à ses auteurs d'avoir connaissance de cette disposition, qui a été introduite dans la loi par la Commission dans sa séance, avec la rédaction actuelle de l'art. 21. Il n'admet, art. 53, alinéa 3, les présomptions légales en question que lorsque la Compagnie a prouvé au préalable: « que dans les circonstances climatiques, de température, etc., du cas en question, le dommage doit être recherché dans la nature même de la marchandise, sans qu'on puisse lui reprocher une négligence pour la manière dont elle a traité cette dernière, ou une faute quelconque », et n'a pu provenir que de la façon présumée. C'est la même pensée que celle que nous avons exprimée d'une manière plus complète et plus précise en adoptant dans notre art. 21 une disposition finale au chiffre 1, conformément à la proposition déposée par M. Carrard, de Lausanne, au sein de la Commission d'experts, par la répétition, dans chacun des 7 chiffres, de l'expression « dans les circonstances données », ainsi que par le dernier alinéa de l'art. 21.

A l'art. 22 (primitivement art. 20), la disposition finale seule du projet primitif avait suscité des répugnances et a, en conséquence, été retranchée.

Les articles 23 et 24 (primitivement 21 et 22) ont déjà été élucidés plus haut, à l'occasion de l'alinéa 1 de l'art. 1^{er}.

Ad art. 26 (primitivement 23). Aucune opposition contre cet article n'a été faite par le commerce.

Les administrations de chemins de fer ont évidemment méconnu la portée de l'alinéa 1, en supposant que le droit d'actionner la Compagnie intermédiaire, soit la personne isolée, sans la preuve spéciale que l'accident ou la faute sont arrivés sur le chemin de fer intermédiaire en question, par la faute de la personne incriminée, puisse être exercé. Le fait que cette preuve implique le droit d'ac-

tionner l'entreprise nous paraît avoir été exprimé d'une manière claire et non équivoque.

Les administrations de chemins de fer avaient proposé de retrancher les alinéas 2 et 3, dans l'opinion que le contraire devait être stipulé. Elles n'ont pas réfléchi que, dans ce cas également, un recours de la Compagnie condamnée, qui s'est adressée en première ligne au transporteur qui la précède ou qui la suit, au moyen d'une demande juridique, sans succès, contre une autre Compagnie en faute ou contre une personne isolée également en faute, se trouverait aussi exclu.

L'art. 26^a a été ajouté au projet primitif. Il a trait seulement et uniquement au rapport que soutiennent entre elles les entreprises qui ont concouru au transport. En ce qui concerne l'expéditeur et le destinataire, l'impossibilité de constater sur quelle partie du parcours l'accident ou la faute entraînant la responsabilité a eu lieu, n'a pas d'autre conséquence que celle qui est réglée par les articles 24 et 25, c'est-à-dire que la Compagnie prenante ou la Compagnie cédante est absolument responsable vis-à-vis d'eux, sans qu'elle puisse se prévaloir des raisons d'indemnité contenues dans les dispositions finales.

Les articles 27 à 32 ont été généralement approuvés, aussi bien par les administrations de chemins de fer que par le commerce, dans leur contenu, abstraction faite de quelques propositions isolées tendant à la suppression de toute espèce de droit de gage. Quelques observations touchant à la rédaction du projet primitif ont été prises en considération.

Ad art. 32 (primitivement 29). Une disposition nouvelle ajoutée à l'avant-projet est celle qui figure sous le chiffre 1, 2^e alinéa, aux termes de laquelle l'extinction de la réclamation par la réception de la marchandise et le paiement des frais qui la grèvent, prévues au 1^{er} alinéa, ne se rapportent pas à des réclamations pour cause de retard, pourvu qu'elles soient faites à bref délai. Cette modification au droit existant a également été admise par le projet allemand, § 46, chiffre 1, sûrement ensuite d'une demande du commerce allemand réuni en assemblée générale, à Leipzig, au mois d'août 1873. Bien plus, celui-ci est allé encore plus loin dans l'intérêt du public qu'il n'avait été demandé par cette réunion, attendu qu'il a accordé un délai de 4 semaines au lieu de 8 jours dès la délivrance. Nous estimons que le délai de 8 jours est suffisant.

Les exceptions prévues à l'alinéa 2, chiffre 3 (primitivement 2), ont été maintenues malgré la protestation énergique des administrations de chemins de fer. Elles sont, dans ce qu'elles ont d'essentiel, identiques aux dispositions et à la jurisprudence du

droit zuricois (art. 1662 du code zuricois et commentaire d'Ullmer à l'appui, n° 2278) et ont également été adoptées dans le projet d'une loi sur les chemins de fer allemands (art. 45, alinéa 1, et art. 46, n° 3).

La faculté d'une réserve unilatérale, au moment de la prise de livraison de la marchandise, était très-limitée dans l'avant-projet par un article spécial sous chiffre 30, qui a été retranché, sur le désir exprimé par le commerce, du projet actuel. Suivant la rédaction actuelle de la loi, la Compagnie cédante ne conserve que le droit, si, lors de la prise de livraison de la marchandise et le paiement de tous les frais dont elle est grevée, des réclamations sont réservées de nommer, conformément à l'art. 33, des experts chargés de procéder à la visite officielle de la marchandise et de demander, en conformité de l'art. 34, l'autorisation de la déposer aux frais et périls du destinataire, qui devra payer tous les frais qui pourront en résulter si la réclamation réservée est envisagée comme mal fondée.

Nous avons cru découvrir dans ce droit donné aux entreprises, lorsque des réserves unilatérales au sujet de réclamations postérieures sont combinées avec les courtes prescriptions de l'article 35, un correctif suffisant pour les dangers que pourrait courir l'entreprise cédante. Le projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer envisage, au contraire, (cela ressort des motifs à l'appui de l'art. 46) toute réserve unilatérale concernant une réclamation postérieure, comme n'ayant absolument aucune valeur.

L'art. 34 constituait dans le projet primitif l'alinéa 2 du premier art. 29. Les dispositions qu'il contient ont été formulées dans un article indépendant pour éviter le malentendu qui se produisait si l'on admettait qu'elles ne se rapportent qu'aux cas litigieux visés par l'art. 33 sur la perte présumée ou le vice propre de la marchandise, tandis qu'elles peuvent très-bien se rapporter aux conflits qui surgissent au sujet des frais grevant la marchandise. S'il ne s'agit purement et simplement que de contestations de cette dernière catégorie, il est clair qu'il peut être fait abstraction d'une constatation de la nature de la marchandise et que celle-ci doit être laissée à la libre disposition du destinataire si le montant des frais contestés est déposé en mains tierces.

Ad art. 35 (primitivement 32). En ce qui concerne la courte prescription des actions en matière de transport, nous nous sommes trouvés amenés à une série de modifications essentielles du droit actuel.

En ce qui touche d'abord le point de départ de la prescription, notre projet se distingue du code de commerce allemand aussi bien

que des deux projets de M. Munzinger en ce sens que le même temps est fixé pour le retard ou la perte totale; c'est le délai de 4 semaines après lequel la marchandise, alors même qu'il n'existerait qu'un retard, peut-être envisagée comme perdue. Cette disposition repose sur le principe posé dans le code zuricois (articles 1650 et 1667) et n'a été combattu ni par les administrations de chemins de fer, ni par les organes du commerce. Le projet allemand, par contre, a laissé les choses au point où elles en étaient à teneur des prescriptions opposées du code de commerce, qui place sur la même ligne, dès qu'il s'agit du moment à partir duquel la prescription commence à courir, le retard et l'avarie.

En ce qui touche, en second lieu, l'interruption de la prescription, nous avons placé sur la même ligne, pour couper court à de sérieux abus, la réclamation extrajudiciaire adressée à la Direction et la formation d'une demande juridique.

Cette disposition, qui a également été adoptée dans le projet allemand, art. 67, a été encore aggravée sur la demande du commerce et au préjudice des entreprises, à mesure que la prescription, une fois interrompue, commence à courir de nouveau lorsque la Direction, après avoir refusé d'admettre la réclamation, a également restitué les pièces probantes qui lui avaient été confiées. Abstraction faite de cette aggravation, le projet allemand ne paraît se distinguer du nôtre qu'en ce que, tandis que, suivant le premier, le temps qui s'écoule jusqu'à la réclamation adressée à la Direction doit être compté avec celui de la prescription qui recommence à courir sur le refus d'accepter la réclamation, suivant le dernier une prescription annale, absolument nouvelle, commence à courir à compter du jour où ce refus est intervenu.

En ce qui concerne enfin les exceptions à cette courte prescription, nous avons statué dans la disposition finale de l'art. 35 absolument les mêmes dispositions que celles qui figurent à l'art. 32, alinéa 2, chiffre 30, et qui ont trait à l'extinction de la réclamation par la réception, sans réserves, de la marchandise. Les principes qui justifient cette exception sont évidemment les mêmes dans les deux cas. On ne comprend donc pas très-bien pourquoi le projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer ne statue, art. 67 *in fine*, que l'exception résultant de la tromperie ou de l'infidélité. Quant au droit de restitution se fondant sur l'enrichissement sans motif, qui tombe d'après notre projet sous le coup de la prescription ordinaire, le projet de loi de l'empire allemand sur les chemins de fer paraît avoir statué dans son art. 64, au moins dans la supposition qui donnera lieu, probablement le plus souvent, à l'exercice de ce droit, c'est à dire lorsqu'une marchandise a été vendue étant

présumée n'avoir pas de propriétaire, une prescription annale toute spéciale qui commence à courir à compter du jour où le délai fixé par une publication officielle pour la prise de livraison de la marchandise présumée sans propriétaire, est écoulé.

Le fait que les matières concernant les transports rappelées à l'art. 36 (primitivement 33) (transport des personnes en opposition au transport des marchandises) ont été exceptées dans la rédaction de cette loi, est la conséquence du principe de compétence établi par l'art. 38 de la loi sur les chemins de fer. Cependant nous avons cru devoir empiéter sur les dispositions qui sont à édicter sur la matière, soit dans des lois spéciales ou dans des règlements d'exploitation, soit dans un droit uniforme sur les obligations, au moins pour autant que nous envisagions le principe de l'art. 38 comme également applicable à cette partie du contrat de transport. La responsabilité des entreprises prévue à l'art. 38 pour les actes de leur personnel ne saurait, en somme, être différente suivant qu'il s'agit d'un véritable contrat de transport ou d'expédition, ou des contrats de transport visés par cet article.

Ad art. 37 (primitivement 34). La disposition sous chiffre 1, introduisant pour le voyageur un dédommagement normal facultatif de fr. 4 par livre, est tirée à peu près textuellement du règlement de transport des chemins de fer suisses, art. 31, alinéa 1, et art. 32, chiffre 2.

Vis-à-vis de ce règlement suisse sur les transports, la disposition sous chiffre 1 ne doit être envisagée comme plus sévère que pour autant que le règlement suisse permet à l'entreprise de faire la preuve, en opposition au dédommagement normal, d'une valeur inférieure. Nous sommes partis du point de vue que le voyageur est dans la règle lésé, abstraction faite de la valeur réelle des objets qu'il emporte avec lui, par la perte de son colis qui ne se retrouve pas au lieu d'arrivée, cela d'autant plus qu'il se propose peut-être de continuer son voyage, et qu'il n'était, par conséquent, que juste de lui donner droit au dédommagement normal sans restriction et d'interdire à l'entreprise de faire la preuve d'une valeur inférieure.

Sous chiffre 2, nous avons, par contre, réservé au voyageur le droit de n'accepter absolument aucun dédommagement normal et de faire valoir ensuite lui-même sa demande d'indemnité, à teneur des prescriptions sur le transport des marchandises, si durant le cours de son voyage, c'est-à-dire avant qu'il ne soit arrivé au lieu où il a son domicile, ou dans lequel il a l'intention de se fixer définitivement, il a demandé ou accepté ce dédommagement normal. Nous avons considéré, en admettant cette disposition, qu'une per-

sonne en voyage n'est pas dans la situation de trouver un conseil qui l'éclaire sur ses droits et que souvent la disparition de ses effets la place dans une situation économique excessivement pénible, qui fait que l'acceptation provisoire de ce dédommagement normal est pour elle une nécessité. Si le voyageur, après être arrivé au lieu de son domicile ou de son établissement probable, accepte ou exige, sans faire de réserve, le dédommagement normal, il est, par contre, clair qu'il renonce par là vis-à-vis de l'entreprise à toute autre demande d'indemnité. Notre projet ne contient aucune disposition spéciale aux effets des voyageurs concernant la question de savoir comment il y a lieu de procéder lorsque le colis se retrouve plus tard. Nous sommes partis de l'idée que le voyageur est bien en droit de réserver, au moment de l'acceptation par lui du dédommagement normal ou d'une indemnité ultérieure, dans le sens de l'art. 17, une remise ultérieure des effets, mais que ce droit n'appartenait en aucune façon à l'entreprise et que même, sans réserve de ce genre, un enrichissement sans motif de l'entreprise résultant de la découverte du colis perdu pourrait être attaqué.

Ad art. 38 (primitivement 35). Aucune opposition ne s'est manifestée contre l'introduction, dans la loi, de ces principes empruntés essentiellement à la jurisprudence française. Sous la dénomination d'employés sont compris, aux termes de la jurisprudence française absolument fixe sur ce point et adopté dernièrement par le Tribunal de commerce de l'empire allemand (*Präjudiciensammlung*, Vol. XI, page 91), les ouvriers ordinaires, quand et pour autant qu'ils agissent au nom de l'entreprise de transport.

Ad art. 39 (primitivement 36). Les administrations de chemins de fer ont proposé le retranchement de tout l'article, parce que les cas dans lesquels on exclut la force majeure indiqués sous nos 1, 4, 5 et 6 se comprennent d'eux-mêmes, et que ceux indiqués sous nos 2 et 3 constitueraient à leur égard une injustice.

La Société commerciale de Bâle avait également demandé le retranchement de l'article, mais dans l'idée que les exclusions de la force majeure prévue sous chiffres 2 et 3 allaient également de soi.

Comme le Comité de la Société suisse de l'industrie et du commerce ne s'est pas joint à cette manière de voir, nous avons cru devoir maintenir ces dispositions.

Sous chiffre 1 nous avons indiqué, au moyen d'une disposition additionnelle au projet primitif, que cette prescription ne fait en aucune façon double emploi avec l'alinéa 2 de l'article précédent. Un accident qui survient ensuite d'un délit commis par un employé, sans que ce délit ait été perpétré au service de l'entreprise ou dans l'exécution d'un contrat de transport déjà intervenu, ne doit pas

être envisagé, d'après l'alinéa 2 de l'art. 38, comme une faute de l'entreprise. Toutefois, dans les cas où l'entreprise n'a pas seulement à répondre d'une faute qui peut être démontrée, mais d'un hasard pour autant qu'il ne peut être qualifié de force majeure, ce délit ne doit pas être envisagé à ce point de vue, ce qui revient à dire que l'exception tirée de la force majeure doit être complètement écartée.

Nous nous sommes déjà exprimés plus haut sur ces dispositions en apparence très-dures.

Il en est de même en ce qui concerne les principes contenus à l'art. 40 et à l'alinéa 1 de l'art. 41.

L'alinéa 2 de l'art. 41, qui prévoit des dispositions législatives ultérieures concernant les recours qui pourront être adressés au Tribunal fédéral contre les jugements ou prononcés des tribunaux cantonaux a été ajouté au projet primitif sur le vif désir qui en a été manifesté par les administrations de chemins de fer.

Moyennant les développements et les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur, en exécution de l'art. 38, chiffre 1, de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, du 23 décembre 1872, de déposer le projet de loi ci-après, dont nous vous recommandons l'adoption.

Nous profitons de cette occasion pour vous assurer, Monsieur le Président et Messieurs, de notre considération la plus distinguée.

Berne, le 26 mai 1874.

Au nom du Conseil fédéral suisse.
Le Président de la Confédération :
 SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
 SCHNESS.

Projet.

Loi fédérale

concernant

les questions de droit qui se rattachent au transport et à l'expédition des marchandises au moyen des chemins de fer et des autres entreprises de transport concédées par la Confédération (bateaux à vapeur).

(Daté 26 mai 1874.)

I.

De la formation du contrat de transport.

Article 1^{er}.

Obligation des entreprises de transports de contracter avec le public.

Toute entreprise de transport concédée par la Confédération (chemins de fer, bateaux à vapeur) et mise à la disposition du public pour le transport des marchandises, doit, sous réserve des dispositions de la loi sur la régie des postes, recevoir et exécuter les demandes de transport de marchandises, qui lui sont faites, sur son propre parcours, et même au delà, sur les lignes d'autres entreprises de transports avec lesquelles elle est en relations régulières. Cette obligation, néanmoins, est subordonnée aux conditions suivantes :

- 1° que les marchandises ne soient pas impropres à être transportées, soit par leur nature, soit à raison de leur emballage, conformément aux règlements promulgués ou approuvés par le Conseil fédéral, soit, à défaut de règlements ou en cas d'insuffisance de ceux-ci, eu égard à l'organisation et au mode d'exploitation de l'entreprise ;
- 2° que les moyens de transport ne soient pas insuffisants par suite d'un encombrement résultant de circonstances extraordinaires ;
- 3° que l'expéditeur se soumette aux règles générales admises par l'usage quant au prix et autres conditions de transport.

Aucun expéditeur ne peut être favorisé aux dépens d'un autre quant à l'époque de la réception et de l'expédition des marchandises, sans un motif valable d'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article, qu'elle soit le fait de l'administration ou de la Direction de l'entreprise, ou de quelqu'un de ses employés (voir Titre VII, art. 38), donne droit à une demande en indemnité contre l'entreprise pour le dommage qui en est résulté.

Art. 2.

Obligation pour l'expéditeur de remettre une lettre de voiture.

L'entreprise de transport (le transporteur) a le droit d'exiger de l'expéditeur une lettre de voiture qui, sous réserve des dispositions contenues au titre VII, art. 40, fasse preuve de tous leurs droits et de toutes leurs obligations réciproques.

Cette lettre de voiture doit contenir :

- 1° le lieu et la date de sa remise ;
- 2° l'indication du transporteur qui la reçoit ;
- 3° la désignation de la marchandise d'après la marque, les numéros et le nombre des colis, la nature de leur emballage et leur contenu, avec indication du poids brut, à moins qu'ils n'appartiennent à des catégories qui, selon les règlements promulgués ou approuvés par le Conseil fédéral, ne peuvent être enregistrés d'après le poids ;
- 4° la signature de l'expéditeur, ou sa griffe imprimée ou timbrée ;
- 5° la désignation claire et précise du destinataire, de l'endroit de la destination, ou, s'il y a lieu, l'indication que la mar-

chandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur en un lieu déterminé (station restante) ;

- 6° s'il existe, entre le lieu de l'expédition et le lieu de la destination, plusieurs voies différentes, l'adresse de la lettre de voiture doit préciser la voie à suivre.

Si cette désignation n'a pas été faite, le transporteur choisit la voie qui lui paraît la plus convenable pour l'expéditeur ;

- 7° la valeur de la marchandise doit être désignée lorsqu'il s'agit d'objets précieux, d'espèces et de papiers de valeur, ou de tout autre objet dont le prix de transport est calculé en raison de sa valeur, d'après les tarifs dûment publiés ;
- 8° la lettre de voiture doit mentionner exactement le prix du transport et l'époque de la livraison toutes les fois qu'il est dérogé, à cet égard, à la règle générale telle qu'elle résulte soit de dispositions dûment publiées, soit, à leur défaut, de l'appréciation équitable des circonstances ;
- 9° la lettre de voiture doit enfin mentionner les stipulations particulières qui peuvent intervenir entre les parties sur d'autres points réservés au titre VII, art. 40.

Art. 3.

Doubles de lettres de voiture. Récépissés. Connaissements.

L'expéditeur a le droit d'exiger que le transporteur lui donne un reçu de la marchandise, ce qui peut se faire soit par un double de la lettre de voiture, soit, si la marchandise est expédiée sans lettre de voiture, par un récépissé désignant la marchandise, conformément aux chiffres 3 et 7 de l'article précédent.

Par contre, le transporteur n'est pas tenu, sauf convention spéciale, de délivrer un connaissance au porteur ou à l'ordre de l'expéditeur ou d'une tierce personne.

En dérogation aux dispositions de l'art. 8, le transporteur qui a fourni un connaissance doit délivrer la marchandise à celui-là seul qui, au lieu de la destination, se légitime en bonne forme comme détenteur de cette pièce. En dérogation aux articles 6 et 7, le transporteur, sans égard à des relations avec l'expéditeur, contracte une obligation directe vis-à-vis du futur détenteur légitime du connaissance, conformément aux clauses de cette pièce.

Art. 4.

Des papiers qui doivent accompagner les marchandises.

Si, avant d'être remises au destinataire, les marchandises doivent être visitées par la douane, l'octroi ou la police, l'expéditeur est obligé de fournir au transporteur les papiers nécessaires à cet effet (déclarations de douane, déclarations d'origine, certificats de santé, etc.).

L'expéditeur répond de leur régularité et de leur vérité envers le transporteur et, sous réserve des dispositions suivantes, il doit le garantir de tout dommage ou de toute peine résultant de l'irrégularité, de l'insuffisance ou de l'absence complète de ces papiers.

Si l'expéditeur s'enquiert auprès du transporteur de la nécessité de fournir ces papiers et des formalités à suivre pour leur régularisation, le transporteur est tenu de lui faire part de toutes les dispositions qu'il connaît à cet égard. Le transporteur doit, même sans y être invité par l'expéditeur, attirer l'attention de celui-ci sur toute erreur facilement reconnaissable qu'il commettrait en oubliant de fournir ces papiers ou en en fournissant d'irréguliers.

Les peines et les dommages résultant de la non-exécution de cette obligation sont à la charge du transporteur, qui, s'il y a lieu, doit en indemniser l'expéditeur.

Art. 5.

De l'emballage.

L'expéditeur est chargé de l'emballage, qui doit être approprié à la nature de la marchandise et à celle des moyens de transport.

Le transporteur qui a accepté une marchandise sans faire de réserves à l'égard de l'emballage, ne peut rendre l'expéditeur responsable de défauts d'emballage qui auraient dû être remarqués lors de l'expédition, à moins qu'il n'y ait dol de la part de l'expéditeur.

De telles réserves n'ont du reste de valeur que si les défauts de l'emballage sont spécialement indiqués soit dans la lettre de voiture, soit dans une pièce à part.

II.

**Des droits et des obligations des parties en ce qui concerne
l'exécution du contrat de transport.**

Art. 6.

Renonciation de l'expéditeur.

L'expéditeur a le droit de retirer la marchandise tant qu'elle n'a pas été expédiée.

Dans ce cas, il doit indemniser le transporteur pour le dépôt des marchandises et le préjudice qu'il lui cause par sa renonciation, à moins toutefois que cette renonciation n'ait été provoquée par un retard dans l'expédition de la marchandise.

Art. 7.

**Du moment où cessent les pouvoirs de l'expéditeur
et où commencent ceux du destinataire.**

Même après l'expédition de la marchandise, l'expéditeur a le droit de donner des instructions tendant à se la faire restituer ou à la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu autres que ceux désignés dans la lettre de voiture.

Le transporteur n'est obligé de se conformer à ces instructions que si elles lui parviennent par l'entremise du bureau, soit station d'expédition.

L'expéditeur n'a plus le droit de les donner après que la marchandise est parvenue à destination :

- 1° si le transporteur a déjà remis la lettre de voiture au destinataire ;
- 2° ou si celui-ci a été avisé de l'arrivée de la marchandise et invité à la retirer ;
- 3° ou enfin si le destinataire désigné a, déjà avant d'avoir reçu cet avis, spontanément demandé la livraison de la marchandise, ou même seulement celle de la lettre de voiture.

Aussitôt que l'une ou l'autre de ces trois alternatives est survenue, le transporteur n'a plus à suivre que les instructions du destinataire, sinon il est responsable de la marchandise envers celui-ci.

L'expéditeur et, suivant le cas, le destinataire répondent vis-à-vis du transporteur des fâcheuses conséquences (débours, dommages, retards) que ces directions postérieures peuvent lui causer. Il n'est apporté, par cette disposition, aucune modification aux rapports juridiques qui existent entre l'expéditeur et le destinataire.

Lettre d'avis et livraison des marchandises.

Art. 8.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de sa destination, et dans les vingt-quatre heures au plus tard, le transporteur, à moins de dispositions contraires de la lettre de voiture ou de directions postérieures de l'expéditeur (art. 7), est tenu, lors même que le délai normal de livraison ne serait pas encore écoulé, de présenter la lettre de voiture au destinataire, ou de lui envoyer une lettre d'avis par les voies habituelles, puis ensuite de lui délivrer les marchandises avec la lettre de voiture, contre paiement du prix de transport et des autres frais qui pourraient les grever.

S'il a été convenu que les marchandises seraient livrées aussi rapidement que possible, ou bien si, à l'arrivée de la marchandise, le délai de livraison est déjà écoulé, la lettre de voiture doit être présentée ou la lettre d'avis expédiée au plus tard quatre heures après l'arrivée. (Si l'arrivée de la marchandise a eu lieu après 5 heures du soir, cela doit se faire au plus tard à 9 heures le lendemain matin.)

Si les dispositions de la lettre de voiture ne s'y opposent pas, non plus que les directions postérieures de l'expéditeur, le destinataire désigné peut, sitôt après l'arrivée de la marchandise à destination, réclamer, sans attendre un avis du transporteur, l'exhibition de la lettre de voiture et même la délivrance des marchandises avec ladite lettre, moyennant l'accomplissement des obligations que le contrat de transport lui impose.

Art. 9.

S'il a été fourni à l'expéditeur un connaissement au porteur ou à ordre (v. art. 3, alinéas 2 et 3), l'expéditeur et, cas échéant, le destinataire ne peuvent faire valoir les droits qui leur sont accordés par les articles 6, 7 et 8, alinéa 3, que contre la remise du connaissement, à moins que l'autorité compétente n'ait annulé ce titre. De même, lorsqu'un connaissement a été fourni, les obli-

gations imposées au transporteur par les deux premiers alinéas de l'art. 8 ne peuvent être valablement accomplies qu'en mains de la personne qui se légitime auprès de lui, en bonne forme, comme détenteur du connaissance.

Art. 10.

Les administrations de chemins de fer ont l'obligation d'accorder, gratuitement, au destinataire, pour prendre livraison de la marchandise, un délai de douze heures ouvrables à compter dès la réception de la lettre d'avis et non compris le temps nécessaire pour remplir les formalités de douane. Elles sont obligées aussi, si le destinataire le demande, de peser les marchandises avant la livraison et de noter le poids dans la lettre de voiture, ou sur un bulletin à part.

Art. 11.

Refus de réception du destinataire. Destinataire introuvable.

Si le destinataire refuse la réception ou s'il ne peut être trouvé, le transporteur doit en informer l'expéditeur et doit, en attendant, déposer la marchandise, aux risques et périls de l'expéditeur, dans ses propres entrepôts ou dans quelque autre entrepôt public.

Si, dans les huit jours dès celui où l'avis a été envoyé, l'expéditeur n'a pas fait parvenir d'autres instructions, le transporteur a le droit de lui réexpédier la marchandise.

Si la nature de la marchandise l'expose à une détérioration rapide, ou si sa valeur présumée ne couvre pas les frais qui la grèvent (frais de transport, d'entrepôt, de retour), elle peut être vendue au bénéfice de qui de droit.

Lorsque ni l'expéditeur, ni le destinataire, ni un représentant de l'un ou de l'autre, n'est sur les lieux ou que ni l'un ni l'autre ne requiert de procédés judiciaires (v. art. 34), cette vente peut avoir lieu extra-judiciairement.

L'employé du transporteur, chargé de la vente, doit s'adjoindre une personne neutre et pourvoir aux publications qui seront conformes à l'usage de la localité (affiche dans le local de la bourse, criée, etc.).

La vente doit être immédiatement constatée dans un procès-verbal signé par ces deux personnes. L'expéditeur peut, sur sa demande, en obtenir copie.

En exerçant les droits qui lui sont accordés par cet article, le transporteur doit, autant que possible, veiller aux intérêts présumés du propriétaire et peut être attaqué en dommages-intérêts s'il y a négligence prouvée de sa part.

Art. 12.

Retard.

Lorsque les délais stipulés dans le cas particulier ou dans un règlement dûment publié, ou, à ce défaut, ceux appropriés aux circonstances, sont dépassés, le transporteur, à moins qu'il ne puisse se prévaloir d'une faute de l'expéditeur ou de ses directions (art. 7), ou qu'il ne puisse prouver qu'il y a eu force majeure, doit abandonner la moitié du prix de transport, et, si la livraison n'a eu lieu qu'après un temps double du délai fixé, il doit céder le prix de transport tout entier.

En outre, l'expéditeur ou le destinataire peut, en prouvant un préjudice plus considérable, demander une indemnité pour ce préjudice. Toutefois, cette indemnité ne doit en aucun cas, pas même sous prétexte de réduction du prix de transport (1^{er} alinéa de cet article), dépasser la limite indiquée aux articles 14—16 pour le cas de perte totale de la marchandise.

Art. 13.

Du cas où la marchandise est perdue ou a péri.

Lorsqu'il s'est écoulé plus de quatre semaines dès le jour où la marchandise aurait dû être livrée, sans qu'elle soit arrivée, ou si elle a totalement péri, le transporteur qui s'en était chargé doit payer le dommage conformément aux art. 14 à 16, s'il ne peut pas prouver que ce dommage provient d'une faute de l'expéditeur (art. 4 et 5), ou des directions de l'expéditeur ou du destinataire (art. 6 et 7), ou de la nature de la marchandise, ou enfin qu'il y a eu force majeure.

Art. 14.

Calcul du dommage lorsque la valeur n'est pas indiquée.

S'il n'y a pas eu déclaration de valeur, on doit admettre comme base de l'indemnité la somme nécessaire à l'achat d'un objet de même espèce et qualité au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû être effectuée.

De cette somme, dont l'intérêt est calculé au 6^o/_o l'an, à partir du jour où la livraison aurait dû être faite, le transporteur peut déduire les frais de douane et autres dépenses épargnées par la perte de la marchandise, ainsi que les frais de transport restant à payer d'après le contrat, pour tout le parcours jusqu'au lieu de la destination.

Si les frais de transport restant à payer dépassent la somme due pour l'indemnité, celui qui a droit à celle-ci ne peut être tenu, en vertu des règles spéciales au contrat de transport, de payer le surplus.

Art. 15.

Calcul du dommage lorsqu'il y a déclaration de valeur.

S'il y a eu déclaration de valeur, on doit admettre, comme base de l'indemnité, la valeur totale déclarée, avec intérêt au 6^o/_o l'an, à dater du jour où la livraison aurait dû être effectuée, sous déduction des frais de transport épargnés, ou restant encore à payer (art. 14, alinéa 2).

Le lésé ne peut demander une augmentation de cette somme que dans le cas prévu à l'art. 16.

Le transporteur ne peut en demander une réduction qu'en prouvant que, d'après un calcul conforme à l'art. 14, alinéa 1, la valeur réelle de la marchandise perdue est inférieure à la valeur déclarée, et qu'en outre les circonstances ne permettent pas d'admettre quelque intérêt individuel pouvant justifier une déclaration plus élevée que la valeur réelle.

Art. 16.

Réserve d'indemnité supérieure.

Une indemnité supérieure à celle qui doit être payée conformément aux art. 14 et 15 peut être exigée lorsqu'il est prouvé que

la marchandise a été égarée, ou a péri par suite de dol ou d'imprudencé grave de la part du transporteur. (Voir art. 38).

Art. 17.

Des marchandises égarées et retrouvées plus tard.

Dès que le lésé a accepté une somme à titre de dédommagement, le transporteur est subrogé, mais jusqu'à concurrence seulement de la somme payée, à toutes les demandes en indemnité que le lésé serait en droit d'adresser à des tiers.

Lorsqu'une indemnité est payée pour une marchandise qui n'est pas arrivée à destination, ou qui a été considérée comme étant égarée ou perdue, l'ayant droit peut, au moment où il reçoit cette indemnité, faire la réserve que, si la marchandise est retrouvée, il devra en être prévenu. S'il l'exige, cette réserve doit être constatée par écrit.

Si la marchandise est retrouvée plus tard, l'ayant droit peut, dans le délai de quatre semaines après en avoir reçu connaissance, rembourser l'indemnité qu'il a reçue comme équivalent de la valeur de la marchandise et exiger que celle-ci lui soit délivrée libre de tous frais, du lieu où elle a été retrouvée jusqu'au lieu primitif de la destination.

Art. 18.

Perte partielle et avaries de la marchandise.

Les dispositions des art. 14 à 16 sont applicables d'une manière analogue au cas d'une demande en indemnité et au calcul du dommage, lorsqu'il y a eu avarie ou perte partielle de la marchandise.

Art. 19.

Cas où les taxes réglementaires n'ont pas force obligatoire.

Les taxes prévues par les règlements pour le cas de perte ou d'avarie, et fixées d'après le poids ou le nombre des colis (taxes réglementaires), ne sont point obligatoires. Si celui à qui une indemnité est due ne s'en contente pas, il peut refuser la taxe réglementaire et en réclamer une supérieure, conformément aux art. 18 à 18.

Il n'y a d'exception que pour les objets qui, d'après des règlements promulgués ou approuvés par le Conseil fédéral, rentrent dans la catégorie des marchandises dont le prix de transport, calculé d'après la valeur, doit être déclaré conformément à l'art. 2, chiffre 7, lorsque cette déclaration de valeur n'a pas été faite et que la nature de ces objets ne pouvait être reconnue ni d'après la déclaration du contenu (art. 2, chiffre 3), ni d'après la contexture extérieure du colis.

Dans ce cas, le lésé doit se contenter de la taxe réglementaire, toujours sous réserve de l'art. 16.

Art. 20.

Présomptions légales pour la constatation des avaries, déchets et pertes.

Si, dans la lettre de voiture, il n'est fait aucune mention que la marchandise soit avariée au moment de sa remise au transporteur, ou si cette observation n'a été faite que postérieurement à cette remise et à la signature de la lettre de voiture et unilatéralement par le transporteur, sans que l'expéditeur ait été consulté, il y a présomption que toute avarie constatée plus tard a eu lieu après réception de la marchandise par le transporteur.

Si un mesurage ou un pesage, pendant ou après le transport, donne une quantité inférieure à celle indiquée dans la lettre de voiture, il est à supposer que la quantité supérieure indiquée dans la lettre a été remise au transporteur et que la diminution s'est produite pendant le transport.

Si l'observation que la marchandise a été remise avariée se trouve dans la lettre de voiture, mais non point dans le double de celle-ci (art. 3), il est à présumer que l'observation en question a été faite unilatéralement et après la remise de la marchandise au transporteur et la signature de la lettre de voiture. Si la quantité désignée dans celle-ci est inférieure à celle indiquée dans le double de la lettre, ou dans tel autre récépissé (art. 3), il est à présumer que la quantité supérieure indiquée dans le récépissé est la seule vraie.

Lorsque la fermeture et l'emballage du colis sont extérieurement intacts lors de la délivrance de la marchandise, et qu'en même temps le poids alors trouvé concorde avec celui qui avait été obtenu lors de la remise au transporteur, il est à présumer

que ce qui manque au contenu indiqué, lors de l'ouverture du colis, y manquait déjà lors de la remise au transporteur.

Art. 21.

Présomptions légales que certains dommages ont été causés par force majeure, par la nature même de la marchandise ou la propre faute de l'expéditeur.

Il est permis aux transporteurs de limiter, dans les cas suivants, leur responsabilité par des règlements qui doivent être approuvés par le Conseil fédéral :

1° Lorsque le manque de poids ne dépasse pas le 1^o/_o pour le vin et les marchandises sèches et le 2^o/_o pour les liquides (vin excepté), le règlement peut établir la présomption que ce déchet qui, dans les circonstances données, a pu être la conséquence inévitable de la nature des marchandises, ou de l'état de l'atmosphère, a bien eu réellement cette cause.

La taxe du tant pour cent doit être comptée une seule fois pour tout le chemin parcouru, en vertu de la lettre de voiture originale, et séparément pour chaque colis (tonneaux, etc.), si le poids en est indiqué dans la lettre de voiture ou s'il peut, à ce défaut, être constaté autrement.

Pour les liquides volatils, la présomption peut être fixée à un chiffre plus élevé et jusqu'au 5^o/_o.

Dans l'appréciation des circonstances, le juge doit avoir surtout égard à la longueur du parcours, à la nature spéciale de la marchandise et à l'état de l'atmosphère.

2° Pour les substances notoirement dangereuses, telles que l'acide sulfurique, l'eau-forte et autres matières corrosives, facilement inflammables ou explosives, le règlement peut établir la présomption que les dommages qui, dans les circonstances données, pouvaient être la suite inévitable de leurs propriétés dangereuses, ont eu réellement cette cause.

3° Pour les matières qui fermentent ou pourrissent facilement, telles que la bière, les huîtres, la viande fraîche, les poissons frais, les fruits frais, le règlement peut établir la présomption que la fermentation ou la pourriture qui, dans les circonstances données, pouvait être la suite inévitable de la nature de ces objets ou de l'état de l'atmosphère, a eu réellement cette cause.

4° Pour les objets fragiles, tels que les meubles et ustensiles de ménage, le verre, la fonte de fer, les cruches vides ou pleines, les ballons de verre, le sucre en pain non enveloppé, le règlement peut permettre au transporteur de demander une augmentation sur le prix du tarif ordinaire, et, pour le cas où l'expéditeur ne s'y soumettrait pas, prescrire que le bris de ces objets qui, dans les circonstances données et en supposant même un transport tout à fait normal, peut avoir été la suite naturelle de leur fragilité, a eu réellement cette cause.

5° Pour des objets d'un prix relativement faible, tels que le charbon, les pierres à bâtir, qui, ensuite d'un accord avec l'expéditeur, sont transportés dans des voitures ouvertes (découvertes, sans bâches), le règlement peut établir la présomption que des avaries qui, dans les circonstances données, peuvent avoir été la suite inévitable du défaut de couverture, ont réellement eu cette cause et sont ainsi le résultat des ordres donnés par l'expéditeur lui-même.

6° Il peut être admis que, moyennant un abaissement notable du tarif, l'expéditeur et, suivant le cas, le destinataire pourvoient eux-mêmes au chargement et au déchargement des marchandises, mais que les avaries qui, dans les circonstances données, peuvent avoir été la suite d'un manque de soins dans le chargement ou le déchargement, seront présumées avoir eu réellement cette cause et être le résultat de la faute de l'expéditeur ou du destinataire.

Les présomptions qu'il est permis d'établir sous chiffres 4, 5 et 6 ne peuvent point être invoquées pour excuser la perte totale de la marchandise, ou la diminution du nombre des pièces, ou celle du poids, qu'indique la lettre de voiture.

Est réservée seulement, quant au manque de poids, la justification admise au chiffre 1^{er} de cet article.

7° Lorsqu'il s'agit d'objets, tels que les animaux vivants, par exemple, qui doivent être accompagnés pendant le transport, le transporteur peut prescrire qu'ils le seront par l'expéditeur ou par un de ses employés. Dans ce cas, le règlement peut établir la présomption que la perte et les avaries qui, dans les circonstances données, peuvent être le résultat de l'absence de conducteur, de son imprudence ou de sa négligence, ont eu réellement cette cause et sont le résultat de la faute de l'expéditeur, soit de son employé.

Les diverses présomptions admises sous nos 1 à 7 ne peuvent pas être invoquées lorsqu'il y a eu retard dans la livraison et que, dans les circonstances données, le dommage peut avoir été causé en tout ou en partie par suite de ce retard.

En outre, dans tous ces cas, le lésé doit être admis à opposer à la preuve des circonstances sur lesquelles le transporteur fonde la présomption qui doit le libérer, la preuve que le dommage n'a pas eu en réalité la cause présumée, mais bien quelque autre cause qui n'exclut pas la responsabilité du transporteur.

Art. 22.

Légitimation en vue de la demande en indemnité.

Le destinataire désigné dans la lettre de voiture est, aussi bien que l'expéditeur, fondé à intenter une action en cas de retard, de non-arrivée, de perte, de déchet ou d'avarie.

Cependant, à partir du moment où les directions du destinataire doivent être seules suivies (art. 7), l'expéditeur n'a droit d'agir qu'en fournissant, sur la demande du transporteur, une caution suffisante garantissant que le destinataire se soumettra ou sera tenu, par suite de leurs rapports réciproques, de se soumettre au jugement et à son exécution.

Si, avant le moment où les directions du destinataire doivent être seules suivies, l'expéditeur a intenté une action dont le contenu peut être considéré, dans le sens de l'art. 7, comme une défense de remettre la marchandise ou son prix au destinataire, tout droit de celui-ci est éteint.

Si tel n'est pas le but du procès intenté par l'expéditeur, on peut procéder sur une action postérieure du destinataire, pourvu que, de son côté, il fournisse caution que l'expéditeur se soumettra au jugement et à son exécution.

III.

De l'exécution du contrat de transport par plusieurs transporteurs.

Art. 23.

Responsabilité du premier transporteur pour les transporteurs subséquents.

Si la marchandise, pour parvenir au lieu de la destination désigné dans la lettre de voiture, doit successivement passer par les mains de plusieurs transporteurs, soumis aux dispositions de cette loi, le transporteur qui a accepté la marchandise, accompagnée d'une

lettre de voiture, peut être actionné, conformément aux art. 12 à 22 de cette loi, pour toutes les fautes et les accidents arrivés sur le parcours d'un transporteur subséquent jusqu'à la livraison au destinataire, absolument comme s'il avait exécuté lui-même le transport dès le commencement jusqu'à la fin.

Le transporteur auquel la marchandise a été remise est soumis à cette responsabilité, lors même que lui ou l'un des transporteurs suivants auraient fait une nouvelle lettre de voiture, avec ou sans le consentement de l'expéditeur, pour transmettre la marchandise et la faire parvenir à la destination indiquée dans la lettre de voiture originaire.

Par contre, si les faits dommageables sont étrangers à la partie du transport qu'il a effectuée, le transporteur peut exercer son recours contre celui qui le suit immédiatement, celui-ci contre le transporteur subséquent et ainsi de suite jusqu'au transporteur sur le parcours duquel les faits se sont passés.

La même responsabilité incombe aussi à l'entreprise qui s'est chargée du transport lorsque, pour faire parvenir la marchandise au lieu de sa destination, elle se trouve dans l'obligation de la faire passer par les mains de voituriers ou de commissionnaires ne tombant pas sous la compétence de la présente loi, ou de transporteurs étrangers, à moins qu'elle ne puisse faire à la fois les trois preuves suivantes :

- 1° Que les faits en question se sont passés seulement après la remise de la marchandise à un voiturier ou commissionnaire ne rentrant pas dans la compétence de la présente loi, ou à un transporteur étranger;
- 2° que le transporteur soumis à la présente loi, qui a remis la marchandise au voiturier ou commissionnaire qui n'y est pas soumis, n'a omis aucune des précautions nécessaires pour rendre ce dernier et les suivants responsables des accidents et des fautes qui pourraient survenir;
- 3° que, malgré cela, les lois applicables n'admettent aucune indemnité ou n'admettent qu'une indemnité inférieure à celle fixée aux art. 12 à 22.

Art. 24.

Responsabilité du dernier transporteur pour les transports précédents.

Si la marchandise, pour parvenir au lieu de la destination indiqué dans la lettre de voiture, doit passer successivement par les

mains de plusieurs transporteurs, soumis aux dispositions de cette loi, le dernier transporteur, en mains duquel elle est parvenue et qui doit en opérer la livraison d'après la lettre de voiture originale, peut être actionné, aux termes des art. 12 à 22, pour toutes les fautes et les accidents arrivés sur le parcours d'un transporteur précédent, comme s'il avait lui-même exécuté le transport du commencement jusqu'à la fin.

Il n'est pas libéré de cette responsabilité, lors même que les marchandises ont été réexpédiées au moyen d'une nouvelle lettre de voiture, si ce mode de faire n'a pas été prescrit dans la lettre de voiture primitive, ou postérieurement (art. 7) par l'expéditeur, ou si cela n'a pas été rendu nécessaire par une faute de celui-ci.

Par contre, le dernier transporteur peut exercer son recours contre celui qui le précédait immédiatement, et ainsi de suite jusqu'à celui sur le parcours duquel la faute ou l'accident a eu lieu, ou bien qui, par sa propre faute (par exemple perte de la lettre de voiture originale, admission d'une réserve, etc.) a perdu son droit de recours.

S'il s'agit, au contraire, de marchandises qui, des mains de transporteurs étrangers ou de voituriers et commissionnaires ne rentrant pas dans la compétence de la présente loi, ont dû, pour être livrées au destinataire, passer dans celles de transporteurs qui sont soumis à cette loi, le dernier transporteur peut échapper en tout ou en partie à cette responsabilité, s'il peut prouver :

- 1° Que la faute ou l'accident a eu lieu avant la réception de la marchandise des mains d'un voiturier ou commissionnaire ne rentrant pas dans la compétence de la présente loi, ou d'un transporteur étranger, et
- 2° que, lors de cette réception, on n'a épargné aucune des précautions qui peuvent garantir le recours jusqu'au transporteur fautif ;
- 3° enfin que, malgré cela, un tel recours est exclu en tout ou en partie par la loi compétente.

Responsabilité directe du transporteur fautif et rapport entre elles des différentes actions qui peuvent être intentées.

Art. 25.

Dans les cas indiqués aux art. 23 et 24, le lésé (destinataire ou expéditeur), ainsi que le transporteur qui exerce son droit de recours, ont la faculté de s'adresser directement au transporteur (voiturier, commissionnaire) sur le parcours ou sous la direction

duquel la faute ou l'accident en question s'est passé, ou aux personnes isolées (employés, tiers), par la faute desquelles le dommage a été causé.

Le jugement rendu en faveur du premier ou du dernier transporteur, ou d'un transporteur intermédiaire, attaqué en première ligne, ne préjudicie point à l'action qui peut être intentée contre l'auteur du dommage.

Le jugement libérant le dernier transporteur laisse intact le droit d'action contre le premier et réciproquement.

Art. 26.

Si un recours, dans le sens du 3^me alinéa de l'art. 23, et du 3^me alinéa de l'art. 24, n'est pas possible parce que les circonstances sont telles qu'on ne peut absolument pas savoir sur quelle partie du parcours l'accident ou la faute a eu lieu, les dommages-intérêts doivent être supportés par toutes les entreprises qui ont coopéré au transport, proportionnellement à l'étendue du parcours sur lequel l'accident ou la faute a pu avoir lieu.

Sont réservés les conventions et les modes de vivre spéciaux, par lesquels ce rapport est réglé différemment entre les différentes entreprises de transport.

IV.

Du droit de gage.

Art. 27.

Droit de gage exercé sur la marchandise par le transporteur pour ses propres réclamations.

Le transporteur a un droit de gage sur la marchandise transportée, pour le recouvrement de tout ce qui lui est dû en vertu du contrat de transport relatif à cette marchandise et en particulier pour le paiement des avances qu'il a faites en vue du transport.

Le droit de gage existe tant que le transporteur détient la marchandise, ou que celle-ci reste en dépôt; il continue même après la livraison de la marchandise, pourvu que le transporteur l'exerce judiciairement dans le délai de trois jours, et que la marchandise se trouve encore chez le destinataire ou chez un tiers qui la détient pour lui.

Art. 28.

De l'exercice du droit de gage en faveur des réclamations des intéressés précédents.

Lorsque la marchandise a passé par les mains de plusieurs entreprises de transport, ou autres voituriers, commissionnaires de transport ou autres commissionnaires, le dernier transporteur a l'obligation de faire valoir les droits de gage de ces intéressés précédents, si l'existence de ces droits ressort de la lettre de voiture ou de tel autre papier mis en possession du dernier transporteur, ou de directions spéciales qui lui ont été données.

Les droits de gage des intéressés précédents durent aussi longtemps que le droit du dernier transporteur.

Art. 29.

Du rang des droits de gage en collision.

Si plusieurs droits de gage proviennent de l'expédition ou du transport même, celui de ces droits qui a pris naissance le dernier a la préférence sur le privilège antérieur. Tous ces privilèges ont la préférence sur ceux des commissionnaires de transport et autres commissionnaires pour leurs avances; parmi ces derniers à l'inverse le privilège antérieur a la préférence sur le privilège postérieur.

Art. 30.

Conséquences de la négligence apportée dans l'exercice du droit de gage en faveur des intéressés précédents.

Si le transporteur délivre la marchandise sans exiger le paiement et qu'il ne fasse pas valoir son droit de gage dans les trois jours dès la livraison, il est, de même que les voituriers précédents, les commissionnaires de transport et autres commissionnaires, déchu de son recours contre ses prédecesseurs.

Il conserve ses droits contre le destinataire.

Art. 31.

Du droit du destinataire d'obtenir livraison, moyennant dépôt de la somme en litige.

Si le destinataire croit pouvoir contester tout ou partie des frais grevant soi-disant la marchandise, la livraison de celle-ci ne peut lui être refusée, moyennant qu'il fasse dépôt, en mains de

l'autorité, du total de la somme en litige, aux frais de la partie perdante. La somme déposée est soumise au droit de gage comme l'était la marchandise.

V

Réclamations, leur durée, mode de leur exercice.

Art. 32.

Les réclamations sont éteintes par la réception de la marchandise et le paiement de la lettre de voiture.

Lorsque le destinataire désigné dans la lettre de voiture a payé les frais grevant la marchandise, réclamés par le dernier transporteur, et qu'il a pris possession de la marchandise sans faire de réserves expresses, toutes les réclamations concernant le transport qui pourraient être faites contre le dernier transporteur et ses prédécesseurs, y compris celui qui a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, sont éteintes.

Sont exceptées :

- 1° les réclamations pour cause de retard, pourvu qu'elles soient faites dans les huit jours dès la délivrance.
- 2° les réclamations pour une perte ou pour une avarie non reconnaissable au moment de la livraison, si la constatation en a été demandée à une autorité compétente, immédiatement après la découverte, et s'il est démontré que la perte ou l'avarie a eu lieu avant la livraison ;
- 3° les réclamations basées sur le fait du dol ou de grave négligence, ou sur la raison que le transporteur ne doit pas s'enrichir sans motif et sans droit au préjudice du réclamant, et enfin celles qui ont pour objet la répétition d'une somme indûment payée par une erreur excusable.

Expertise et vente de la marchandise en cas de contestation.

Art. 33.

Lorsqu'on a fait, ou même seulement réservé de faire une réclamation à propos de la perte ou de l'avarie de la marchandise, ainsi que dans tous les cas où il y a contestation sur l'état de celle-ci, le transporteur et aussi le destinataire ont le droit de demander à l'autorité compétente du lieu où se trouve l'objet liti-

gieux, la nomination d'experts aux fins de constater l'état de la marchandise et de faire rapport, le tout aux frais de la partie perdante.

Sont réservés les usages locaux et les lois particulières sur la force probante que peuvent avoir les procès-verbaux et les avis d'experts nommés de gré à gré.

Art. 34.

Toutes les fois qu'il y a contestation, l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise peut, sur la demande de l'une des deux parties, ordonner que la marchandise sera, aux frais, périls et risques de la partie perdante, déposée dans un entrepôt public ou chez un tiers, ou qu'après constatation de son état, si cela est nécessaire, elle sera vendue en tout ou en partie pour couvrir les frais de transport et autres réclamations qui la grèvent. Aussi longtemps que la vente n'a pas eu lieu, celle-ci peut être prévenue par le paiement ou par le dépôt de toutes les charges qui grèvent la marchandise (voir art. 31).

Art. 35.

Prescription des actions et exceptions.

Toute action judiciaire contre les transporteurs soumis à la présente loi pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison de la marchandise, est prescrite au bout d'un an. Dans le cas d'avarie ou de perte partielle, ce délai court à partir du jour de la livraison, lors même que le dommage n'aurait été découvert que postérieurement à celle-ci (art. 32, chiffre 2). Dans le cas de perte totale ou de livraison tardive, il court à compter du jour où expire le délai de quatre semaines mentionné à l'art. 13.

Cette prescription est interrompue non seulement par une action intentée, mais aussi par une réclamation écrite à la Direction de l'entreprise de transports, de telle sorte que, tant que la réclamation reste en suspens, la prescription ne peut point courir.

Lorsque la Direction de l'entreprise a refusé d'admettre cette réclamation et qu'elle a restitué, en même temps, les pièces probantes qui lui ont été confiées (par exemple les lettres de voiture, les procès-verbaux) et permis ainsi de commencer efficacement le procès contre elle, une nouvelle prescription annale commence à courir à partir du moment où le refus a été fait. La prescription de l'action n'est point interrompue par une nouvelle réclamation.

Les exceptions fondées sur la perte totale ou partielle, l'avarie ou la livraison tardive de la marchandise s'éteignent aussi dans le délai d'un an; mais cette prescription est interrompue par une réclamation qui peut se faire verbalement ou à un simple employé; l'interruption a lieu non seulement pour une année, mais pour aussi longtemps qu'il est possible de faire valoir la réclamation sous forme d'exception.

Les réclamations mentionnées à l'art. 32 chiffre 2 ne sont pas atteintes par cette prescription d'une année.

VI.

De quelques points particuliers du contrat de transport.

Art. 36.

Transport des personnes, des bagages, louage des moyens de transport.

Les dispositions précédentes ne concernent pas :

- 1° le transport des personnes, non plus que celui des objets restant sous la garde spéciale des personnes transportées;
- 2° le louage ou la concession de moyens de transport servant à l'expédition de marchandises sous la propre direction de l'expéditeur ou de son représentant.

Dans les cas ci-dessus indiqués, on continuera à appliquer le droit existant, avec la modification apportée à l'art. 38 de la présente loi, tant qu'aucune loi spéciale sur le transport des personnes ou qu'aucun règlement uniforme sur le trafic et le transport, rédigé dans le sens de l'art. 36 de la loi du 23 décembre 1872 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, n'aura introduit de changement à ces dispositions.

Les entreprises n'encourent de responsabilité plus grande pour les dommages qui peuvent être occasionnés par les transports de cette nature que dans la mesure prévue dans la loi sur les cas de mort et lésions qui sont la suite de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, etc.

Art. 37.

Dispositions particulières concernant le bagage des voyageurs confié à l'entreprise de transport.

Les dispositions précédentes relatives au contrat de transport (art. 4 à 35) sont aussi applicables aux bagages et autres objets ne restant point sous la garde personnelle du voyageur, mais confiés à l'entreprise de transports pour être expédiés au lieu de la destination en même temps que le voyageur, lorsque ces objets ont été acceptés par l'entreprise, conformément à l'usage établi et aux règlements en vigueur, même gratuitement.

Toutefois, ces dispositions subiront les modifications suivantes :

- 1° Une fois arrivé à destination, et sans attendre l'expiration du délai fixé à l'art. 13, le voyageur a le droit, si quelque colis remis au transporteur ne se retrouve pas, d'exiger qu'il lui soit payé immédiatement un dédommagement normal de quatre francs par livre.
- 2° Le voyageur qui a demandé ou accepté ce dédommagement normal, moyennant que ce soit avant d'être arrivé au terme de son voyage, ne perd point par là le droit de demander un dédommagement plus élevé, conformément aux dispositions des art. 13 à 18, tant que la prescription n'est pas encourue.
- 3° Le paiement du droit de magasinage réglementaire ou usuel peut être exigé si le voyageur n'a pas retiré son bagage dans les 24 heures dès l'arrivée au lieu de la destination.

Si la valeur présumée du bagage n'a jamais suffi ou ne suffit plus pour couvrir ces frais de dépôt, ou s'il y a danger de détérioration rapide, l'établissement de transport peut faire procéder, sans formalités officielles, à la vente des colis non retirés, au profit de qui de droit, en observant les prescriptions contenues à l'art. 2, alinéa 5 et 6.

- 4° Si le voyageur est en possession d'un bulletin de bagage, il ne peut, durant le trajet, donner un ordre au sujet dudit bagage que contre présentation ou livraison du bulletin en question.

Les dispositions réglementaires qui interdisent dans certains cas au voyageur de disposer à son gré de son bagage avant d'être arrivé à destination, sont réservées.

Si, à l'arrivée au lieu de la destination, le bulletin de bagage n'est pas présenté, l'établissement de transport n'est pas autorisé à remettre le colis au voyageur et ne peut y être contraint que si celui-ci lui donne une quittance ou, suivant les circonstances, lui

fournit une caution garantissant le transporteur contre toute présentation postérieure du bulletin de bagage par quelqu'un de plus autorisé.

VII.

Principes généraux sur la responsabilité et la garantie.

Art. 38.

L'entreprise de transport est garante de ses employés et des gens sous ses ordres.

Les entreprises de transport concédées par la Confédération sont responsables de toute déclaration contractuelle faite pour elles par leurs employés (stipulations, renonciations, récépissés, etc.), exactement comme si la déclaration avait été faite par l'entreprise de transport elle-même ou par sa Direction, pourvu que cette déclaration ne sorte pas de la compétence qui a été donnée expressément ou tacitement, dans les circonstances données, à ceux dont elle émane.

L'entreprise de transports répond aussi de toute négligence et de toute faute de ses employés, soit dans leur service, soit dans l'exécution des contrats de transport conclus, quand bien même ils auraient dépassé les bornes de leur compétence. S'il s'agit seulement de demandes en indemnité, elle en répond exactement comme si ces négligences et ces fautes étaient le fait de l'entreprise elle-même.

Art. 39.

Divers cas où il n'y a pas force majeure.

Ne peuvent être considérés comme cas de force majeure (accident inévitable) (voir art. 12, 13 et 21) les accidents causés :

- 1° par une négligence ou une faute quelconque des employés ou des préposés de l'entreprise de transport, même dans les cas où celle-ci ne serait pas déjà obligée de répondre pour eux, d'après les principes posés à l'article 38, alinéa 2;
- 2° par une négligence ou une faute quelconque, qui aurait eu lieu pendant le transport même, de la part de voyageurs admis dans les espaces affectés au transport, ou dans les appareils de transport;

- 3° par les propriétés dangereuses ou l'emballage vicieux d'objets transportés ;
- 4° par la construction ou l'exploitation fautive des établissements de transport, non conforme aux exigences générales de l'art ;
- 5° par le mauvais état de l'établissement lui-même, ou de son matériel d'exploitation ;
- 6° par l'omission ou l'exécution insuffisante des précautions ou des dispositions obligatoires pour l'entreprise de transport, d'après les ordonnances générales de police ou les dispositions spéciales de la concession.

On ne peut exclure la responsabilité, ni la limiter.

Art. 40.

Sont sans effet légal tous les règlements, publications ou conventions spéciales qui excluraient ou limiteraient d'avance la responsabilité de l'entreprise de transports, vis-à-vis de demandes en indemnité conformes à la présente loi.

Art. 41.

Toutes les dispositions des lois fédérales et cantonales ou des règlements existants, toutes les publications et les conventions qui sont en opposition avec les dispositions de la présente loi, sont abrogées dès le jour de sa promulgation.

En vue d'amener l'application uniforme de la présente loi, la législation fédérale décidera de quelle manière il pourra y avoir recours au Tribunal fédéral contre les jugements ou prononcés des tribunaux cantonaux.

Arrêté

du

Conseil fédéral au sujet du recours de Jean-Georges
Carisch, d'Andest (Grisons), en matière de for.

(Du 26 mars 1874.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

en la cause de Jean-Georges *Carisch*, d'Andest (Grisons) et
y domicilié, en matière de for;

vu le rapport du Département de Justice et Police et les
actes, d'où résulte ce qui suit :

I.

En octobre 1870, Jérémie Risch, à Waltensburg (Grisons),
plâça en pension pour y être entretenue pendant l'hiver, chez un
nommé Jacob Halter, à Balgach, Canton de St-Gall, une vache
que le recourant lui avait confiée pour la soigner. D'après un rap-
port de M. Ritz, vétérinaire à Balgach, cette vache était atteinte
d'une maladie des organes de la respiration; aussi produisit-elle
moins de lait que l'on ne s'y attendait. Halter fit sommer, en date
des 18 février et 3 mars 1871, le propriétaire Carisch, par la
mairie de Balgach, d'avoir à s'arranger avec lui quant au prix du
fourrage, pour lequel il réclamait fr. 50, plus 7 fr. par semaine
pour le cas où il devrait nourrir l'animal plus longtemps. En

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale sur un projet de loi concernant les questions de droit qui se rattachent au transport et à l'expédition des marchandises au moyen des chemins de fer et des autres entreprises de transport concé...

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1874 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 25 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 13.06.1874 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1026-1077 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 063 212 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.