

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MAI 1880.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE (1).

RAPPORT

SUR LES AMENDEMENTS DU GOUVERNEMENT AU TITRE VII DU LIVRE 1^{er},
FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. DUPONT.

MESSIEURS,

Le Code de commerce de 1808 avait réuni dans un même titre VI les dispositions relatives aux commissionnaires en général, aux commissionnaires de transport et aux voituriers.

Le Gouvernement, en 1864, lors de la présentation du projet de révision de ce Code, maintint, de l'avis de la commission qu'il avait instituée, sans aucune modification les dispositions de la loi ancienne.

La commission spéciale, chargée par la Chambre de l'examen de cet important projet, introduisit dans la loi d'assez nombreux changements (3).

Elle proposa, par l'organe de son rapporteur M. Dewandre (4), un titre entièrement nouveau qui traitait du gage commercial et s'inspirait de la loi française du 23 mai 1863.

Les Chambres entrèrent dans la voie ainsi ouverte, et la loi du 5 mai 1872 a mis en vigueur, comme titre I de cette loi spéciale, le futur titre VI du Code de commerce révisé, intitulé : « Du Gage. »

La commission reunit dans un titre spécial qui devait être le VII^e, les diverses dispositions relatives à la *commission*.

(1) Projet de loi, n° 44 (session de 1870-1871).

Amendements du Gouvernement, n° 175 (session de 1875-1876).

(2) La commission est composée de MM. DENEUR, JACOBS, PIRMEZ, DE VINGE, VAN ISEGHEM, MEEUS, NECJEAN, DUPONT et BELNAERT.

(3) Elle était composée, de 1864 à 1870, de MM. PIRMEZ, VAN HUMBÉECK, SABATIER, VAN ISEGHEM, GUILLERY, DUPONT, DE WANDRE et VERMEIRE.

(4) N° 76, *Docum. parlem.*, 1869-1870. Rapport du 8 février 1870.

Ce titre se composait de deux sections.

La 1^{re} traitait des commissionnaires en général.

La 2^e, des commissionnaires pour les transports par terre et par eau et des *voituriers*.

L'honorable rapporteur était d'avis de fondre en une seule les deux sections du titre VI du Code de commerce de 1808, l'une, la section II, relative aux commissionnaires pour les transports par terre et par eau, l'autre, la section III, qui s'occupe des *voituriers*.

Il faisait observer qu'en droit, il doit être fait une assimilation complète entre le *voiturier* qui se charge de transports par ses propres moyens et le commissionnaire qui les effectue par l'intermédiaire de tiers. En fait, cette simplification législative était, disait-il, d'autant plus désirable que la création de nombreux chemins de fer, en faisant passer les transports successivement par les mains de plusieurs entreprises, rend difficile de distinguer si elles doivent être considérées comme des commissionnaires ou comme des *voituriers*.

Le projet de votre commission supprimait en conséquence les articles du Code de commerce de 1808 qui formaient double emploi et reproduisait pour le surplus, sauf les exceptions qui vont suivre, les dispositions de ce Code.

On s'était demandé, sous l'empire de l'article 106 du Code, si en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état devait *toujours* être vérifié par experts. Le texte proposé faisait disparaître cette controverse en subordonnant la nécessité de l'expertise à la demande d'un des intéressés. Il autorisait, en outre, pour diminuer les frais, la nomination d'un seul expert, ce qui, dans la pratique, était déjà admis (1).

D'autre part, votre commission avait apporté à l'article 108 une modification destinée à fixer d'une manière précise le point de départ de la prescription de six mois en faveur du *voiturier*. Le délai, d'après elle, ne devait commencer à courir, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, que du jour de la remise de l'objet transporté.

Enfin, votre commission s'était demandé s'il n'y avait pas lieu de régler par des dispositions nouvelles les transports par chemin de fer.

Voici comment elle s'exprimait.

« L'existence des chemins de fer a aussi amené votre commission à se demander si elle ne devait pas vous proposer d'introduire dans notre code, comme cela s'est fait en Allemagne, une série de dispositions sur les transports par ces voies nouvelles?

» Cette question a été résolue négativement.

» Notre législation actuelle a pu s'appliquer jusqu'ici, sans inconvénient grave, aux transports par chemins de fer.

» Il ne faudrait la changer que s'il était évident que les modifications que nous y ferions constitueraient des améliorations certaines et durables.

(1) Colmar, 21 décembre 1855. — DUVERDY, n° 102.

» Or, d'une part, l'exploitation des chemins de fer est relativement bien récente encore, pour qu'en en faisant aujourd'hui l'objet d'une loi détaillée, nous soyions certains que cette loi sera complète et ne devra pas être prochainement changée.

» D'autre part, l'élaboration d'une pareille loi devrait être précédée d'un travail préparatoire qui n'existe pas et que votre commission ne pouvait pas faire.

» Ce travail, auquel devrait participer les Départements de la Justice et des Travaux Publics, devrait comprendre les nombreuses questions que peuvent soulever les rapports des chemins de fer entre eux et avec le public ; l'usage du matériel ou des voies d'une exploitation par une autre ; la transmission des voyageurs et des marchandises d'une ligne à une autre, lorsqu'il existe et lorsqu'il n'existe pas des conventions de service mixte ; les rapports internationaux entre les lignes de pays différents ; enfin, les relations si variées qui existent entre les chemins de fer, d'une part, et, d'autre part, les expéditeurs et les destinataires d'objets transportés. ou les voyageurs.

» Les éléments d'un pareil travail sont longs à réunir et cependant il sera indispensable le jour où l'on voudra s'occuper de la confection d'un code des transports par chemins de fer.

» Il est cependant une difficulté qu'il paraît urgent de résoudre et pour la solution de laquelle les règles du Code de commerce paraissent insuffisantes : c'est celle relative aux dérogations qui peuvent être proposées au public par les administrations de chemins de fer, quant à leur responsabilité pour la perte, l'avarie ou la remise tardive de la chose transportée.

» Au premier abord, il semble simple et naturel de laisser les chemins de fer complètement libres de faire avec les particuliers n'importe quelle convention dérogeant aux principes généraux sur cette responsabilité.

» Mais il n'en est pas ainsi.

» D'abord, il est de règle, en droit, que nul ne peut stipuler d'avance qu'il ne sera pas responsable des conséquences de sa propre faute.

» Puis il est à remarquer qu'entre le chemin de fer, qui stipule une clause de non responsabilité, et le particulier qui l'accepte ou est censé l'accepter, il n'y a pas égalité de part et d'autre, il n'y a pas pareille liberté de consentement.

» D'un côté, se trouve une administration de chemin de fer, ayant presque toujours un monopole, traitant sur un terrain qui lui est parfaitement connu, qu'elle peut préparer à l'avance et où elle peut temporiser sans dommage pour elle.

» D'autre part, se trouve un particulier, n'ayant, le plus souvent, ni le choix entre les moyens de transport, ni le temps de discuter avec son adversaire, ni les connaissances nécessaires pour soutenir cette discussion.

» Dans de pareilles conditions, la liberté absolue des transactions n'est pas admissible.

» Faut-il donc alors interdire d'une manière complète toutes dérogations aux principes généraux sur la responsabilité ?

» Nous ne le croyons pas : il est des cas, en effet, où ces dérogations sont aussi utiles au public qu'aux chemins de fer.

» Ainsi, par exemple, des marchandises devraient être expédiées dans des wagons couverts, parce qu'elles se détériorent par la pluie ; cependant l'expéditeur lui-même, pour obtenir une réduction sur le prix du transport, peut désirer faire charger ces marchandises sur des wagons découverts, en prenant à sa charge les risques inhérents à ce mode de transport.

» Ainsi encore, pour s'éviter les frais d'un emballage coûteux, l'expéditeur peut désirer prendre à sa charge les risques résultant du défaut d'emballage.

» Jusqu'à présent les chemins de fer ont fixé par les livrets réglementaires de leurs exploitations les dérogations qui étaient apportées aux principes généraux sur la responsabilité des voituriers ; ces dérogations étaient considérées comme obligatoires pour les personnes qui se servaient du chemin de fer, lorsque ces livrets réglementaires avaient été approuvés par le Ministre des Travaux Publics ; mais la valeur légale des clauses limitant ainsi la responsabilité des chemins de fer, ayant été discutée devant les tribunaux, plusieurs d'entre eux, et en dernier lieu la cour de cassation, par arrêt du 4 février courant, les ont déclarées illégales, aucune loi n'ayant autorisé le Gouvernement à modifier sur ce point la législation existante.

» Votre commission est d'avis qu'il convient de donner cette autorisation au Gouvernement, mais dans des limites déterminées, et en exigeant :

» 1° Que les dérogations dont il s'agit ne puissent être autorisées que par arrêté royal ;

» 2° Qu'elles ne s'appliquent qu'à des transports effectués à prix réduit ou dans des conditions où le chemin de fer pourrait les refuser ;

» 3° Que l'application de ces dérogations ne puisse se faire que quand elle est demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.

» Chacun devant d'ailleurs demeurer responsable de sa faute, les stipulations dont il s'agit ne dégageraient pas les chemins de fer des conséquences de leurs propres fautes et de celles de leurs agents, mais, dans ce cas, ce serait au tiers, qui réclamerait une indemnité pour un dommage souffert, à prouver qu'il ne provient pas de la cause pour laquelle la non-responsabilité a été stipulée.

» C'est dans ce sens qu'a été rédigé l'article 116 du projet qui vous est soumis. »

Cet article 116 était ainsi conçu :

« ART. 116. Les dispositions contenues dans la présente section sont » applicables aux exploitations de chemin de fer, sauf les exceptions résultant de lois spéciales.

» Des arrêtés royaux peuvent autoriser, pour les transports par chemin de fer, des dérogations aux principes sur la responsabilité des commissionnaires et des voituriers, à la condition :

» a. Que ces dérogations ne s'appliquent qu'à des transports à prix réduit,

- » ou que le chemin de fer consent à faire dans des conditions où il pourrait s'y refuser ;
- » *b.* Que l'application de ces dérogations ne puisse avoir lieu que quand elle est demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.
- » Ces dérogations ne dégagent pas les exploitants de chemins de fer des conséquences de la responsabilité de leurs fautes ou de celles de leurs agents, lorsque le tiers qui se plaint d'un dommage établit qu'il ne provient pas de la cause pour laquelle la non-responsabilité a été stipulée. »

Votre commission entendait donc soumettre les transports par chemins de fer au droit commun, sauf certaines exceptions qu'elle limitait soigneusement

Elles n'étaient autorisées que s'il s'agissait de transports à prix réduit ou si l'emballage était défectueux : de plus l'acceptation formelle de l'expéditeur était exigée.

Votre commission ne croyait pas devoir introduire dans le Code des règles plus détaillées. Elle se bornait à poser le principe, en laissant leur application dans les attributions du Gouvernement. L'élaboration d'une loi sur les transports par chemin de fer n'était possible, d'après elle, que lorsque les Départements de la Justice et des Travaux Publics auraient examiné avec la maturité nécessaire les nombreuses questions qui se rattachent à l'exploitation des voies ferrées.

Le rapport de M. Dewandre avait été déposé le 8 février 1870. Il ne fut pas discuté dans le cours de cette session. Par suite de la dissolution de 1870, la Chambre se trouva dessaisie de l'examen du projet.

Le 22 novembre 1870, le nouveau cabinet vous soumit le texte du projet de code de commerce, tel qu'il résultait des délibérations antérieures de la Chambre et de votre commission. Il admit les modifications proposées par celle-ci, en se réservant cependant le droit d'amendement au cours de la discussion.

M. Dewandre fut remplacé par M. Cruyt comme rapporteur. Ce dernier conclut au maintien des textes, tels qu'ils étaient proposés par le Gouvernement et par votre commission.

Toutefois, lors de la discussion, le Ministre de la Justice, qui était alors l'honorable M. de Lantsheere, demanda l'ajournement de la section III qui traitait des transports. Il fit remarquer, dans la séance du 15 mars 1872, que le Gouvernement avait l'intention de soumettre à la Chambre une loi spéciale sur les transports par chemin de fer ; qu'une commission avait été chargée de rédiger le projet, et qu'il était dès lors préférable de ne rien modifier à l'état de choses existant, jusqu'à ce que la réforme put être opérée d'une manière complète. Cet avis fut partagé par la Chambre et l'examen de la section III, relative aux commissionnaires des transports et aux voituriers, fut indéfiniment ajourné (1).

Le rapport de la commission nommée le 1^{er} février 1872 (2) fut communiqué à la Chambre dans la séance du 2 mai 1876. Il est l'œuvre de M. Van

(1) Annales, 1871-1872, Séance du 15 mars 1872.

(2) Elle avait pour président M. le conseiller HEYNDRICK et pour secrétaire M. SCHEYVEN.

Berchem, conseiller à la Cour de cassation, et mérite toute l'attention de la Législature. Les nombreuses questions qui se rattachent à cette matière difficile y sont traitées avec un soin et une science remarquables. A la suite du rapport, se trouve un projet en 115 articles qui fixe d'une manière détaillée les droits et les obligations des entreprises de chemins de fer.

Le Gouvernement ne se rallia pas cependant au projet. M. Bernaert, Ministre des Travaux Publics, en exposa les motifs, en son nom et au nom de M. de Lantsheere, dans cette même séance du 2 mai 1876 :

« Le projet déposé n'est pas celui de la commission qui avait été constituée pour le préparer et en voici la raison. Vous n'avez pas encore voté la section du Code de commerce qui concerne le voiturier, parce qu'à l'époque où le projet vous en a été présenté, il n'avait pas été fait d'étude spéciale des questions relatives à la responsabilité des chemins de fer en matière de transports. C'est cette étude dont une commission spéciale a été chargée, et elle a préparé un projet de loi qui ne concerne que le chemin de fer.

« Il m'a semblé qu'il y avait quelque chose d'étrange à ce que le Code réglât les transports en général et qu'il fallût recourir à une loi particulière pour le règlement des transports par chemin de fer.

» Dans cette situation, il se serait trouvé que le Code, loi générale, n'aurait réglé que le moindre nombre de cas, tandis qu'au contraire une loi spéciale aurait été applicable à l'immense généralité.

» Il m'a paru que ce qu'il fallait faire, c'était de présenter à la Chambre un titre de Code révisé renfermant dans une première section toutes les dispositions relatives aux voituriers et établissant sous une section particulière les dispositions exceptionnelles relatives aux transports par chemin de fer.

» Seulement dans ces conditions, il n'est pas possible d'introduire dans le Code tout ce que la commission spéciale a cru devoir comprendre dans son projet de loi.

» C'est une loi civile en ce qu'elle régle le contrat de transport, ses effets, ses conditions; c'est une loi de police, c'est aussi, en beaucoup de points, une loi en quelque sorte réglementaire établissant d'avance certains délais, des maximums et des minimums d'indemnité, et bien d'autres choses encore.

» Le Code doit avoir un caractère permanent; il ne doit point déterminer ce qui est trop sujet à passer et à changer. A ce point de vue, la loi présentée devra avoir un complément législatif et réglementaire.

» Telles sont, Messieurs, les vues que j'ai communiquées à mon honorable collègue de la Justice; il partage mon opinion, et c'est, d'accord avec lui, je l'ai déjà dit, que j'ai l'honneur de présenter le projet de loi que je viens de déposer sur le bureau (1). »

(1) Annales, 1871-1872, p. 862. Séance du 2 mai 1876.

Le projet fut renvoyé par la Chambre à notre examen (1).

Il résulte de l'exposé qui précède que la Chambre n'est saisie en ce moment que de ce projet de loi : le Gouvernement se réserve de vous soumettre plus tard un autre projet qui contiendra les dispositions de détail et les conditions réglementaires relatives à l'exploitation des chemins de fer.

Le projet déposé est destiné à former la section III du titre VII futur du Code de commerce révisé. Il se compose de deux chapitres : le premier est relatif aux commissionnaires de transport et aux voituriers en général, le second traite des transports par chemins de fer.

Il ne sera pas superflu de remarquer ici que l'intitulé du titre VII « *de la commission* » doit être modifié. Déjà la Chambre, sur la proposition de M. de Lantsheere, avait décidé, dans la séance du 13 mars 1872, que la rubrique de ce titre porterait les mots : « *De la commission et des transports.* » Il y a lieu, évidemment, de donner suite à cette résolution ; la partie la plus considérable du titre étant consacrée à régler la matière spéciale des transports. Pour le surplus, les divisions adoptées pour la section III ont paru rationnelles à votre commission et elle les a adoptées.

Elle s'est ralliée également aux considérations émises par M. Beernaert, dans la séance du 2 mai 1876. Si, en 1870, elle a été d'avis qu'il n'était pas possible d'insérer dans le Code un ensemble de règles relatives aux transports par chemins de fer et de suivre sur ce point l'exemple du Code de commerce allemand, c'était, comme le disait M. Dewandre, parce que la commission n'était pas à même de faire l'enquête préparatoire que nécessitait un travail de ce genre. L'élaboration d'une pareille loi devait être l'œuvre commune des Départements de la Justice et des Travaux Publics.

Aujourd'hui, ces motifs n'existent plus.

Une commission spéciale a formulé un projet qui a été l'objet d'un examen approfondi des fonctionnaires du Département des Travaux Publics. Les législations étrangères ont été examinées et c'est le résultat de cette étude, longue et sérieuse, que le Gouvernement a présenté à la Chambre. Il est donc possible aujourd'hui de statuer en connaissance de cause.

Votre commission a aussi pensé, avec M. Beernaert, que le Code ne pouvait être muet sur les transports les plus importants, et que les principes en matière de transports par chemin de fer devaient y être inscrits ; mais que toutes les dispositions purement réglementaires et nécessairement variables devaient être écartées et réservées, soit pour une loi spéciale, soit pour des règlements d'administration générale. Un Code, en effet, doit avoir un caractère de permanence qui les exclut.

Après avoir résolu ces questions, votre commission a examiné les textes qui lui étaient soumis.

(1) Votre commission regrette que le projet du Gouvernement n'ait pas été accompagné d'un exposé des motifs justifiant les changements apportés au projet de la commission extra-parlementaire.

TITRE VII.

DE LA COMMISSION ET DES TRANSPORTS.

SECTION III.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT ET DES VOITURIERS.

CHAPITRE PREMIER.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT ET DES VOITURIERS EN GÉNÉRAL ⁽¹⁾.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ARTICLE PREMIER.	ART. 110.	ART. 101.
Le contrat de transport se constate par la lettre de voiture.	<i>La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.</i>	La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.
La lettre de voiture indique.		
Le lieu et la date de l'expédition ;		
Le nom et le domicile de l'expéditeur ;		
Le nom et le domicile de celui à qui les objets à transporter sont adressés ;		
Le nom et le domicile du voiturier ainsi que du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un ;	ART. 111.	ART. 102.
La nature, la quantité et la marque particulière de la marchandise ;	La lettre de voiture doit être datée.	La lettre de voiture doit être datée.
Le délai dans lequel le transport doit être effectué.	Elle doit exprimer : La nature, le poids ou la contenance des objets à transporter.	Elle doit exprimer : La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter,
Le prix du transport.	Le délai dans lequel le transport doit être effectué.	Le délai dans lequel le transport doit être effectué.
Elle est signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire.	Elle indique :	Elle indique :
La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire et par le voiturier, sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.	Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un, Le nom de celui à qui les objets à transporter sont adressés, Le nom et le domicile du voiturier.	Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un, Le nom de celui à qui la marchandise est adressée, Le nom et le domicile du voiturier.
	Elle énonce :	Elle énonce :
	Le prix du transport, L'indemnité due pour cause de retard.	Le prix de la voiture, L'indemnité due pour cause de retard.
	Elle est signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire.	Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.
	Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.	Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.
	La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire et par le voiturier, sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.	La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé sans intervalle et de suite.

(1) Le Code de commerce de 1808, de même que le projet actuel, ne s'occupe que des transports de marchandises. Les contrats relatifs aux transports des personnes restent donc

Votre commission, d'accord avec le Gouvernement, maintient l'assimilation faite par elle dès 1870 entre les commissionnaires et les voituriers, et la fusion en une seule des deux sections du titre VI du Code de 1808, fusion qui en est la conséquence. Les motifs donnés par M. Dewandre sont péremptoires. Depuis longtemps les meilleurs auteurs enseignent qu'il n'y a pas de distinction à faire entre le commissionnaire et le voiturier. Ils ne font qu'une seule réserve : c'est que le commissionnaire peut stipuler d'une manière absolue qu'il ne sera pas garant des avaries ou de la perte des objets qui lui sont confiés (art. 98 du Code de commerce de 1808), tandis que le voiturier n'a pas ce droit. En effet, le commissionnaire n'effectue pas lui-même les transports. Il peut donc, par une convention librement consentie, s'affranchir de la responsabilité de la faute d'un tiers, c'est-à-dire du voiturier. Le voiturier au contraire ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa propre faute. Cette clause serait illicite d'après la jurisprudence la plus autorisée (1), à moins qu'elle ne portât que sur la *présomption* de faute résultant du contrat et non sur la faute *prouvée* (2).

Cette distinction était clairement faite dans les articles 98 et 103 du Code de 1808. L'article 98, spécial au commissionnaire, ne le rendait responsable des pertes ou avaries que s'il n'y avait pas de stipulation contraire.

Les textes nouveaux s'appliquent au commissionnaire et au voiturier indistinctement. Il a donc fallu retrancher la réserve de l'article 98 qui ne concerne pas le voiturier et s'en référer aux principes généraux, qui n'admettent pas la possibilité d'une stipulation absolue de non garantie s'il s'agit d'un fait personnel.

C'est ce qu'avait décidé déjà votre Commission en 1870 dans l'article 107 par elle proposé en remplacement de l'article 98 du Code de 1808. Le Gouvernement, en 1870 et en 1876, a adhéré à cette modification que nous adoptons encore aujourd'hui.

Le projet de 1876 est la reproduction en quelque sorte littérale des textes que votre commission avait arrêtés en 1870 et spontanément substitués au projet de 1864. Le rapport de M. Dewandre en est donc le commentaire naturel.

Le Gouvernement a interverti l'ordre des articles 110 et 111. (Art. 101 et 102 du Code de 1808.) Il les a fondus en un seul article nouveau qu'il a placé en tête du chapitre I.

Cet ordre a paru en effet plus logique à votre commission, c'est celui qu'a suivi le législateur allemand. (Art. 391 et 392 du C. de commerce de l'empire.)

soumis, quant à leur formation et quant à leurs effets, aux règles du droit commun. Toutefois, en ce qui concerne les chemins de fer, le projet contient quelques règles, ainsi qu'on le verra plus loin.

(1) ALAUZET, n° 467. — LAURENT, 23, n° 531. — DUVERDY, n° 29. — Cass. belge, 7 mai 1874. (P. 1874, 1, 148.)

(2) NAMUR, n° 339, tome I^{er}. — Liège, 19 février 1862 (P. 1863, 2, 148.) — Cass. belge, 21 janvier 1873. (P. 1873, 1^{re} P., p. 95.) — LAURENT, t. 23, pp. 604 et 605.

De plus, le Gouvernement a supprimé pour les énonciations de la lettre de voiture « l'indemnité due pour cause de retard. »

Ces expressions avaient donné lieu en France à une longue controverse.

On s'est demandé si les expéditeurs ne pouvaient pas contraindre les compagnies de chemins de fer à souffrir l'insertion dans la lettre de voiture d'une indemnité en cas de retard. Plusieurs cours d'appel avaient admis cette obligation par le motif que l'article 102 du Code de 1808 vise expressément cette énonciation comme faisant partie essentielle de la lettre de voiture. Cette jurisprudence, critiquée vivement par la doctrine, a été repoussée par la Cour de cassation de France dès 1862. Elle a reconnu que la fixation de l'indemnité due pour cause de retard était un élément *accessoire* du contrat de transport et que les compagnies étaient parfaitement libres de ne pas consentir à l'insertion dans la lettre d'une clause que leur cahier des charges ne leur imposait pas ⁽¹⁾.

La fixation de l'indemnité éventuelle due en cas de retard est, il faut le reconnaître, une stipulation qui ne doit pas être indiquée spécialement dans la loi, et votre commission est aussi d'avis de la supprimer.

Il paraît à peine nécessaire d'ajouter que le contrat de transport, comme tous les autres contrats, quand ils sont commerciaux, peut se prouver et se constater par tous moyens de droit ; que par suite l'indication de la lettre de voiture dans l'article 1^{er} comme moyen de preuve de ce contrat n'est nullement limitative ⁽²⁾.

Afin d'éviter toute équivoque sur ce point, votre commission propose de modifier légèrement la rédaction du Gouvernement et de dire :

« *La lettre de voiture constate le contrat de transport.* »

« *Elle indique, etc.* »

L'existence de la lettre n'est pas nécessaire pour la validité du contrat de transport ; à plus forte raison, le défaut de l'une des énonciations de l'article 1^{er} ne peut avoir d'influence sur ce contrat.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 2.	ART. 105.	ART. 96.
Le commissionnaire ou le voiturier est tenu d'inscrire sur son livre-journal la nature et la quantité des objets à transporter.	Le commissionnaire ou le voiturier qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est tenu d'inscrire sur son livre-journal, la déclaration de la nature et de la quantité des objets à transporter, et, s'il en est requis, de leur valeur.	Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité <i>des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.</i>

(1) DUVERDY, 86 et sq. — CLAMAGÉLAN, *Traité du louage*. — COTELLE, IV, p. 187. — Cass. franç., 27 janvier 1862. (D. P., 62, 1, 67), Dijon, 5 décembre 1862. (D. P., 63, 2, 47.) — Colmar, 6 décembre 1859, et Paris, 5 mars 1860. (D. P., 1860, 2, 65.)

(2) LAURENT, tome 19, n° 522, p. 581. — NAMUR, nos 370-372.

Le projet nouveau supprime la finale de l'article « *et s'il en est requis, de leur valeur.* »

Les entrepreneurs de transports ne seraient donc plus tenus de consigner dans leurs livres l'indication de la valeur des objets transportés, si l'expéditeur le requiert.

Votre commission n'a pas admis cette suppression. Aucune plainte ne s'est jamais produite contre ce droit de l'expéditeur. Le voiturier a, de son côté, intérêt à être averti de la valeur exceptionnelle de la marchandise. Il examinera alors s'il lui convient de s'en charger et d'assumer la responsabilité que le transport lui impose.

L'article 1785 du Code civil oblige déjà sans distinction tous les entrepreneurs de transports à tenir un registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent. Ils sont en outre tenus, comme commerçants, d'avoir des livres réguliers.

Leur responsabilité existe du reste, que les objets aient été inscrits ou non. La jurisprudence est fixée dans ce sens ⁽¹⁾.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 3.	ART. 106.	ART. 97.
Il est garant de l'arrivée des objets à transporter dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure.	Il est garant de l'arrivée des objets à transporter, dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure.	Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure « <i>légalement constatée.</i> »
		ART. 104.
		Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

Le texte proposé diffère de l'article 97 du Code de 1808 par la suppression des mots « *légalement constatée* » qui s'appliquaient à la force majeure. Ces mots étaient en effet inutiles : c'est au voiturier à la prouver pour échapper à la responsabilité qui lui incombe.

Votre commission vous propose de substituer aux mots : « *dans le délai déterminé par la lettre de voiture* », les mots : « *dans le délai convenu* » dont se sert le Code de 1808 dans l'article 104.

Ce changement de rédaction a pour but de marquer que le délai peut être convenu de toute manière, soit par écrit, soit autrement. Il peut résulter de l'usage suivi dans la localité et notamment par l'entreprise à laquelle l'expéditeur s'est adressé.

(1) LAURENT, n° 521, t. XXV. — NAMUR, 555, 554, 555. — Paris, 14 juillet 1854.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 4.	ART. 107.	ART. 98.
Il est garant des avaries ou pertes des objets à transporter, à moins que les avaries ou la perte ne proviennent du vice propre de la chose ou de force majeure.	Il est garant des avaries ou pertes des objets à transporter à moins que les avaries ou la perte ne proviennent du vice propre de la chose, ou de force majeure.	Il est garant des avaries ou perte de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure.
		ART. 103.
		Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose, ou de la force majeure.

La responsabilité du voiturier est définie par cette disposition et par les articles 1782 à 1787 du Code civil ⁽¹⁾.

Aucune modification n'est apportée par le projet à l'état actuel de la législation. Il importe de la rappeler puisque nous aurons à rechercher les exceptions qui peuvent être apportées au droit commun en faveur des chemins de fer.

La responsabilité du voiturier est engagée dès que la chose lui a été remise à lui ou à son préposé ⁽²⁾. Il est mandataire salarié et doit se conformer strictement aux instructions qu'il a reçues ⁽³⁾.

Dès qu'il ne reproduit pas la chose transportée dans le délai et au lieu convenus, et dans l'état où il l'a reçue, il est présumé en faute; et pour s'affranchir de la présomption que la loi lui impose par l'effet de la convention qu'il a souscrite (art. 1136, 1137 C. C.), il doit prouver, soit la force majeure, soit le vice propre de la chose, soit enfin la faute même de l'expéditeur, résultant, par exemple, du vice de l'emballage. « En un mot, comme le dit

(1) « ART. 1782. Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes, dont il est parlé au titre du *Dépôt et du Sequestre*.

» ART. 1783. Ils répondent non-seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt, pour être placé dans leur bâtiment ou voiture.

» ART. 1784. Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

» ART. 1785. Les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des roulages publics doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent.

» ART. 1786. Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, les maîtres de barques et navires sont en outre assujettis à des règlements particuliers, qui font la loi entre eux et les autres citoyens. »

(2) LAURENT, 19, n° 519.

(3) Cass. franç., 15 février 1864. (S. V. 18, 44, 1, 417.) — Cass. franç., 4 décembre 1837.

» un arrêt, les voituriers et les commissionnaires sont dans la catégorie des
 » dépositaires forcés et salariés qui doivent justifier qu'il n'y a eu ni
 » imprudence, ni négligence, ni incurie de leur part et qu'ils ont été dans
 » l'impossibilité de prévoir, presumer, éviter et atténuer les effets de
 » l'événement qui a amené fortuitement la perte ou les avaries des choses
 » dont ils se trouvent dépositaires ou gardiens responsables (1). »

Il répond donc du vol et de l'incendie (2). Sa responsabilité existe quand même la valeur de l'objet transporté n'a pas été déclarée, sauf qu'en l'absence de déclaration, c'est au propriétaire à établir cette valeur (3).

Cette preuve peut se faire par tous moyens de droit, même par le serment (4). Il doit indemniser l'expéditeur de la perte de la chose, c'est-à-dire qu'il doit en rembourser la valeur et payer des dommages-intérêts, conformément aux articles 1149 à 1151 du Code civil. S'appuyant sur ces dispositions, la jurisprudence admet généralement que lorsque les objets transportés sont de l'argent, des bijoux ou des objets précieux, renfermés dans un colis dont le contenu n'a pas été déclaré, le voiturier n'est tenu d'indemniser le propriétaire que dans la proportion de la valeur d'objets ordinaires (5).

Le voiturier peut-il stipuler qu'il ne sera pas responsable en cas de perte ou d'avarie?

La jurisprudence en France et en Belgique a beaucoup hésité sur cette question.

Pendant longtemps, la jurisprudence et la doctrine françaises ont refusé d'une façon absolue toute valeur aux stipulations de non-garantie introduites en faveur du voiturier. On se basait sur ce principe que l'on ne peut s'affranchir de la responsabilité de sa faute personnelle : cette clause, disait-on, est illicite et contraire à la bonne foi. Les tribunaux ne peuvent y avoir égard. Par son arrêt du 26 janvier 1859, la Cour de cassation de France s'est rangée à cette opinion, par le motif « que les articles 1784 du Code civil et 105 du Code de commerce n'autorisent pas les voituriers à stipuler qu'ils ne sont pas responsables de leurs fautes ni de celles de leurs proposés. »

Cette doctrine était généralement enseignée par les auteurs (6).

Elle s'est un peu modifiée dans ces derniers temps. Aujourd'hui la Cour de cassation de France fait une distinction qui est rationnelle et que M. Laurent a surtout mise en lumière avec une grande force (7).

(1) PERSIL et CROISSANT, sur l'article 97, pp. 115 et 116. — NAMUR, nos 558 et 559. — DUVERDY, nos 59 et 42.

(2) Cass. franç., 25 août 1858. (DALLOZ, 1858, 1, 559.) — LAURENT, 19, nos 525-524. — DUVERDY, n° 40 et 41.

(3) Cass. franç., 22 novembre 1871. (D. P. 1872, 1, p. 65.) — (5 mars 1872, *ib.*, p. 215.) — LAURENT, 19, n° 528.

(4) DUVERDY, 67 à 69. — LAURENT, n° 535, tome 19.

(5) LAURENT, 19, n° 550. — ALAUZET, n° 465. — DUVERDY, n° 57. — MARCADÉ sur 1785. — DUVERGIER, n° 529.

(6) PARDESSUS, n° 576. — DUVERDY, nos 51, 56 et 75.

(7) LAURENT, t. XXV, nos 538, 539 et sq.

Il est vrai que l'on ne peut se décharger de la responsabilité de sa faute; mais c'est de sa faute *prouvée*, et non de sa faute *présumée*, qu'il est interdit de s'exonérer. Chaque fois que l'expéditeur *prouvera* la faute du voiturier, la stipulation de non-garantie sera sans valeur. Il n'en sera plus de même quand la faute est simplement *présumée*, à raison de l'impossibilité où se trouve le voiturier de délivrer la chose en bon état. Il est permis de se soustraire au fardeau de cette présomption, et d'en limiter le poids. Cette clause n'a rien d'immoral et doit être autorisée. Elle a pour effet de mettre à la charge de l'expéditeur la preuve de la faute, s'il entend obtenir une réparation complète ⁽¹⁾. S'il ne rapporte pas cette preuve, la convention doit être exécutée, qu'elle résulte d'un contrat, ou, s'il s'agit d'une compagnie de chemin de fer, d'un tarif approuvé.

En Belgique, la Cour de cassation, malgré la résistance des tribunaux de commerce, a fait prévaloir les mêmes principes. Elle a jugé que les tarifs n'avaient aucune force obligatoire législative; mais qu'ils avaient la valeur d'un contrat librement consenti ⁽²⁾; ce point reconnu, elle a admis le droit du voiturier, qui, dans l'espèce, était l'Etat, de s'affranchir, soit partiellement, soit même pour le tout, de sa responsabilité présumée par des stipulations de non-garantie; mais elle a maintenu dans un grand nombre d'arrêts le principe que, si la faute était *prouvée* à la charge de l'Etat ou de ses agents, la clause de non-garantie était sans valeur et que le dommage devait être complètement réparé. L'Etat qui avait d'abord contesté cette doctrine a fini par s'y soumettre ⁽³⁾. Toutefois dans ces derniers temps il semble avoir voulu revenir sur cet acquiescement. Mais le projet de loi déposé par le Gouvernement consacre la distinction entre la faute prouvée et la présomption de faute.

Tel est le droit commun. Aucune loi n'interdit à l'entrepreneur de transports de modifier, par une convention librement consentie par l'expéditeur, les effets de la responsabilité légale que lui impose la *présomption de faute* qui pèse sur lui. La faute prouvée *seule* engendre une responsabilité à laquelle nulle convention ne peut soustraire le voiturier.

Celui-ci peut également stipuler qu'en cas de faute, sa responsabilité légale en vertu du contrat de transport sera limitée à une somme fixée à l'avance. Dans ce cas, et toujours sauf la preuve directe d'un fait spécial et caractérisé

(1) Cass. franç., 4 février 1874, D.P., 1874, 1, 505, et la note qui reproduit cette distinction. — Bordeaux, 5 mars 1860 (D. P., 1860, 2, 70.) — Cass. franç., 24 janvier, — 22 avril, — 14 juillet 1874, — 4 janvier et 14 décembre 1875.

(2) LAURENT, tome 25, nos 556, 558 et 545. — Cass. belge, 4 février 1870. (1870, 1, 208.) — Idem, 8 février 1872 (1872, 1, 104).

(3) LAURENT, 25, nos 558, 559, 541, 542 à 549. — NAMUR, n° 559. — Liège, 2 août 1875. (P., 1874, 2, 54.) — Cass. belge, 6 mars 1875. (P., 1875, 1, 125.) — 21 janvier 1875 (P., 1875, 1, p. 95), — 15 juillet 1875 (1875, 1, 567), — (19 novembre 1874 (1875, P., 1, 25).

Nous examinerons plus loin la portée de certains arrêts plus récents de notre cour suprême.

de faute, l'article 1152 du Code civil doit être appliqué, lorsqu'il ne s'agit que de la simple inexécution du contrat de transport ⁽¹⁾.

C'est au voiturier à établir que l'expéditeur a consenti à la dérogation au droit commun dont il veut bénéficier. La remise à l'expéditeur ou au voyageur de bulletins et autres documents de ce genre sur lesquels le voiturier inscrit des clauses de non-garantie ne peut être considérée comme une preuve de leur acceptation ⁽²⁾.

Le Code de commerce allemand a modifié quelque peu les principes généraux. Il a restreint la responsabilité du voiturier. L'article 396 porte que l'expéditeur n'a droit, en cas de perte, qu'à la valeur commerciale ordinaire de l'objet transporté, au lieu de la livraison et à l'époque où elle devait avoir lieu, sauf déduction des frais de douane et de transport.

L'indemnité pour avarie se calcule en appréciant, d'après les mêmes bases, la valeur de l'objet avant le dommage.

Si l'objet n'a pas de valeur commerciale, c'est la valeur commune qui doit être prise en considération.

Ce n'est que si l'expéditeur prouve des actes de mauvais gré, de négligence volontaire ou de dol que le dommage doit être complètement réparé.

Le voiturier ne répond des bijoux, des papiers de valeur et de l'argent qu'en cas de déclaration.

Votre commission pense qu'il n'y a pas lieu d'introduire des dispositions de ce genre dans le projet. Les articles 1150, 1151 et 1382 du Code civil établissent des règles générales dont, en l'absence des conventions des parties, l'expérience a démontré la sagesse : et quant aux objets précieux, la jurisprudence, par application de ces règles, est arrivée à la même solution que le législateur allemand.

La responsabilité du voiturier, que nous avons cherché à définir afin de rechercher ensuite les dérogations qu'il importe d'y apporter au point de vue de l'exploitation des chemins de fer, reste donc soumise au droit commun, sauf convention contraire des parties, et ces conventions sont libres dans les limites que nous venons de rappeler.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 5	ART. 108.	ART. 99.
Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.	Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.	Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

(1) LAURENT, 23, nos 541, 542, 545. — Cass. belge, 21 janvier 1875. (1875, 1, p. 95.) — Idem, 4 février 1870. (1870, 1, 499.)

(2) LAURENT, 23, n° 551. — A. ger, 16 décembre 1846. — DUVERDY, n° 51. — NAMUR, n° 355.

(3) DUVERDY, n° 57. — TOULLIER, XI, n° 255. — MARCADÉ SUR 1785. — SOURDAT, II, n° 1006. — DUVERGIER, n° 529, *du louage*.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 6.	ART. 109.	ART. 100.
Ces objets, sortis des magasins du vendeur ou de l'expéditeur, voyagent, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui ils appartiennent, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.	Ces objets sortis du magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyageant, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui ils appartiennent, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.	La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur, voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.
ART. 7.	ART. 112.	ART. 105.
La réception des objets transportés et le paiement du prix éteignent toute action contre le commissionnaire et contre le voiturier.	La réception des objets transportés et le paiement du prix de transport éteignent toute action contre le commissionnaire et contre le voiturier.	La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier.
ART. 8.	ART. 113.	ART. 106.
En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés, par ordonnance au pied d'une requête, par le président du tribunal de commerce, ou, dans les cantons où il n'y a pas de tribunal de commerce, par le juge de paix.	En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés, par ordonnance au pied d'une requête, par le président du tribunal de commerce, ou, dans les cantons où il n'y a pas de tribunal de commerce, par le juge de paix.	En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.
Le dépôt ou sequestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.	Le dépôt ou séquestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.	Le dépôt ou sequestre et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné.
La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier ou du commissionnaire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport.	La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier ou du commissionnaire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport.	La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

Nous avons vu que l'honorable M. Dewandre justifiait l'insertion des mots « *si un intéressé le demande* » par le désir de faire cesser une controverse. Une autre modification a pour but de permettre, pour diminuer les frais dans les litiges de peu d'importance, la nomination d'un seul expert. Cette solution était déjà admise par la jurisprudence ⁽¹⁾.

Le destinataire a le droit de vérifier la marchandise avant la réception, et les entreprises de transport doivent fournir au destinataire toutes les facilités nécessaires pour rendre utile et possible la vérification intérieure et extérieure des colis avant la réception : cette faculté de vérification est en effet

(1) Besançon, 19 décembre 1812. — Rennes, 17 avril 1812. — Colmar, 21 décembre 1855.

la seule base de la présomption établie par la loi que la marchandise est arrivée en bon état, lorsqu'aucune réclamation n'est faite avant la réception et le payement du prix du transport (¹).

L'article 408 du Code de commerce allemand établit la même fin de non-recevoir.

Toutefois, l'action du destinataire est encore admise par cette législation, malgré la réception et le payement, s'il s'agit d'un vice non apparent, si en outre la réclamation a été produite immédiatement après la découverte de l'avarie, et si enfin il est prouvé que le dommage est antérieur à la livraison.

La jurisprudence, sous l'empire du Code de commerce, décide au contraire que la réception et le payement éteignent toute action même en cas d'avarie occultes, le destinataire ayant toujours le droit de vérifier intérieurement le colis avant de prendre livraison (²). Il y a exception seulement en cas de fraude ou d'infidélité, ou si le destinataire a été empêché par le voiturier ou par la force majeure de vérifier la marchandise.

Après examen, votre commission a pensé que le droit de vérification ne sauvegardait pas toujours d'une manière complète les intérêts légitimes du destinataire. Celui-ci peut se trouver dans l'impossibilité de procéder à cette vérification au moment de la livraison. L'article 408 du Code allemand paraît donc tenir mieux compte des exigences du commerce et de l'équité.

Elle vous propose, en conséquence, d'ajouter un second aliéna à l'article 7 ; il serait ainsi conçu :

« *Toutefois, dans le cas d'avarie occulte, l'action du destinataire pourra encore être admise s'il est prouvé qu'elle a été intentée aussitôt après la découverte de l'avarie et que celle-ci est antérieure à la livraison.* »

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
ART. 9.	ART. 114.	ART. 108.
Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte totale ou partielle, de l'avarie ou du retard dans la remise des objets à transporter sont prescrites après six mois pour les expéditions faites à l'intérieur de la Belgique, et après un an pour celles faites à l'étranger : le tout à compter, pour le cas de perte totale, du jour où le transport aurait dû être effectué, et,	Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte totale ou partielle, de l'avarie ou du retard dans la remise des objets à transporter, sont prescrites après six mois pour les expéditions faites à l'intérieur de la Belgique, et après un an pour celles faites à l'étranger : le tout à compter, pour le cas de perte totale, du jour où le transport aurait dû être effectué, et,	Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la Belgique, et après un an, pour celles faites à l'étranger ; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et pour les cas d'avarie, du jour

(¹) Cass. franç., 3 février 1856. (J. du P., 1856, II, p. 604.) — 20 novembre 1860 et 16 janvier 1861. (J. du P., 1861, p. 407.)

(²) Cass. franç., 17 novembre 1872. (4 février 1874, — 20 janvier 1875) — D. P., 1874, 5, 96, (— 1874, 1, 504, — 1875, 1, 555.)

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission spéciale de 1870.	Code de commerce de 1808.
—	—	—
pour le cas de perte partielle, du jour où la remise aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.	pour le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, du jour où la remise aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.	où la remise des marchandises aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

La rédaction adoptée a complété l'article 408 du Code de 1808.

Sous l'empire de ce Code, la jurisprudence n'admettait pas l'extension de cet article à d'autres actions que celles qui y étaient dénommées. En conséquence, l'action du chef de retard n'était pas soumise à cette prescription spéciale ⁽¹⁾. Cela n'était pas rationnel.

L'article 9 assimile cette action à celle qui résulte de la perte et fixe le point de départ du délai : il commence, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, du jour où la remise aura été faite au destinataire.

Les articles 386 et 408 du Code général allemand contiennent textuellement les mêmes dispositions ⁽²⁾.

Le projet de la commission de 1870 contenait encore deux articles :

ART. 115. (Art. 107 du Code de 1808.)

Les dispositions contenues dans la présente section sont communes aux maîtres de bateaux et aux entrepreneurs de diligences et de voitures publiques.

ART. 116.

Elles sont applicables aux exploitations de chemins de fer, sauf les dérogations résultant de lois spéciales.

Des arrêtés royaux peuvent autoriser, pour les transports par chemin de fer, des dérogations aux principes sur la responsabilité des commissionnaires et des voituriers, à la condition :

a. *Que ces dérogations ne s'appliquent qu'à des transports à prix réduit, ou que le chemin de fer consent à faire dans des conditions où il pourrait s'y refuser ;*

b. *Que l'application de ces dérogations ne puisse avoir lieu que quand elle est demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.*

Ces dérogations ne dégagent pas les exploitants de chemins de fer des conséquences de la responsabilité de leurs fautes ou de celles de leurs agents,

⁽¹⁾ DUVERDY, n° 412. — Cass. belge, 14 janvier 1869. (B. J., 1869, p. 493)

⁽²⁾ Le projet de loi distribué le 2 mai 1876 contient à l'article 9 une erreur d'impression : les mots « d'avarie ou de retard » ont été oubliés après les mots « perte partielle : l'article 9 devait être évidemment la reproduction de l'article 114 du projet de la commission de 1870.

lorsque le tiers qui se plaint d'un dommage établit qu'il ne provient pas de la cause pour laquelle la non-responsabilité a été stipulée.

Le Gouvernement n'a pas fait connaître les motifs pour lesquels il supprimait l'article 115 et le § 1 de l'article 116. Quant à la partie finale de cet article, elle est remplacée par le chapitre II.

Nous remarquons, d'autre part, que le Code allemand dit également :

ART. 421.

Les dispositions contenues dans ce chapitre s'appliquent aux chemins de fer et aux autres entreprises publiques de transports : de plus les transports par chemins de fer sont régis par les dispositions du chapitre suivant.

Il semble en effet logique de rappeler que toutes les entreprises de transport sont soumises à ces dispositions générales et de poser le même principe pour les chemins de fer, avant de passer aux dérogations admises en ce qui les concerne.

Votre commission vous propose donc aujourd'hui comme en 1870, de rédiger comme suit un article 9^{bis}, destiné à devenir l'article 10 lors de la numération définitive.

ART. 9^{bis}.

Les dispositions contenues dans le présent chapitre sont communes aux maîtres de bateaux et aux entrepreneurs de diligences et de voitures publiques.

Elles sont applicables aux exploitations de chemins de fer, sauf les dérogations résultant du chapitre II.

CHAPITRE II.

DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER.

Nous avons dit plus haut les motifs pour lesquels votre commission, tout en rendant hommage au travail remarquable de la commission instituée le 6 février 1872, s'est ralliée à l'avis de MM. Beernaert et de Lantsheere et a décidé l'insertion dans le Code de commerce des dispositions législatives spéciales relatives aux transports par chemins de fer. Le projet déposé par le Ministère précédent supprime en conséquence un grand nombre d'articles du projet de la commission extra-parlementaire qui contenaient des règles de détail sujettes à variation.

Toutefois, et sauf cette modification imposée par le caractère de la loi qu'il s'agissait de faire, les auteurs du projet déposé en 1876 se sont inspirés entièrement des idées développées dans le rapport de la commission. Les questions de principe ont été résolues par eux dans les mêmes termes. Les articles 422 à 431 du Code de commerce allemand leur ont également servi de type pour déterminer les dérogations aux règles ordinaires de la responsabilité du voiturier.

Le projet de la commission spéciale est divisé en trois chapitres :

Le 1^{er} traite des transports de marchandises ;

Le 2^e, des voyageurs et des bagages ;

Le 3^e, des dispositions communes à tous les services.

Dans chacun des deux premiers chapitres, plusieurs sections contiennent successivement les dispositions générales et celles qui concernent les conditions et les délais du transport, ainsi que la responsabilité des administrations de chemins de fer. Dans un but de simplification, le projet du Gouvernement a assimilé les bagages et les marchandises et réduit de 115 à 30 le nombre des articles, en les répartissant en cinq sections :

La 1^{re} comprend les dispositions générales ;

La 2^e s'occupe des voyageurs ;

La 3^e, des marchandises et des bagages ;

La 4^e, de la responsabilité ;

Et la dernière, de la prescription.

Votre commission a pensé que cet ordre était rationnel : il évite les nombreuses répétitions qu'entraînait nécessairement le mode suivi par la commission spéciale de 1872.

Elle l'a en conséquence adopté.

§ 1^{er}. Dispositions générales.

Projet du Gouvernement.

ART. 10.

L'administration de tout chemin de fer mis à la disposition du public, est tenue d'effectuer les transports de personnes, de marchandises ou de personnes et de marchandises, en vue desquels le chemin a été établi.

Toutefois les marchandises en destination d'une autre ligne ne doivent être acceptées, que si l'obligation en résulte soit de l'acte de concession, soit des tarifs et livrets réglant les services mixtes ou internationaux.

ART. 11.

Les prix et les conditions du transport sont fixés : sur les chemins de fer de l'État, par une

Projet de la commission extra-parlementaire de 1872.

ART. 7.

Le chemin de fer doit accepter toutes les expéditions qui lui sont présentées en destination de l'une de ses stations, si l'expéditeur se soumet aux règlements d'administration générale, ainsi qu'aux règlements particuliers de ce chemin de fer.

ART. 9.

Le chemin de fer est obligé d'accepter les transports destinés à des localités non desservies par sa ligne, soit en Belgique, soit même à l'étranger, lorsqu'il y est astreint par son acte de concession ou qu'il l'a promis par ses tarifs ou livrets réglementaires.

L'obligation du chemin de fer est, dans ce cas, réglée tant par les articles 7 et 8 de la présente loi que par les conditions spéciales des actes de concession, tarifs ou livrets réglementaires.

ART. 102.

Les règlements dont l'objet est applicable à tous les chemins de fer sont décrétés par

Projet du Gouvernement.

loi spéciale ou en vertu de cette loi ; sur les chemins de fer concédés, par leur administration, dans les limites du cahier des charges, et sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Toute modification aux prix ou aux conditions des transports ne peut être mise à exécution que quinze jours après sa publication, par la voie du *Moniteur*. Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures, lorsqu'il s'agit de transports internationaux.

ART. 12.

Il est interdit à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs publiés.

Projet de la commission extra-parlementaire de 1872.

arrêté royal ; les règlements spéciaux au chemin de fer de l'État, sont pris par arrêté ministériel ; les règlements particuliers à un chemin de fer concédé sont faits par l'administration de ce chemin, conformément au cahier des charges, et approuvées par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 105.

Les prix de transport sur les chemins de fer de l'État sont fixés par la loi ou en vertu de la loi ; les tarifs d'un chemin de fer concédé sont établis par l'administration de ce chemin, dans les limites du cahier des charges, et approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 104.

Tous règlements d'administration générale, tous règlements particuliers relatifs aux conditions de transport sont insérés au *Moniteur*.

Ils sont obligatoires, au plus tôt, le dixième jour après celui de la publication.

Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures lorsqu'il s'agit de règlements relatifs aux transports à l'étranger.

ART. 106.

Les tarifs et horaires nouveaux ne sont mis à exécution, au plus tôt, que le dixième jour après celui de l'avertissement donné au public par la voie du *Moniteur*, d'après l'article précédent.

Ce délai est porté à un mois si la modification des tarifs consiste dans l'augmentation des prix.

ART. 5.

Il est interdit au chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et aux conditions des tarifs publiés.

Il lui est loisible d'adopter des tarifs spéciaux s'appliquant exclusivement à certaines catégories de transports, soit pour le parcours total, soit pour des parcours partiels de sa ligne.

Ces tarifs ne peuvent stipuler aucune condition exceptionnelle de tonnage, si ce n'est pour des transports par abonnement ou par train complet.

Projet du Gouvernement.

ART. 15.

Le contrat de transport est conclu aux prix et aux conditions des tarifs et des règlements légalement publiés.

Projet de la commission extra-parlementaire de 1872.

ART. 56.

Le contrat entre l'expéditeur et le chemin de fer se parfait par la délivrance et l'acceptation de la marchandise; il est conclu aux conditions des tarifs et règlements légalement publiés.

Le contrat de transport ne peut pas se conclure entre les expéditeurs et les administrations de chemins de fer dans les conditions habituelles d'un contrat de ce genre. Vis-à-vis d'un voiturier ordinaire, le commerçant et le voyageur sont complètement libres. La concurrence existe et si les conditions que le voiturier prétend leur imposer ne leur conviennent pas, ils peuvent s'adresser ailleurs pour en obtenir d'autres.

Les chemins de fer, au contraire, jouissent d'un monopole qui ne leur a été concédé que dans l'intérêt général. Il en résulte que si la loi n'intervenait pas pour protéger les intérêts des particuliers, les exploitants seraient maîtres de régler à leur gré les conditions des transports et d'abuser de la situation privilégiée qui leur est faite.

Comme le dit la commission extra-parlementaire, le public ne peut pas se passer du chemin de fer et, la protection de la concurrence faisant défaut, il serait obligé, en l'absence de la loi, de subir les conditions du chemin de fer sans discussion ni liberté.

Ce qui est permis au voiturier ordinaire ne saurait l'être à l'exploitant d'un chemin de fer : Ses droits doivent être étroitement limités de manière que le contrat de transport se conclue dans des conditions équitables. C'est au législateur qu'il appartient de formuler les règles générales; l'autorité publique doit en fixer et en surveiller l'application dans les détails.

C'est pour satisfaire à cette nécessité que les articles 11, 12 et 13 prescrivent la manière dont se conclut le contrat de transport.

Ce sont les tarifs et les règlements publiés légalement qui en déterminent les conditions. Ainsi se trouve résolue la question si longtemps controversée du caractère obligatoire des tarifs. La Cour de cassation le leur avait refusé pour n'y voir qu'une convention tacite. Il manquait, en effet, un texte de loi pour attribuer ce caractère aux règlements : l'article 13 comble cette lacune.

Il faut dès lors qu'ils soient légalement publiés par l'autorité compétente.

L'article 11 règle la manière dont le Gouvernement intervient, soit pour le chemin de fer de l'Etat, soit pour les chemins de fer concédés, et exige la publication au *Moniteur* de tous les arrêtés relatifs aux prix et aux conditions du transport.

La rédaction de la commission extra-parlementaire nous paraît plus complète que celle du Gouvernement.

Nous croyons qu'il y a lieu d'ajouter en partie à l'article 11, comme § 2, les articles 102 et 104 du projet élaboré par elle et de dire :

« Les règlements dont l'objet est applicable à tous les chemins de fer sont décrétés par arrêté royal.

» Tous règlements d'administration générale, tous règlements particuliers relatifs aux prix et aux conditions des transports seront publiés au *Moniteur*. Ils sont obligatoires au plus tôt le 15^e jour après cette publication. Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures quand il s'agit de transports internationaux. »

Le contrat étant l'œuvre du législateur, stipulant dans l'intérêt général, il doit naturellement être interdit aux administrations de chemins de fer de conclure des traités particuliers qui dérogent aux conditions de ce contrat. L'article 12 y pourvoit. La même disposition existe en France et c'est sur elle que se basent les cours françaises pour annuler toutes les clauses de non-garantie qui ne sont pas formellement autorisées par les tarifs approuvés (1).

L'article 10 consacre le principe de l'obligation d'accepter les transports de personnes et de marchandises. Un voiturier ordinaire est libre de les refuser. Il ne peut en être de même pour les exploitants de chemins de fer qui jouissent d'un véritable monopole. Cependant, une distinction doit être faite entre le service intérieur et le service mixte ou le service international. Sur leurs propres lignes, les administrations sont absolument tenues d'effectuer les transports ; mais s'il s'agit d'expéditions pour d'autres lignes, belges ou étrangères, les actes de concession et les tarifs fixent l'étendue de leurs obligations.

Le projet du Gouvernement reproduit ici les articles 7 et 9 du projet de la commission (2).

Les conséquences du refus d'acceptation sont indiquées dans l'article 30 (art. 8 du projet de la commission extra-parlementaire).

Si le chemin de fer n'accepte pas les transports de personnes ou de marchandises qui lui sont offerts, la loi ouvre au profit du public une action en dommages-intérêts. Il y aurait violation d'une des obligations essentielles des exploitants, telles qu'elles sont fixées par la loi

Ce point sera examiné plus loin lorsque nous arriverons à l'examen de cet article 30.

Le Gouvernement n'a pas reproduit les articles 3, 64 et 103 du projet de la commission extra-parlementaire, ainsi conçus :

« ART. 3 *Le chemin de fer doit, au moyen de tableaux, d'affiches ou de toute*

(1) LAURENT, 23, n° 552. — DUVERDY, n° 159 et 182.

(2) Votre commission propose de simplifier le texte de l'article 10 en disant « les transports de personnes et de marchandises, en vue desquels le chemin a été établi. »

autre manière, mettre le public à même de se renseigner exactement, dans chaque station, sur les conditions de transport, les taxes et les frais accessoires,

» (ART. 64.) *sur les heures de départ et de passage des trains, les heures de leur arrivée aux différentes destinations, ainsi que sur le prix des billets qui peuvent y être délivrés.* »

L'article 105 applique naturellement cette mesure aux tarifs et aux horaires nouveaux.

Votre commission estime que les articles 3 et 64, fondus comme il vient d'être dit, doivent être compris dans la loi nouvelle dont ils formeront provisoirement l'article 15^{bis} (1).

Il est indispensable en effet, puisque le contrat de transport résulte, non de la volonté libre du public, mais de celle du législateur exprimée directement ou par délégation, que tout le monde soit averti de la convention que chacun est présumé avoir conclue avec l'exploitant.

§ 2. Des voyageurs.

Projet du Gouvernement.

ART. 14.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions d'admissibilité des voyageurs dans les trains.

ART. 15.

A défaut de représenter le billet de place dont il doit être muni, le voyageur peut être astreint à payer le double du prix du tarif; s'il ne justifie pas de l'endroit où il est entré dans le train, il peut être tenu de payer le double du prix pour tout le parcours depuis le point de départ du train, le tout sans préjudice des peines comminées par la loi.

Si le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il ne doit payer que le prix du trajet qu'il a fait.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 71.

A défaut de représenter son billet, le voyageur peut être astreint à payer le double du prix du parcours qu'il a effectué, s'il justifie de l'endroit où il est entré dans le train; s'il y a doute, il peut être tenu de payer le double du prix de tout le parcours du train depuis le point de départ.

Toutefois, si le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il peut seulement être astreint à payer le prix du trajet qu'il a fait; le tout sans préjudice des peines comminées par les lois de police.

Les règlements déterminent le mode de perception des taxes susdites.

(1) Votre commission a cru devoir remplacer partout dans le texte du projet les expressions « le chemin de fer » par celles-ci : « l'administration du chemin de fer », qui lui ont paru plus correctes.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 72.

Les guichets pour la délivrance des billets doivent être ouverts au moins pendant la demi-heure qui précède le départ de chaque train ; ils peuvent être fermés cinq minutes avant ce départ ; celui-ci n'est jamais retardé par la distribution des billets.

ART. 73.

Les personnes qui sont en état d'ivresse ne sont pas admises au transport, ou sont tenues de descendre du train à la première réquisition des agents de l'administration.

Celles qui sont atteintes d'une maladie de nature à incommoder les autres voyageurs ne peuvent prendre place que dans des compartiments séparés, dont elles payent le prix.

ART. 74.

Chacun des trains annoncés au public doit être composé des voitures nécessaires au transport de tous les voyageurs qui se présentent munis de billets valables pour ce train, sans que le nombre de voitures puisse excéder la limite fixée par les règlements de police ou d'exploitation.

Toutefois, aux stations intermédiaires où, d'après les règlements, le train s'arrête sans se transformer ou se compléter, les voyageurs ne peuvent exiger que les places disponibles.

ART. 75.

Lorsque le nombre de voyageurs excède celui des places disponibles, la préférence est, autant que possible, accordée au billet délivré pour la plus grande distance et, en cas de distance égale, au billet délivré le premier.

Le voyageur qui ne peut prendre place obtient le remboursement du parcours non effectué.

ART. 76.

Le voyageur a la faculté d'échanger son billet contre un billet d'une classe supérieure, moyennant le supplément de prix fixé par les règlements.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

Il peut aussi, quoique porteur d'un billet par un train ordinaire, prendre un train express, en se conformant aux prescriptions réglementaires.

ART. 77.

Les voyageurs prennent place dans les voitures sur les indications des agents de l'administration.

Ceux-ci ne peuvent toutefois obliger les femmes à se placer dans un compartiment autre que celui occupé par leur mari, ni séparer les jeunes gens des deux sexes, âgés de moins de dix-huit ans, de la personne sous la garde de laquelle ils voyagent.

Un compartiment spécial doit, pour chaque classe de voiture, être mis à la disposition des dames désirant voyager exclusivement avec les personnes de leur sexe.

ART. 78.

Il est interdit de fumer dans les voitures de première et de seconde classe. Il est cependant réservé, pour chacune de ces deux classes, au moins un compartiment destiné aux personnes qui veulent fumer.

Le projet de loi règle dans ce paragraphe, d'une manière complète, tout ce qui concerne le transport des voyageurs et la responsabilité qui en résulte.

Nous devons rappeler ici que la position du chemin de fer de l'Etat n'est pas la même que celle des chemins de fer appartenant à des compagnies, en ce qui concerne la compétence.

L'Etat ne pose *jamais* d'actes de commerce. Il agit dans un but d'utilité générale et non par esprit de spéculation ⁽¹⁾.

Cependant la loi du 16 juillet 1849 a soumis aux tribunaux de commerce toutes les contestations relatives aux transports de marchandises et d'objets de toute nature par les chemins de fer de l'Etat. Celui-ci est dispensé par l'article 3 des livres que les commerçants et les commissionnaires sont obligés de tenir. Ses livres et ses écritures, leur nombre et leur forme sont déterminés par des règlements particuliers et ont la même valeur

(1) Bruxelles, 23 décembre 1844 (1844, 2, 361). — Cass. belge, 14 novembre 1844 (Pasierisic 1844, 1, 274). — Gand, 26 juillet 1845 (1846, 2, 116). — NAMUR, t. I^{er}, p. 54.

en justice que les livres et les écritures des commerçants et des commissionnaires.

Quant aux contestations relatives aux transports de *personnes*, elles sont restées de la compétence des tribunaux civils (art. 12 de loi du 25 mars 1876) ⁽¹⁾, quand il s'agit du chemin de fer de l'Etat. Il en est autrement quand il s'agit des compagnies. L'acte est alors un acte de commerce.

Le Code de commerce doit donc contenir les règles relatives aux transports de personnes ; mais, en ce qui concerne l'Etat, les tribunaux civils seuls auront à les appliquer.

Votre commission a partagé l'avis du Gouvernement en ce qui concerne la suppression des articles 70 et 72 à 79 du projet de la commission. Ce sont des dispositions purement réglementaires, qui ne peuvent être introduites dans le Code. Elle pense même que l'article 13 (art. 71 du projet de la commission) doit partager le même sort. Il frappe d'une peine le voyageur qui est entré dans un train sans coupon régulier.

En réalité, c'est là une mesure de police dont la sévérité peut varier suivant les circonstances.

Si l'on s'occupe de ce fait, d'autres contraventions au contrat de transport devraient être également prévues. Enfin, l'article devrait, s'il était introduit dans le Code, distinguer entre diverses situations plus ou moins irrégulières et graduer la sanction d'après ces hypothèses. Il semble dès lors préférable de laisser statuer sur ce point par le règlement d'administration générale dont il est question à l'article 14.

La commission extra-parlementaire avait proposé, pour régler l'obligation des exploitants de chemins de fer de transporter les voyageurs, deux articles ainsi conçus :

« ART. 74. *Chacun des trains annoncés au public doit être composé des voitures nécessaires au transport de tous les voyageurs qui se présentent munis de billets valables pour ce train, sans que le nombre de voitures puisse excéder la limite fixée par les règlements de police ou d'exploitation.*

» *Toutefois, aux stations intermédiaires où, d'après les règlements, le train s'arrête sans se transformer ou se compléter, les voyageurs ne peuvent exiger que les places disponibles.*

» ART. 75. *Lorsque le nombre de voyageurs excède celui des places disponibles, la préférence est, autant que possible, accordée au billet délivré pour la plus grande distance et, en cas de distance égale, au billet délivré le premier.*

» *Le voyageur qui ne peut prendre place obtient le remboursement du parcours non effectué* ⁽²⁾. »

(1) NAMUR, t. 1^{er}, p. 55. — *Annales parlementaires*, 1849, p. 1791. — BORMANS, t. 1^{er}, p. 522. — Cass. belge, 21 janvier 1875. — CLOFS et BONJEAN, t. XXIV, pp. 215 et obs. — Rapport de M. THONISSEN, *Docum. parlam.*, 1872-1875, p. 504. — Rapport de M. ALLARD, p. 190.

(2) *Documents Parlementaires* n° 175 (1875-1876)

Le Gouvernement a laissé de côté ces deux articles. La commission avait craint que, dans certains cas, le chemin de fer ne pût procurer aux voyageurs le nombre de places nécessaire. L'expérience a démontrée depuis lors que les moyens dont disposent les exploitations rendaient heureusement inutiles ces réserves qui portaient une atteinte regrettable aux droits du public.

Lorsque des fêtes ou d'autres circonstances attirent sur un point donné un grand concours de personnes, les administrations, dans la pratique, ont pu faire aisément face aux exigences de la situation. Aussi l'article 10 ne contient aucune exception à l'obligation du transport des voyageurs et l'article 26 n'en introduit que pour les transports de marchandises.

L'engagement imposé aux exploitants de chemins de fer est donc absolu. Il importe toutefois d'en assurer expressément la sanction en modifiant légèrement le texte de l'article 16.

Ce dernier se borne à reproduire l'article 86 du projet de la commission en termes plus succincts. Il y aura lieu de le compléter en disant :

« ART. 16. *En cas de refus d'effectuer le transport conformément aux tarifs publiés, en cas d'interruption du voyage ou de retard à l'arrivée, soit à destination, soit au lieu de correspondance, autrement que par suite d'un cas fortuit ou par le fait d'une administration étrangère, le voyageur a droit à des dommages-intérêts conformément au droit commun.* »

Les articles 1146, 1149, 1150 et 1151 du Code civil seront appliqués, puisqu'ils sont l'expression du droit commun auquel l'article 16 se réfère.

La loi nouvelle apporte une modification très-heureuse aux règlements existants qui limitaient dans tous les cas le dédommagement au remboursement du prix de transport. Elle s'est inspirée de la législation française et de l'application qui en a été faite par la jurisprudence de ce pays (1).

L'article 31 a déterminé les cas dans lesquels, pour les transports de marchandises, les exploitants de chemins de fer peuvent, pour tout ou pour partie, s'exonérer des conséquences de la présomption de faute qui pèse sur eux en vertu du contrat de transport.

Aucune disposition de ce genre n'a été proposée par le Gouvernement, dans la partie du projet de loi qui concerne les voyageurs.

Votre commission estime qu'il importe, pour ne pas laisser de doute sur l'étendue du droit des exploitants, de reproduire ici les articles 86 et 88 du projet de la commission extra-parlementaire.

(1) Cahier des charges général. ART. 45. « A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. » — Aix, 21 janvier 1854. — Cass. franç., 22 avril 1854 (*D. P.*, 1854, 1, 214). — Montpellier, 27 novembre 1854 (1855, 2, 125). — Colmar, 23 février 1848 (*D. P.*, 1848, 2, 124. — DALLOZ, *Voirie par chemin de fer*, nos 566 et 576.)

Ils formeraient, réunis. l'article 16^{bis} du projet de loi.

« ART. 16^{bis}. Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne les voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun (1). »

Cette interdiction n'a pas besoin d'être justifiée : la sécurité publique l'exige impérieusement.

D'après le droit commun, les chemins de fer se trouvent, en cas d'accident, en présence d'une présomption de faute, à laquelle ils ne peuvent échapper qu'en prouvant la force majeure ou l'imprudence de la victime elle-même.

Les articles 4 et 5 de la loi allemande du 7 juin 1871, sur les accidents de chemins de fer, contiennent une règle analogue et la même prohibition (2).

§ 3. Des bagages et des marchandises.

Projet du Gouvernement.

ART. 17.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions auxquelles le voyageur a le droit de faire transporter ses bagages par le train où il est admis et quels sont les bagages qu'il peut garder avec lui.

L'administration n'encourt aucune responsabilité spéciale du chef de ces derniers.

ART. 18.

Il est délivré contre remise des bagages, un bulletin numéroté indiquant la date, les

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 79.

Moyennant le prix stipulé au tarif, le voyageur a le droit de faire transporter ses bagages par le train dans lequel il est admis.

Les bagages doivent porter une adresse lisible et être convenablement emballés ; ils sont inscrits.

ART. 80.

Il est délivré au voyageur un bulletin indiquant la date, les points de départ et de destination, le nombre de colis, le poids total, le

(1) D'après l'article 2 du Code de commerce révisé, les obligations qui naissent d'un délit et d'un quasi-délict des commerçants sont des engagements commerciaux et sont soumis à la juridiction consulaire, lorsqu'elles ont un rapport direct avec le commerce de l'agent. — NAMUR, t. I, p. 69. — Arrêt de Liège, affaire VAILLANT, B. Jud., 1879, n° 56, et réquisitoire de M. l'avocat général Detrootz. — Tournai, 12 août 1878 (Pas., 1879, 5, 22). — BORMANS, 2^e supplément, n° 518 bis.

(2) « ART. 1^{er}. Si une personne est blessée ou tuée dans l'exploitation d'un chemin de fer, » l'entreprise est responsable du préjudice ainsi causé, si elle ne prouve pas que l'accident » est arrivé par force majeure ou par la faute de la victime.

» ART. 5. L'entreprise ne peut ni décliner ni limiter à l'avance par des règlements ou des » conventions contraires la responsabilité qui lui incombe d'après les articles 4 et 5. Les contrats » qui seraient en opposition avec la présente disposition sont sans valeur légale. »

L'article 3 indique le préjudice dont il est dû réparation en tout cas : il consiste dans les frais de maladie et d'enterrement, dans la perte résultant de l'incapacité de travail momentanée ou permanente, partielle ou complète ; il comprend l'indemnité à payer à ceux qui avaient droit à être entretenus par le défunt.

Projet du Gouvernement.

points de départ et de destination, le nombre de colis, le poids total, le prix perçu et, le cas échéant, les déclarations faites au vœu des articles 36 et 37.

Projet de la commission extra-parlementaire.

prix du transport et les déclarations faites au vœu des articles 90 et 94.

A cet effet, des guichets sont ouverts au moins une demi-heure avant le départ de chaque train ; ils peuvent être fermés cinq minutes avant ce départ.

ART. 81.

Le voyageur a la faculté de garder auprès de lui, sans être tenu à payer une taxe quelconque, des objets qui ne sont pas de nature à encombrer les voitures, à gêner ou à incommoder les autres voyageurs et dont le poids total ne dépasse pas vingt-cinq kilogrammes.

Cette faculté ne s'applique pas aux armes chargées.

ART. 82.

Les colis de marchandises et les objets mobiliers sont admis comme bagages, pourvu que leur poids total n'excède pas vingt-cinq kilogrammes, que leur volume dans son ensemble ne dépasse pas un huitième de mètre cube et qu'ils ne puissent être une cause de dommage pour les autres objets.

ART. 83.

Les bagages, les colis et objets transportés comme bagages, et ceux que les voyageurs sont autorisés à garder auprès d'eux, ne peuvent renfermer des matières nuisibles ou dangereuses dont les règlements prohibent le transport.

Les contrevenants sont responsables de tous dommages et passibles des peines comminées par les lois de police.

ART. 84.

Si le chemin de fer a des motifs sérieux de présumer la présence de matières nuisibles ou dangereuses dans les bagages, marchandises ou objets indiqués à l'article précédent, il peut exiger l'ouverture des colis.

En cas de refus de la part du voyageur, celui-ci n'est pas reçu à réclamer le transport ou la délivrance des colis, lesquels sont mis à la disposition de l'autorité judiciaire, si la contravention a été découverte après leur acceptation.

Projet du Gouvernement.

ART. 19.

Les bagages sont remis au voyageur, à l'arrivée du train, en échange du bulletin.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 85.

Dans chaque station, le chemin de fer est obligé d'avoir un local où sont mis en sûreté les bagages non réclamés dans les quinze minutes de l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt, soit avant le départ, soit après l'arrivée.

Les bagages déposés sont inscrits et soumis aux taxes fixées par les tarifs.

La personne qui a fait le dépôt reçoit un bulletin constatant le nombre des objets et leur poids total.

ART. 89.

Les bagages sont remis au voyageur, à l'arrivée du train, en échange du bulletin d'inscription.

La réception des bagages, sans réserve, met fin à la responsabilité du chemin de fer, sauf en cas de vol commis pendant que les bagages étaient sous sa garde.

ART. 99.

En ce qui concerne les objets que le voyageur a tenus sous sa garde en vertu de l'article 81, le chemin de fer n'est soumis à aucune responsabilité du chef de la perte ou de l'avarie, si ce n'est lorsqu'une faute est établie à sa charge ou à la charge de ses agents.

Le projet du Gouvernement réunit en un seul paragraphe les dispositions que la commission de 1872 avait séparées dans deux chapitres spéciaux, en rattachant au transport des voyageurs ce qui concerne leurs bagages.

L'ordre du projet qui assimile les bagages aux marchandises a paru à votre commission plus simple et plus naturel, le transport des bagages étant en définitive un transport de marchandises.

Les articles 17, 18 et 19 correspondent aux articles 79 à 86, 89 et 99 du projet de la commission de 1872.

Les premiers régulent des points de détail que le Gouvernement a, avec raison, retranchés du projet présenté par lui, pour en faire, comme le porte l'article 17, l'objet d'un règlement d'administration générale. Il n'a conservé que l'article 80 qui indique la manière dont se constate le contrat de transport des bagages. Cet article est utile en ce qu'il fixe le droit du voyageur d'obtenir une preuve écrite de ce contrat. Cette preuve ne peut être refusée par les administrations à ceux qui la réclament.

Nous renvoyons au chapitre *de la responsabilité* nos observations sur les indications relatives aux articles 36 et 37 : dès à présent nous mentionnerons cependant que votre commission y donne son adhésion.

Il en est de même du § 2 de l'article 17.

Les voyageurs peuvent conserver près d'eux les objets qui n'incommodent pas leurs voisins.

De ce chef aucune taxe n'est perçue.

Il est donc juste que ces objets, qui sont du reste sous la surveillance de leur propriétaire, ne donnent pas lieu à la présomption de faute résultant du contrat de transport.

C'est ce qu'énonce le § 2 de l'article 17 en exonérant l'administration de toute responsabilité spéciale : cela signifie qu'elle ne répond que de sa faute *prouvée* et de celle de ses agents, conformément aux articles 1382 et 1384 du Code civil.

Bien que le texte soit différent, c'est la même pensée qu'exprime l'article 99 du projet de la commission de 1872.

Le Gouvernement en empruntant à la commission le § 1^{er} de l'article 89 pour en faire l'article 19 du projet, a retranché le § 2 ainsi conçu :

« *La réception des bagages sans réserve met fin à la responsabilité du chemin de fer, sauf en cas de vol commis pendant que les bagages étaient sous sa garde.* »

La commission spéciale avait pensé que la loi devait contenir, pour les bagages, une dérogation au principe général de l'article 105 du Code de 1808 (article 7 du projet actuel). Pour appliquer cette fin de non recevoir, il faut deux conditions : la réception et le paiement *après le transport*. La jurisprudence est fixée en ce sens que l'exception ne peut être proposée quand le paiement a été fait d'avance. Elle ne s'applique donc jamais aux bagages qui voyagent en port perçu (1).

Le Gouvernement a pensé, sans doute, que cette exception ne se justifiait pas : les bagages sont, en effet, l'objet d'une surveillance continue et particulière des agents de l'administration. A moins d'un cas fortuit, il est donc, pour ainsi dire, certain que leur bris, les soustractions qui s'y constatent sont le fait des agents de l'administration ou d'un manquement coupable à la surveillance dont le train doit être l'objet.

Aggraver dans ces conditions la position du voyageur, le soumettre à une règle plus rigoureuse que celle de l'article 105 du Code de 1808, était peu équitable. Les voyageurs n'auraient pas manqué d'exiger des vérifications avant la remise, qui auraient fini par être gênantes par leur fréquence à l'arrivée des trains.

(1) ALAUZET, n° 481. — DUVERDY, n° 945. — NAMUR, n° 585. — Paris, 27 août 1847. — Cass. franç., 5 février 1856.

Votre commission partage entièrement cet avis : les principes ordinaires, rappelés dans l'article 7, recevront donc ici leur application.

Le projet du Gouvernement a supprimé les articles 85 et 101, proposés par la commission extra-parlementaire pour régler la situation du public vis-à-vis des administrations, quant au dépôt de bagages avant et après l'arrivée des trains (1).

Votre commission croit que ce n'est pas là un point de détail à réserver pour les règlements : ce doit être une obligation pour les chemins de fer de fournir au public le moyen de mettre pendant un certain temps les bagages en sûreté.

Cependant cette obligation ne peut pas être indéfinie. Les tarifs doivent fixer un délai au bout duquel la marchandise doit être enlevée et à la fin duquel la vente pourra en être ordonnée, conformément au § 3 de l'article 8.

La commission extra-parlementaire règle dans l'article 101 la responsabilité du chemin de fer du chef de ces dépôts. Elle leur applique les mêmes principes qu'aux marchandises et aux bagages.

Il suffira donc de renvoyer aux articles 36 et 37 du projet amendé par votre commission.

Il sera aussi permis d'évaluer les objets déposés.

Votre commission est d'avis d'insérer dans la loi un article 19^{bis} nouveau ainsi conçu :

« ART. 19^{bis}.

» Dans chaque station, l'administration est obligée d'avoir un local où sont
 » mis en sûreté, pendant le délai et aux conditions à fixer par les tarifs, les
 » bagages non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs
 » demandent à laisser en dépôt.

» La personne qui a fait le dépôt reçoit un bulletin constatant la nature
 » et le nombre des objets et, si elle le demande, leur poids total. Elle doit les

(1) ART. 85. Dans chaque station, le chemin de fer est obligé d'avoir un local où sont mis en sûreté les bagages non réclamés dans les quinze minutes de l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt, soit avant le départ, soit après l'arrivée.

Les bagages déposés sont inscrits et soumis aux taxes fixées par les tarifs.

La personne qui a fait le dépôt reçoit un bulletin constatant le nombre des objets et leur poids total.

ART. 101. Si les bagages déposés dans les gares, conformément à l'article 85, ont été préalablement inscrits en vue du transport, le chemin de fer en est responsable dans les mêmes conditions que pour le transport.

Quant aux autres bagages, le chemin de fer n'est responsable du dépôt que jusqu'à concurrence d'une somme de quinze francs par kilogramme.

Toutefois, en cas de faute ou de fraude constatée à charge du chemin de fer ou de ses agents, le voyageur a le droit d'être indemnisé dans les termes du droit commun.

» réclamer dans le délai fixé : ce délai expiré, l'administration est autorisée à en faire ordonner la vente, conformément à l'article 8. »

Projet du Gouvernement.

ART. 20.

Un règlement d'administration générale détermine les marchandises qui peuvent être admises au transport et les conditions de cette admission. Il détermine également les transports pour lesquels une lettre de voiture n'est pas exigée.

ART. 21.

Dans le cas où la lettre de voiture n'est pas requise, les agents du chemin de fer enregistrent les déclarations verbales de l'expéditeur.

ART. 22.

L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant ses déclarations quant à la nature de la marchandise, le nombre de colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer et, aux cas des articles 56 et 57, les déclarations de l'expéditeur.

L'administration ne répond que du nombre de colis et du poids total déclarés.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 37.

Dans les cas où les règlements n'exigent pas une lettre de voiture, les agents du chemin de fer reçoivent les déclarations verbales de l'expéditeur relatives au transport, et les consignent immédiatement dans un registre à ce destiné.

Néanmoins, lorsque les renseignements sur la nature de la marchandise paraissent inexacts, le chemin de fer peut réclamer à cet égard une déclaration signée de l'expéditeur et, à défaut de ce document, refuser le transport.

ART. 38.

Le chemin de fer est tenu de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant la nature de la marchandise, le nombre de colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer et, aux cas des articles 55 et 57, les déclarations de l'expéditeur.

ART. 40.

Toutes déclarations de la lettre de voiture contraires aux stipulations réglementaires autorisées par la loi, sont réputées nulles et non avenues.

ART. 41.

Les déclarations de la lettre de voiture relatives à la contenance ou à la mesure sont acceptées par le chemin de fer sans garantie ; celui-ci ne doit justifier, lors de la remise au destinataire, que du nombre de colis et du poids total.

Il s'agit ici des marchandises proprement dites.

Le projet s'occupe de la manière de constater le contrat et de l'admissibilité des marchandises au transport.

Déterminer quelles marchandises pourront être transportées par la voie

ferrée, c'est évidemment le rôle de l'administration et non celui du législateur. L'article 20 est donc parfaitement rationnel.

Les articles 20 et 21 prévoient, sans en exclure aucun, deux modes de preuve du contrat de transport : la lettre de voiture et le récépissé.

Le récépissé est nécessaire puisque la lettre de voiture est remise au chemin de fer et que généralement l'expéditeur n'en conserve pas le double.

Il a donc le droit d'exiger un récépissé dont la production le dispensera de recourir aux autres preuves du droit commun.

Cette disposition est empruntée en partie à l'article 414 du Code allemand, qui l'applique d'une façon générale à tous les voituriers.

L'article 49 du Cahier des charges français porte également :

« *Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.* »

» *Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport doit être effectué. »*

La comparaison de ce texte avec le texte de l'article 22 a décidé votre commission à apporter à ce dernier certains changements.

D'abord, le récépissé doit énoncer, comme l'exige le Cahier des charges français, le prix et le délai du transport. L'indication du tarif n'éclairerait pas suffisamment l'expéditeur.

De plus, le deuxième paragraphe de cet article paraît rendre d'une manière inexacte l'idée qu'il s'agit d'exprimer.

Le Gouvernement n'a pas voulu dire qu'il ne « *répondait* » que du nombre des colis et du poids total.

Nous verrons, au contraire, qu'en l'absence même de toute assurance, l'article 37 rend le Gouvernement, en cas de perte, responsable de la valeur vénale des marchandises, *d'après leur nature*.

Cet alinéa ne tranche pas une question de responsabilité. Ce point est examiné plus loin au § 4 et aux articles 36 et 37. Le chemin de fer répond manifestement d'autre chose que du nombre et du poids total des objets transportés. L'alinéa statue uniquement sur une question de preuve : il fixe la valeur probante du récépissé délivré par l'administration sur la demande de l'expéditeur.

Votre commission estime que si les administrations belges, à la différence des chemins de fer français, sont dispensées de l'obligation de remettre une lettre de voiture, faisant preuve complète, entre elles et les expéditeurs, de l'état, de la nature et de la quantité exacte de la marchandise, il n'est pas cependant admissible que les récépissés remis par elles, ne fassent pas au moins preuve de *la nature et du poids total* des objets transportés.

Il est difficile, à cause de la multiplicité des transports, comme le remarque la commission extra-parlementaire (1), de vérifier les déclarations des expéditeurs relatives à la mesure et à la contenance. Il faut donc se contenter d'indiquer dans le récépissé le POIDS TOTAL, mais il n'en est pas de même de *la nature* de la marchandise. Elle peut être aisément et rapidement vérifiée. De plus l'article 23 prévoit et punit les fausses déclarations, et l'article 24 donne à l'administration le moyen de les découvrir en faisant procéder à l'ouverture des colis et des bagages. Aussi la commission extra-parlementaire, dans son article 38, donne, à bon droit, aux récépissés une force probante complète quant à *la nature* de la marchandise, sauf, naturellement, la preuve contraire, en cas de déclaration mensongère de l'expéditeur.

D'après les observations qui précèdent, votre commission propose la rédaction suivante de l'article 22 :

« ART. 22.

» *L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le*
» *demande, un récépissé constatant la nature de la marchandise, le nombre*
» *des colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le*
» *tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer, le prix et le délai du*
» *transport, et, aux cas des articles 56 et 57, les déclarations de l'expéditeur.*
» *Les indications de la lettre de voiture et du récépissé relatives à la*
» *contenance ou à la mesure sont acceptées sans garantie par l'adminis-*
» *tration.* »

C'est, comme on peut le remarquer, à peu de chose près, la rédaction de la commission extra-parlementaire.

Nous vous proposons également d'insérer ici un article 23^{bis} qui reproduira l'article 40 du projet de la même commission. Il n'est pas inutile, en effet, de rappeler aux administrations l'interdiction qui leur est faite de modifier à leur profit les dispositions des règlements et de la loi.

« ART. 23^{bis}.

» *Toutes les énonciations des lettres de voiture et des récépissés contraires*
» *aux stipulations réglementaires autorisées par la loi sont réputées nulles et*
» *non avenues.* »

(1) Page 25.

Projet du Gouvernement.

ART. 23.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence de dissimuler l'importance du risque à courir par le chemin de fer, d'éluider l'application des taxes, de soustraire l'expéditeur à des mesures de précaution ou de police exigées par les lois et les règlements, donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 24.

Si l'administration a des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées ou prohibées au transport, elle peut faire procéder à l'ouverture des colis ou bagages, même de ceux que les règlements autorisent les voyageurs à garder auprès d'eux, soit contrairement avec l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur, soit à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

ART. 25.

L'administration est tenue d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre où ils lui sont confiés, sauf les raisons de préférence qui seraient fondées sur l'intérêt public.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 42.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence de dissimuler l'importance du risque à courir par le chemin de fer, d'éluider l'application des taxes, de soustraire l'expéditeur à des mesures de précaution ou de police exigées par les lois et les règlements, donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts dus en cas d'accident.

ART. 45.

Si le chemin de fer a des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées, il peut faire procéder à l'ouverture des colis, soit contrairement avec l'expéditeur ou le destinataire, soit à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

ART. 4.

Le chemin de fer est tenu d'opérer les transports qui lui sont confiés, sans tour de faveur au profit de l'un ou de l'autre expéditeur, sous réserve des droits ou des raisons de préférence fondés sur l'intérêt public.

Il importe que les expéditeurs n'altèrent pas la juste application des taxes au profit du chemin de fer par de fausses déclarations; qu'ils ne cherchent pas à augmenter les indemnités en cas d'avarie, en renseignant inexactement le poids et la nature de la marchandise; qu'ils ne parviennent pas à faire admettre au transport des marchandises qui en sont exclues par les tarifs, à raison des dangers qu'elles présentent.

En un mot, il faut que les déclarations soient sincères et exactes: l'article 23 frappe celles qui ne le sont pas d'une taxe double. Pour qu'il y ait lieu à cette pénalité la fraude n'est pas nécessaire. L'expéditeur connaît sa marchandise: il commet une faute grave en faisant des déclarations contraires à la réalité des faits et en basant sur elles le contrat de transport. En cas de fraude, les peines comminées par les arrêtés royaux sur la matière pourront être prononcées contre les délinquants.

Les fausses déclarations, qui ont pour but ou pour effet de nuire au chemin de fer, ne sont pas énumérées limitativement par l'article 23.

C'est ainsi, notamment, que des déclarations fausses peuvent être faites (le cas s'est présenté) dans le but de tromper les administrations sur la nature de la marchandise et d'obtenir des indemnités dépassant la valeur des objets transportés. On peut en concevoir d'autres encore.

Il est donc préférable de supprimer l'énumération que contient l'article 23 et d'adopter une rédaction plus générale.

Votre commission vous propose de dire :

« ART. 23.

» *Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence d'altérer ou d'é luder l'application des tarifs et des règlements donne lieu...* » (Le reste comme au projet.)

L'article 24 confère à l'administration un droit nécessaire, mais dont elle ne doit pas abuser. Si elle en usait sans motifs, elle s'exposerait à une action en dommages-intérêts ⁽¹⁾.

Il doit être aussi entendu que l'administration ne peut faire ouvrir les colis que contradictoirement. Si l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur sont absents, ou s'ils refusent leur consentement, elle devra requérir l'intervention d'un officier de police judiciaire étranger à l'administration.

Pour bien marquer cette intention, votre commission rédige dans les termes suivants la partie finale de l'article :

« ... soit contradictoirement avec l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur, »
 » soit, en cas d'absence ou de refus, à l'intervention d'un officier de police »
 » judiciaire étranger à l'administration. »

Les employés des compagnies et de l'État dans les gares sont souvent officiers de police judiciaire : l'opération faite à leur intervention n'aurait aucun caractère contradictoire.

L'article 25 est parfaitement expliqué dans le rapport de la commission extra-parlementaire ⁽²⁾. L'exploitant d'un chemin de fer doit ses services à tous les citoyens, sans faveur pour personne. Les expéditions doivent être faites dans l'ordre des demandes, à moins d'une exception réclamée par l'intérêt général.

Projet du Gouvernement.	Projet de la commission extra-parlementaire.
ART. 26.	ART. 40.
Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer :	Le chemin de fer n'est pas tenu de recevoir les marchandises avant que le chargement puisse en avoir lieu.
1° L'acceptation des transports ou la mise	

⁽¹⁾ Rapport de la commission extra-parlementaire, p. 23.

⁽²⁾ Voir rapport de la commission extra-parlementaire, pp. 17 à 22.

⁽³⁾ Voir p. 15

Projet du Gouvernement.

des wagons à la disposition de l'expéditeur ;

2° Les transports ;

3° La remise des marchandises au destinataire.

Il ne peut être stipulé de délais pour l'acceptation des transports destinés à l'intérieur du pays, que s'il s'agit :

1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;

2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Dans ces cas, le chemin de fer n'est pas tenu de recevoir la marchandise avant que le chargement puisse en avoir lieu.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 12.

Les règlements ne peuvent stipuler un délai pour l'agrément des transports destinés à l'intérieur du pays, que s'il s'agit :

1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;

2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial, expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Les autres transports pour l'intérieur du pays doivent être agréés sans délai par le chemin de fer.

ART. 13.

En ce qui concerne le délai autorisé par l'article 12, il ne s'écoulera pas plus de deux jours entre le moment de la demande et le moment, soit de l'acceptation de la marchandise, si le chargement s'effectue par les soins de l'administration, soit de la remise du matériel à l'expéditeur, si le chargement se fait par celui-ci.

Ce délai est porté au double pour les transports nécessitant l'emploi de plus de cinq wagons ou d'un matériel spécial.

ART. 14.

Pour l'application de l'article précédent, doivent être considérées comme ne formant qu'une seule demande, toutes celles qui sont faites le même jour pour des expéditions à opérer par la même personne, bien que les destinataires soient différents.

ART. 15.

Les délais maxima fixés à l'article 13 sont calculés d'heure à heure ; les heures de nuit et les jours fériés ne sont pas décomptés.

Le délai est prolongé de vingt-quatre heures lorsqu'il expire un dimanche ou un jour de fête légale.

ART. 19.

Les règlements fixent, dans les limites ci-après tracées, les divers délais endéans lesquels le chemin de fer s'engage à effectuer les transports.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 20.

Les colis expédiés par exprès sont transportés par le premier train de voyageurs partant une demi-heure après l'inscription, et doivent être rendus à la gare de destination dans les mêmes délais que les voyageurs.

Il peut être fait exception pour certains trains internationaux et pour les trains spéciaux.

ART. 21.

Les colis expédiés par exprès sont remis au domicile du destinataire immédiatement après l'arrivée du train, si celle-ci a lieu avant neuf heures du soir, ou sinon, le lendemain matin entre sept et huit heures.

ART. 22.

La prise à domicile des marchandises à transporter à grande vitesse, ou par charge incomplète à petite vitesse, s'effectue, le cas échéant, dans un délai de vingt-quatre heures à compter du moment où la demande en est faite par l'expéditeur.

ART. 25.

Le chemin de fer est tenu d'établir au moins un train par jour dans chaque sens pour le transport des marchandises à grande vitesse.

Ces marchandises sont expédiées par le premier train de l'espèce partant une heure après l'inscription, et doivent être rendues à la gare de destination dans un délai de vingt-quatre heures, à compter de l'heure fixée par le règlement pour le départ de ce train.

Ce délai peut être porté à trente-six heures, si l'étendue du parcours dépasse cent cinquante kilomètres.

ART. 24.

Les marchandises expédiées à petite vitesse doivent être rendues à la gare de destination dans le délai de quarante-huit heures, à compter, soit du moment où la marchandise a été acceptée par le chemin de fer, soit du moment où le matériel chargé a été mis par l'expéditeur à la disposition de l'administration.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

Ce délai est prolongé de vingt-quatre heures si la distance à parcourir excède cent cinquante kilomètres.

ART. 25.

En cas de service mixte, les délais des deux articles précédents peuvent être augmentés de douze heures pour la grande vitesse et de vingt-quatre heures pour la petite vitesse, à raison de chaque point d'échange entre des lignes appartenant à des exploitations différentes.

ART. 26.

Les marchandises expédiées à grande vitesse sont remises à domicile dans un délai de douze heures, et les marchandises expédiées par charge incomplète à petite vitesse, dans un délai de vingt-quatre heures.

Lorsque le chemin de fer n'effectue pas la remise à domicile, le destinataire est informé de l'arrivée de la marchandise, au plus tard, dans le délai de douze heures.

ART. 27

Si le destinataire, après avoir reçu avis de l'arrivée de la marchandise, en demande la remise à domicile, celle-ci s'effectue dans le délai de vingt-quatre heures à compter du moment de cette demande.

ART. 28.

La prise et la remise à domicile des marchandises expédiées par charge complète à petite vitesse se font, s'il y a lieu, dans les délais fixés par les règlements.

ART. 29.

Pour les expéditions présentées dans les bureaux intérieurs des villes, il est accordé au chemin de fer un délai supplémentaire à déterminer par les règlements.

ART. 30.

Les délais maxima indiqués aux articles 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 29 sont calculés conformément au premier paragraphe de l'article 15.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 31.

Le délai total résultant de l'application des articles 13, 22, 23, 24, 25, 26 et 29 est seul obligatoire.

Il est prolongé de vingt-quatre heures lorsqu'il expire un dimanche ou un jour de fête légale, et de douze heures s'il expire entre sept heures du soir et sept heures du matin.

ART. 32.

Le chemin de fer est constitué en retard par la seule échéance des délais, sans mise en demeure préalable.

ART. 33.

Les règlements fixent les délais accordés à l'expéditeur pour le chargement du matériel mis à sa disposition par le chemin de fer, et ceux accordés au destinataire pour le déchargement ou l'enlèvement des marchandises.

Ces règlements déterminent également les taxes supplémentaires dues, soit en cas de non-emploi du matériel demandé, soit en cas de retard dans le chargement, le déchargement ou l'enlèvement des marchandises.

Le Gouvernement, fidèle au système que votre commission a également admis, a supprimé les dispositions du projet de la commission extra-parlementaire qui sont de nature à figurer plutôt dans des règlements d'exécution.

L'article 26 pose en conséquence le principe de l'intervention du pouvoir exécutif pour fixer les délais dans lesquels doivent s'opérer l'acceptation, le transport et la délivrance des marchandises.

Votre commission estime que ces mesures, d'un intérêt vital pour l'industrie, doivent faire l'objet de règlements d'administration générale : comme on l'a fait remarquer ⁽¹⁾, « cet intérêt est garanti contre toute lésion par la » maturité et par l'impartialité de cet acte essentiellement gouvernemental. »

Le projet l'a également reconnu en exigeant un règlement de cette nature dans les articles 14 et 17. Il y a lieu d'adopter ici le même principe.

N'y-a-t-il pas lieu cependant de fixer dans la loi le maximum des délais à

(1) Rapport de la commission extra-parlementaire, p. 11.

observer? Faut-il laisser au Gouvernement une liberté illimitée sous ce rapport?

Le projet distingue entre l'acceptation des marchandises et la remise du matériel, d'une part, et leur transport ou leur délivrance, de l'autre.

Aucun délai ne peut être en principe stipulé pour l'acceptation et pour la remise des wagons, quand il s'agit de transports destinés à l'intérieur du pays.

Il n'y a d'exception que pour les expéditions par charge complète *en petite vitesse*, les animaux vivants, les voitures et les objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial.

Il faut en effet pour des transports de cette importance ou de cette nature laisser à l'administration le temps nécessaire pour réunir sur un point donné le matériel dont elle a besoin.

Pour les transports à grande vitesse ou par charge incomplète, le matériel de la gare ou des gares voisines doit être suffisant ⁽¹⁾.

Quant aux délais des transports eux-mêmes et aux délais de la délivrance, le projet ne contient aucune règle qui lie l'administration.

Sur ce point, votre commission partage l'avis du Gouvernement. Il y a, en effet, de nombreuses distinctions à faire entre les divers tarifs. La classification actuelle peut elle-même être modifiée avec les progrès de l'exploitation : on ne peut donc la consacrer dans un code. La fixation de ces délais est chose impossible dans une loi qui doit être autant que possible concise et durable.

Ces raisons ne militent pas avec la même force pour les délais d'acceptation des transports. Il y aura toujours un service de la petite vitesse, différent de tous les autres, et des transports par charge complète et par charge incomplète.

C'est ce qui a décidé votre commission à compléter le système admis par le projet, quant à la question des transports, en déterminant également le maximum du délai dans les cas exceptionnels prévus par l'article 26.

Elle vous propose d'ajouter, avant le dernier alinéa de cet article, un paragraphe ainsi conçu :

« Toutefois, le délai stipulé ne pourra être de plus de deux jours entre le »
» moment de la demande et le moment de l'acceptation de la marchandise ou »
» de la remise du matériel à l'expéditeur.

» Il est porté au double pour les transports qui nécessitent l'emploi de »
» plus de cinq wagons ou d'un matériel spécial. »

Votre commission estime également qu'il importe de fixer d'une manière certaine le moment précis à partir duquel l'administration sera en demeure. Si les principes généraux étaient suivis, le public serait obligé de recourir à des formalités; le jour de la demande et le jour de la délivrance pourraient ne pas être comptés. Le public doit être à l'abri de ces difficultés et de ces frais.

(1) Rapport de la commission, p. 17.

Elle se rallie dans ce but aux articles 13 et 32 du projet de la commission extra-parlementaire qui formeraient un article 26^{bis}.

« ART. 26^{bis}.

» *L'administration est constituée en retard par la seule échéance des délais, sans mise en demeure préalable.*

» *Les délais sont calculés d'heure à heure. Les heures de nuit et les jours fériés ne sont pas décomptés.*

» *Le délai est prolongé de 24 heures lorsqu'il expire un jour férié. »*

Ces jours-là, en effet, l'administration se trouve en fait paralysée par le repos qu'elle est obligée d'accorder à une partie de son personnel (1).

Projet du Gouvernement.

ART. 27.

Lorsque le chargement ne peut se faire immédiatement, les demandes de transport sont constatées par leur inscription dans un registre spécial, et, en outre, si l'expéditeur le réclame, à l'aide d'un bulletin indiquant le jour et l'heure où elles sont remises au chemin de fer.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 11.

Lorsque le chargement ne peut se faire immédiatement, les demandes de transport sont constatées par leur inscription dans un registre spécial, et, en outre, si l'expéditeur le réclame, à l'aide d'un bulletin indiquant le jour et l'heure où elles sont parvenues au chemin de fer.

Cet article permet à l'expéditeur de constater le point de départ des délais qui se calculent par heure.

Projet du Gouvernement.

ART. 28.

Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, le chemin de fer peut, après l'expiration des délais réglementaires, fait procéder d'office au déchargement et même à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 29.

Les marchandises susceptibles d'une prompté détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, sans

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 34.

Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, le chemin de fer peut, après l'expiration du délai, faire procéder d'office au déchargement et à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 33.

Les marchandises susceptibles d'une prompté corruption peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues, sans autre formalité que la constatation

(1) Rapport de la commission extra-parlementaire, p. 18.

(2) Voir rapport de la commission, pp. 22 et 23.

Projet du Gouvernement.

autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, le chemin de fer doit se conformer à l'article 8.

Projet de la commission extra-parlementaire.

préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Avis de cette vente est donné à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, le chemin de fer doit se conformer à l'article 106 du Code de commerce.

La première de ces dispositions est parfaitement rationnelle : l'administration qui a droit à des indemnités de chômage n'usera naturellement de cette faculté qu'en cas de pénurie du matériel pour les transports à effectuer ailleurs. Cette mesure sera donc prise avant tout dans l'intérêt même du public contre les retardataires. En cas de dommage causé aux marchandises, les principes généraux sur la faute recevront leur application vis-à-vis de l'administration.

Toutefois, le commerce demande que l'administration ne puisse user de ce droit qu'après avis préalable : cette mesure est exigée par l'équité : elle ne préjudicie pas aux droits de l'administration qui restent entiers, et elle permet au commerce d'éviter les déchargements d'office ⁽¹⁾.

On a fait également observer que la remise à domicile peut, dans certains cas, présenter de grands inconvénients et même être matériellement impossible. Il a été proposé de substituer l'emmagasinage à la remise à domicile. Mais les magasins peuvent manquer : il faut donc conserver la faculté de la remise à domicile en y ajoutant celle d'emmagasiner la marchandise. L'article serait ainsi rédigé :

« ART. 28.

» Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, l'administration peut, après l'expiration des délais réglementaires et après avis donné au destinataire, faire procéder d'office au déchargement, à l'emmagasinage et même à la remise, etc... »

L'article 29 introduit une garantie sérieuse au profit du commerce en obligeant l'administration à se conformer au droit commun en cas de refus ou de contestation sur la réception des objets transportés. L'exploitant devra observer les formalités imposées au voiturier par l'article 8.

Il n'y a d'exception que pour les marchandises susceptibles d'une prompt déterioration.

Elles peuvent être vendues de la main à la main, mais à deux conditions :

1° Il faut l'intervention d'un officier de police judiciaire ;

(1) Voir pétition de la fédération des associations commerciales et industrielles de Belgique, du 26 mai 1878.

2° Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire. Ces formalités ont paru insuffisantes à votre commission.

D'abord, cet officier de police doit être étranger à l'administration par le motif que nous avons déjà donné.

De plus, il est utile de donner un avis préalable au destinataire. Nous ne parlons pas de l'expéditeur qui peut résider à une grande distance. Pour faire droit à cette observation, le § 1 de l'article 29 serait rédigé en ces termes :

« *Les marchandises susceptibles d'une prompte détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, après avis donné au destinataire et sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire, étranger à l'administration.* »

Le projet de la commission extra-parlementaire contient deux dispositions dont il importe de dire quelques mots.

Ce sont les articles 2 et 18 :

« *ART. 2. Le chemin de fer doit établir un service de camionage pour la prise et la remise des marchandises à domicile, dans les localités dont la population agglomérée est d'au moins cinq mille habitants et qui ne sont pas éloignées de plus de trois kilomètres d'une station.*

« *Les règlements déterminent les conditions et les taxes relatives à ce service, ainsi que les marchandises à l'égard desquelles il n'est pas obligatoire.* »

« *ART. 18. Les particuliers sont autorisés à employer leurs propres wagons aux transports qu'ils effectuent par chemin de fer.*

« *Un règlement d'administration générale détermine les conditions auxquelles cette faculté est subordonnée.*

« *Ce règlement ne peut porter atteinte au droit que conservent les chemins de fer concédés d'établir leurs taxes dans les limites des actes de concession.* »

La première de ces dispositions étendrait probablement à un assez grand nombre de localités les avantages du service du camionage. Toutefois, il est à craindre que les administrations de chemin de fer ne rencontrent certaines difficultés à l'exécuter. En outre, elle n'est pas en général inscrite dans les cahiers des charges des compagnies. Enfin, la commission extra-parlementaire a été obligée par la force des choses de s'en référer complètement aux règlements pour les conditions et les taxes de ce service, ainsi que pour les marchandises auxquelles il doit s'appliquer.

Ces considérations ont déterminé votre commission à ne pas admettre cet article dans le projet de Code révisé.

La même résolution a été prise pour l'article 18. L'expérience faite jusqu'à présent ne permet pas d'imposer définitivement aux administrations de chemin de fer l'obligation de se prêter à ce genre de transports.

§ 4. *De la responsabilité.*

Ce titre doit être modifié. En effet, le § 4 ne traite que de la responsabilité

des transports des marchandises et des bagages. Tout ce qui concerne les voyageurs a été réglé par le § 2.

Il y a donc lieu de compléter le titre en disant :

§ 4. *De la responsabilité des administrations de chemins de fer, en ce qui concerne les marchandises et les bagages.*

Projet du Gouvernement.

ART. 30.

Tout refus ou retard, soit dans l'agrément des demandes de transport, soit dans la livraison du matériel, soit dans la remise des marchandises ou des bagages, toute perte ou avarie, oblige l'administration du chemin de fer à réparer, conformément au droit commun, le préjudice causé.

Sera considéré comme un cas de force majeure, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal.

ART. 31.

Les tarifs ou règlements peuvent, dans les cas prévus ci-après, modifier, au profit du chemin de fer, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe.

ART. 38.

Aucune indemnité n'est due si la perte, le retard ou l'avarie est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne peut être imputée à l'administration.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 16.

Le refus d'agréer les demandes de transport dans les cas où, d'après les articles 7, 8 et 9, le chemin de fer est tenu de les accueillir, oblige celui-ci, nonobstant toute stipulation contraire et sans mise en demeure préalable, à réparer, dans les termes du droit commun, le préjudice causé à l'expéditeur.

Il en est de même lorsque l'acceptation des marchandises ou la livraison du matériel a eu lieu tardivement.

ART. 44.

Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors des cas prévus ci-après, modifier, au profit du chemin de fer, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe en qualité de voiturier, d'après les dispositions du Code de commerce.

ART. 8.

Le chemin de fer ne peut se soustraire à la responsabilité qui résulte de l'inexécution de l'article précédent (obligation d'accepter les transports), à moins de prouver que les demandes de transport excédaient les limites du trafic sur lequel il devait compter, ou que le service régulier de la ligne était entravé par une circonstance de force majeure.

Les articles 30, 31 et 38 contiennent les principes généraux applicables à la matière.

Les exploitants de chemins de fer sont des voituriers. Ils doivent donc être soumis à la responsabilité que font peser sur ces derniers les articles 3 et 4 du projet de loi.

C'est ce que proclame expressément l'article 30. C'est en principe le droit commun qui est applicable et c'est pour cela que nous avons cherché, en examinant les articles 3 et 4, à préciser avec quelques développements ce qu'il faut entendre par cette responsabilité de droit commun.

Rappelons ici en quelques mots ces règles élémentaires.

Nous avons vu qu'un contrat de transport est présumé avoir été conclu entre l'administration du chemin de fer et l'expéditeur, et ce aux conditions des tarifs et des règlements publiés.

Dès lors, l'exploitant est tenu de rendre la marchandise par lui acceptée, dans l'état où il l'a reçue.

S'il ne remplit pas cette obligation, il est présumé en faute et il doit prouver que l'avarie, la perte ou le retard, provient d'un cas fortuit ou de la force majeure.

L'expéditeur n'a rien à prouver.

A ces trois cas de responsabilité légale, qui concernent le voiturier ordinaire, il faut joindre le refus d'accepter le transport, qui ne s'applique pas à ce voiturier, parce qu'il est libre de ne pas conclure le contrat qui lui est proposé. Sous ce rapport donc, la position des chemins de fer est moins avantageuse que celle du simple voiturier.

Si l'exploitant prouve que le dommage causé provient d'un cas fortuit, de la force majeure ou d'une cause étrangère à l'administration, sa responsabilité est dégagée en toute hypothèse. C'est pour cela que le Gouvernement nous propose l'article 38 qui ne rappelle que les principes généraux et que, par ce motif, la commission extra-parlementaire n'avait pas inséré dans son projet.

Votre commission pense, avec le Gouvernement, que cet article peut être utile pour ne pas laisser de doute sur l'exclusion absolue de la réparation, même en cas d'assurance, dans les diverses hypothèses qu'il prévoit.

Il est bien entendu toutefois que la « *cause étrangère* » dont parle cet article ne concerne pas les faits du commissionnaire ou du voiturier auquel l'administration a remis les objets à transporter.

Conformément au droit commun, consacré par l'article 5 et rendu applicable par l'article 30, le chemin de fer est garant de ces faits.

Cet article 38, consacrant un principe général, doit être placé après l'article 31 et avant les diverses exceptions qui vont suivre.

Faut-il considérer comme un cas de force majeure la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic *normal* ou, comme le dit la commission extra-parlementaire, du trafic *sur lequel le chemin de fer devait compter* ?

Les commerçants protestent avec énergie contre cette disposition. Elle détruit, d'après eux, l'égalité qui doit être maintenue entre l'expéditeur et le chemin de fer : elle rend inefficace le principe de la responsabilité d'après le droit commun que proclame l'article 30 (1). Ils admettent cependant que « si les demandes de transports excèdent en réalité et d'une façon inprévue » le trafic normal, cette circonstance pourra être un cas fortuit. »

Dès lors, la querelle porte sur les mots plutôt que sur le fond. L'insuffisance de matériel qui ne provient ni de la négligence ni de l'imprévoyance

(1) Pétition du 26 mai 1878, p. 3.

de l'administration n'est pas, dit la commission extra-parlementaire, un cas de force majeure ; mais les conséquences pour l'exploitant sont identiques et il ne serait pas équitable de les mettre à sa charge.

La commission justifie ainsi pleinement la nécessité du § 2 de l'article 50.

Elle a soin, du reste, de bien préciser les limites dans lesquelles il faut circonscrire l'exception :

« La formule donnée par l'article 8 indique, dit-elle, quand l'insuffisance du matériel pourra être invoquée par le chemin de fer : il faut qu'elle soit le résultat d'un accroissement de trafic tout à fait imprévu.

» Ainsi une guerre qui éclate aux frontières ou même dans une contrée plus ou moins éloignée, une gelée tout à fait hâtive ou extraordinairement prolongée qui ferme les canaux, une inondation qui supprime le service d'autres voies ferrées, des événements économiques subits, tels qu'une récolte manquée, la reprise inattendue de telle ou telle industrie, ce sont là, entre autres, des circonstances qui peuvent faire arriver à une ligne des transports sur lesquels l'administration ne devait pas, ne pouvait pas compter, et pour lesquels elle n'avait pas à préparer son outillage et ses installations.

» Chaque fois, au contraire, que l'administration aura pu prévoir l'accroissement de son mouvement, elle ne sera pas admise à invoquer les proportions de son trafic passé, pour excuser l'impossibilité où elle se trouve d'accueillir les demandes actuelles de transport. Le temps ne lui aura pas manqué pour augmenter son matériel, et elle est en faute pour ne s'être pas mise en mesure. On peut citer comme exemples des faits qui créent des transports nouveaux et qui cependant ne justifient pas une ligne de chemin de fer de l'insuffisance de son matériel : la création de nouveaux centres industriels, la construction de nouveaux affluents, routes, canaux, chemins de fer, la prospérité progressive et normale de l'industrie et du commerce, l'ouverture de nouveaux débouchés. Les conséquences de ces divers faits s'annoncent à l'avance, et le chemin de fer, s'il est un industriel attentif et prudent, a pu calculer l'importance qu'il devait donner à son matériel pour faire face à la situation nouvelle.

» Il semble que le système de l'article 8 est conforme à l'équité et à la nature des choses. Il accorde au public des droits sérieux, sanctionnés par un recours éventuel aux tribunaux, sans imposer cependant au chemin de fer des obligations impossibles.

» On ne reprochera pas à l'article 8 de se contenter d'une formule peu précise et de favoriser les discussions et les procès. Ce reproche s'adresserait plus à la matière qu'il s'agit de régler, qu'au projet lui-même. Indiquer d'une manière exacte ce qu'il faut de matériel au chemin de fer est une œuvre que l'on ne peut tenter et qui, une fois faite, si elle réussissait, serait bientôt à recommencer. L'importance des transports, leur nature, varient d'exploitation à exploitation, et le trafic de demain sera peut-être autre que celui d'aujourd'hui. Rien d'absolu, rien de certain, rien de définitif ne saurait être affirmé à ce sujet ; donner une formule mathématique est impossible. La question est tout entière une question de fait et ne peut être

tranchée que pour chaque espèce en particulier. C'est pourquoi, après avoir cherché longtemps à faire autrement et mieux, la commission a fini par adopter la disposition de l'article 8.

» Nous ne sachions pas qu'ailleurs on ait trouvé une solution plus heureuse de la difficulté. Ce n'est certes pas dans le code de commerce allemand que nous la trouverons. Le chemin de fer, dit l'article 422 de ce code, ne peut refuser un transport, à moins que les moyens *réguliers* (*regelmaessigen*) de transport ne soient insuffisants. Que sont ces moyens *réguliers*? Le code ne le dit pas. Le règlement général des chemins de fer de l'empire d'Allemagne ne le dit pas davantage, et il aggrave même la position faite au public par l'article 422 du code de commerce, en déclarant, dans son § 6, que l'obligation de transporter les voyageurs, animaux et marchandises est suspendue lorsque les moyens de transport *disponibles* (*vorhandenen*) sont insuffisants. Le public est ainsi complètement à la discrétion de l'administration, ou n'est défendu contre les abus que par l'intérêt même de l'exploitant à recueillir le plus de transports possible et par l'intervention éventuelle du pouvoir central. Dans le système du projet, l'obligation du chemin de fer d'accepter tous les transports qui lui sont demandés, dans les conditions de ses règlements, est une obligation civile, dont l'exécution peut être poursuivie par les intéressés et dont les tribunaux constatent l'existence et les limites. »

Votre commission fait siennes les observations si judicieuses et si complètes de la commission extra-parlementaire. Elles donnent satisfaction aux plaintes légitimes du commerce.

Afin de mieux marquer encore ses intentions, elle vous propose d'adopter la formule de la commission extra-parlementaire et de dire avec elle :

« *Sera considéré comme un cas de force majeure la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic sur lequel l'ADMINISTRATION DEVAIT COMPTER.* »

Ces dernières expressions ont, en effet, un sens beaucoup plus précis et plus rigoureux que celles du projet de loi.

D'après ce dernier, l'exploitant est exonéré de toute responsabilité dès que le trafic ordinaire, habituel, normal, est quelque peu dépassé.

D'après la rédaction, que votre commission y substitue, cette décharge de responsabilité n'existe que si l'administration a été dans l'impossibilité de prévoir ce trafic anormal et exceptionnel.

Votre commission préfère également la rédaction de la commission extra-parlementaire (art. 44) à celle du Gouvernement (art. 31).

Tel qu'il est conçu, l'article 31 n'exprime pas assez nettement la défense faite aux administrations de modifier la responsabilité qui leur incombe comme voituriers.

(¹) Voir p. 54 du rapport.

L'article 44 du projet de la commission, par sa forme prohibitive, rend mieux la pensée du législateur.

L'article 31 du projet doit être modifié comme suit :

« Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors les cas prévus ci-après, modifier au profit de l'administration les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe, d'après l'article 30, en ce qui concerne les marchandises et les bagages. »

Nous avons vu plus haut (art. 16^{bis}) que la règle est différente pour les voyageurs. Là, elle ne souffre pas d'exceptions.

Projet du Gouvernement.

ART. 32.

Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond ni des pertes ou avaries ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

2° Les marchandises réglementairement considérées comme sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;

3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;

4° Les objets placés dans les voitures transportées ;

5° Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur ;

6° Les marchandises qui, conformément aux règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés ;

7° Les marchandises dont le chargement a été fait par les soins de l'expéditeur.

Dans ce dernier cas, le chemin de fer peut, en outre, stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

Projet de la commission extra-parlementaire (1).

ART. 45.

Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond pas des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

2° Les marchandises essentiellement sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;

3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;

4° Les marchandises dont le chargement a été fait par les soins de l'expéditeur.

ART. 51.

Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond pas de la perte ou de l'avarie :

1° Des objets placés dans les voitures transportées ;

2° Des marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur, et à la demande de celui-ci ;

3° De celles qui, conformément aux règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés.

(1) Voir rapport de la Commission, pp. 26 et 59.

Projet du Gouvernement.

ART. 53.

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité à déterminer par les règlements.

ART. 54.

Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est responsable ni des avaries ni du manquant dans le nombre de colis ou dans le poids des marchandises, à moins que les avaries ou le manquant n'aient été constatés contradictoirement avec les agents de l'administration au moment du déchargement ou de la remise du wagon au destinataire.

ART. 55.

Les stipulations de non garantie prévues par les articles précédents élèvent au profit de l'administration une présomption d'irresponsabilité qui ne peut être détruite que par la preuve d'une faute à sa charge.

Projet de la Commission extra-parlementaire.

ART. 46.

Dans le cas prévu à l'article 45, n° 4, le chemin de fer peut, en outre, stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

ART. 49.

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité.

ART. 47.

Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est responsable ni des avaries ni du manquant dans le nombre de colis ou dans le poids des marchandises, à moins que les avaries ou le manquant n'aient été constatés contradictoirement avec les agents de l'administration, avant le déchargement et, en cas d'embranchement particulier, avant la remise du wagon au destinataire.

ART. 50.

Un règlement d'administration générale détermine :

- 1° Les marchandises auxquelles la stipulation de l'article 45, n° 2, est applicable ;
- 2° Celles qui doivent être chargées sur wagon fermé ou bâché ;
- 3° La quotité maxima du manquant dont le chemin de fer est en droit de décliner la responsabilité, aux termes de l'article 49.

ART. 52.

Lorsque la non responsabilité du chemin de fer a été stipulée dans les cas prévus aux articles 45, 46, 47, 49 et 51, le dommage est présumé être la conséquence, soit du vice propre de la chose, soit des conditions de transport choisies par l'expéditeur, soit du défaut d'emballage, soit des vices du chargement ou du déchargement, soit du fait ou de

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

la négligence de l'expéditeur ou de ses préposés, et le chemin de fer n'est tenu à aucune indemnité.

Cette présomption, toutefois, peut être détruite par la preuve contraire.

ART. 61.

Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard, est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer les clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51

 en ce cas, sa responsabilité est réglée par le droit commun.

Ces articles visent les stipulations permises qui *excluent* la garantie de responsabilité et leur effet légal.

Dans les articles 56 et 57, le projet s'occupe ensuite des stipulations qui *limitent* partiellement la garantie.

C'est là un des points les plus importants de la loi.

Les observations qui se rattachent aux articles 52 à 55 concernent également les articles 56 et 57.

En principe, les stipulations qui dérogent à la responsabilité ordinaire du voiturier peuvent-elles être admises ? et quels peuvent être leurs effets ?

Nous avons fait connaître la doctrine et la jurisprudence sur ce point. D'après le droit commun, le voiturier ne peut s'affranchir de sa faute quand elle est *prouvée*; mais il a le droit, par une convention avec l'expéditeur, de s'exonérer, pour le tout ou pour partie, de la présomption de faute résultant du contrat. Cette présomption est de la nature, mais non de l'essence de la convention. Quand au contraire la faute est prouvée, on applique le principe d'ordre public que chacun supporte la responsabilité de ses actes.

Il est permis de stipuler, la loi le dit dans l'article 1152 en termes exprès, qu'en cas d'inexécution d'une convention, il sera payé une certaine somme à titre de dommages-intérêts : la loi ajoute même que, dans ce cas, il est interdit au juge d'allouer à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. Mais ici encore il ne s'agit que de la responsabilité résultant de l'inexécution du contrat et de la faute présumée et non de la faute prouvée directement par l'expéditeur ⁽¹⁾.

(1) Sauf TROPLONG (*Louage*, n° 542), la doctrine française repousse la possibilité d'une stipulation de non garantie tant pour le voiturier ordinaire que pour les chemins de fer.

Voir PARDESSUS, n° 942. — AUBRY et RAU, t. IV, p. 521. — SOURDAT, n° 995. —

On comprend aisément que l'expéditeur qui a souscrit cette clause soit tenu de l'observer vis-à-vis du voiturier ordinaire. Mais le doute naît quand il s'agit du chemin de fer. Ici l'expéditeur n'est pas libre : le chemin de fer exerce un monopole : le frein de la concurrence ne lui impose pas les conditions qui résultent équitablement de la loi de l'offre et de la demande.

L'expéditeur ne signe pas de convention avec l'administration du chemin de fer : il proteste contre la prétention de voir un consentement tacite dans le fait de remettre ses transports au chemin de fer, puisqu'il n'est pas libre d'agir autrement. Il n'a pas de choix.

La conclusion logique de ce qui précède, c'est qu'à la différence du voiturier ordinaire, la liberté de l'exploitant doit être limitée. De même qu'il ne peut réclamer pour le transport qu'on lui offre le prix qui lui convient, il ne peut, en principe, exiger de l'expéditeur des clauses de non garantie. C'est l'autorité publique qui détermine les conditions du contrat et il est interdit de les changer au profit des administrations.

Si ce principe était appliqué rigoureusement, l'équité ne tarderait pas à

DALLOZ, *Voirie par chemin de fer*, n°s 458 et 456. — POUGET, p. 522. — DUVERDY, n° 31.

Treplong admet la distinction entre la faute prouvée et la faute présumée résultant de l'inexécution du contrat. Nous avons vu plus haut qu'elle a été également adoptée par la cour de Bordeaux et par des arrêts récents de la Cour de cassation de France.

En Belgique, M Laurent s'élève avec énergie contre toute clause de stipulation de non garantie ou de maximum de garantie en cas de faute prouvée. Ce serait là, dit-il, une convention contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

(Voir LAURENT, t. XXV, pp. 604, 605, 609, 610, 616, 617, 618, 621.)

Il ajoute : « On ne peut pas stipuler que le voiturier ne réponde pas de sa faute, c'est-à-dire de sa négligence. — Quand la faute est prouvée, le voiturier doit réparer le préjudice et tout le préjudice qu'il cause. Mais s'il y a perte sans qu'une faute soit prouvée, les parties peuvent régler les effets de la responsabilité du voiturier. Ce n'est pas le décharger de sa faute : car aucune faute n'est prouvée à sa charge. » (LAURENT, p. 605.)

M. Namur adopte la même opinion, t. I^{er}, n° 559. C'est aussi ce système que l'État a plaidé devant la Cour suprême jusqu'en 1877.

Enfin, il a été consacré de la manière la plus expresse par une série d'arrêts de notre Cour de cassation, depuis le 4 février 1870 jusqu'en 1877. Nous ne pouvons interpréter les arrêts des 18 et 26 octobre 1877, du 24 octobre 1878, du 14 novembre 1878 et du 9 janvier 1879 (*Pas.*, 1^{re} partie, 1877, 599, 406 ; 1879, pp. 6, 14 et 50) en ce sens que notre Cour suprême ait voulu permettre une stipulation contraire à l'ordre public de l'aveu de tous les auteurs et d'après ses propres arrêts. Ces décisions ne peuvent avoir la portée que l'État a voulu récemment leur attribuer en reproduisant le système qui avait été repoussé par les arrêts du 4 février 1870 et par l'arrêt de rejet du 21 janvier 1875. (*Pasicrisie*, 1875, 1, 95.)

En tout cas, il y aurait lieu de choisir entre la doctrine de ces arrêts et celle de l'arrêt du 21 janvier 1875 et des arrêts précédents appuyés par la doctrine entière, et ce choix ne peut être, à notre avis, douteux. Dire que l'administration n'est pas responsable de sa faute ou de celle de ses agents, ce serait favoriser la négligence et la mauvaise foi. Ce serait admettre un principe contraire à toute équité et destructif des intérêts les plus légitimes du commerce. En France même, la loi du 15 juillet 1845 (art. 22) oblige l'État et les compagnies à répondre de la faute des agents attachés aux chemins de fer qui leur appartiennent. Enfin l'article 424 de la loi allemande repousse également le système d'après lequel les chemins de fer pourraient tout stipuler, sauf la non responsabilité de leur dol.

en souffrir. En effet, l'exploitant, à peine de dommages-intérêts, est tenu de recevoir tous les transports aux conditions des tarifs. Sa liberté est enchaînée. Dès lors, il est juste de ne pas lui imposer des responsabilités que le voiturier n'aurait pas acceptées, au moins sans compensation.

Le législateur qui formule le contrat, en recherchant l'intention présumée des parties, a le devoir de tenir la balance égale entre deux intérêts respectables dont il a la sauvegarde ; il doit imposer le contrat *probable*, celui qui vraisemblablement eût été conclu si chaque partie eût été libre de stipuler.

Telles sont, à notre avis, les données du problème à résoudre. Il se complique par suite de la nécessité qui s'impose au Gouvernement de fixer des taxes aussi modérées et aussi uniformes que possible. Pour atteindre ce but il faut que la responsabilité ne soit pas excessive, eu égard aux dangers spéciaux aux chemins de fer : il faut encore que les indemnités à payer en cas de perte, de retard et d'avarie, ne soient pas trop dissemblables ; sinon chaque taxe devrait varier avec l'étendue de la responsabilité et le poids cesserait d'être la base habituelle de la perception.

Nous arrivons donc à reconnaître que le législateur doit admettre, dans l'intérêt général lui-même, afin de pouvoir simplifier et abaisser les taxes, des dérogations à la responsabilité qui résulte de plein droit du contrat, en l'absence de toute preuve de faute ou de dol ; ces dérogations pourront porter soit sur le refus de garantie, dans certaines circonstances spéciales que nous allons examiner, soit sur certaines limites au delà desquelles la responsabilité ne pourra pas s'étendre si l'expéditeur ne peut prouver directement la faute de l'exploitant.

La difficulté consiste à rester dans de justes bornes, à bien discerner les cas dans lesquels des clauses spéciales doivent être autorisées.

Le législateur allemand a appliqué ces principes dans les articles 422 à 429 du Code de commerce de l'Empire dont la commission extra-parlementaire et le Gouvernement se sont inspirés dans leur projets respectifs.

Cette législation était déjà connue quand M. Dewandre a déposé son rapport sur le titre du Code révisé, relatif aux contrats de gage et de commission.

Nous avons rappelé que l'honorable rapporteur, admettait la possibilité de dérogations à la responsabilité ordinaire du contrat de transport.

L'article 116 proposé en 1870 exigeait :

a). Que ces dérogations ne fussent autorisées que pour les transports à prix réduit ou pour ceux que le chemin de fer consent à faire dans des conditions où il pourrait s'y refuser ;

b). Que l'application de ces dérogations ne pût avoir lieu que lorsqu'elle est demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.

La responsabilité renaissait si l'expéditeur prouvait la faute de l'administration ou même seulement que le dommage ne provenait pas de la cause pour laquelle la non responsabilité avait été stipulée.

Ce sont ces règles, légèrement étendues, par suite de l'étude qui a été faite depuis, que votre commission vient encore en général vous proposer aujourd'hui d'adopter.

Le projet vise neuf cas dans lesquels la stipulation de non-garantie sera permise.

Passons les successivement en revue.

1° *Les animaux vivants.*

On comprend les dangers spéciaux auxquels ces animaux sont exposés pendant le transport. En France cependant, les compagnies sont responsables (1).

2° Les marchandises sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer.

Il faut nécessairement que ces marchandises soient déterminées par un règlement. Elles ne peuvent l'être dans la loi. Ce règlement doit être, comme l'énonce la commission extra-parlementaire dans l'article 50, un règlement d'administration générale.

Il ne faut en effet ranger dans cette seconde catégorie qu'un nombre restreint de marchandises. Le public a droit à la garantie que lui donne un règlement de ce genre.

3° Les marchandises dont l'emballage est défectueux ou dont le transport s'effectue en wagons découverts à la demande de l'expéditeur.

Dans ce cas, le mode de transport expose nécessairement la marchandise à la mouille.

Remarquons ici, en passant, que toutes les marchandises de la 4^e classe se transportent en wagons découverts, d'après le tarif actuel. Si l'expéditeur réclame le bâchage, la marchandise passe dans la 5^e classe.

4° Les objets placés dans les voitures transportées.

Ils ne sont pas confiés à la surveillance de l'administration. Celle-ci ne peut en prendre les mêmes soins. Elle ne les a pas sous sa garde.

5° Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur et à la demande de celui-ci.

Il faut, en effet, que l'expéditeur ait réclamé ce mode de transport et que le plombage ne soit pas une pure formalité de douane. Les plombs doivent être reproduits *intacts*.

6° Les marchandises pour lesquelles les règlements exigent qu'ils soient convoyés par les expéditeurs à raison même des dangers du transport.

7° Les marchandises dont le chargement a été fait par l'expéditeur.

Dans ce cas, la marchandise a pu souffrir par suite d'un chargement défectueux.

Dans chacune de ces hypothèses, l'administration ne répond pas de la perte et de l'avarie chaque fois qu'elles ont pu avoir pour cause le danger spécial auquel la marchandise était exposée. Il y a présomption qu'elles proviennent de cette cause, sauf la preuve contraire qui peut résulter notamment, comme le porte en termes exprès le Code allemand, de ce qu'il n'y a pas de relation possible entre l'avarie ou la perte et ce danger spécial.

(1) DALLOZ, *Voie par chemin de fer*, n° 442.

D'après les observations que nous venons de faire, il y a lieu d'apporter certaines modifications au texte du projet.

Les n^{os} 5 et 6 doivent être rédigés comme suit :

« 5^o *Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur et à la demande de celui-ci, pourvu que les plombs soient intacts ;*

» 6^o. *Les marchandises qui, en vertu des règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés. »*

Le fait que l'expéditeur accompagne les objets transportés est sans importance : la loi a eu ici en vue le danger spécial à raison duquel les règlements exigent que ces marchandises soient convoyées.

Le commerce et l'industrie ont demandé la suppression de la partie finale de l'article 32 qui exonère l'administration de toute responsabilité quant au nombre de colis mentionné dans le récépissé, quand le chargement a eu lieu par les soins de l'expéditeur. L'article ne parle pas du poids, parce que le pesage est fait par l'exploitant lui-même après le chargement du wagon.

Votre commission pense que cette réclamation est fondée. La lettre de voiture et le récépissé de l'administration doivent faire preuve complète entre elle et le public des énonciations mentionnées dans l'article 22. Il ne doit pas être admis d'exception à ce principe de bonne foi. Si une légère taxe était même nécessaire pour indemniser l'administration du dénombrement contradictoire auquel elle fera naturellement procéder, ce résultat serait préférable à la situation que consacrerait la partie finale de l'article 32 ⁽¹⁾.

ART. 33.

Certaines marchandises sont exposées à perdre de leur poids au cours du voyage.

Évidemment l'exploitant ne peut être responsable de cette diminution, malgré le récépissé délivré par lui.

Il importe seulement que les administrations ne puissent arbitrairement appliquer l'article 33 et exagérer le manquant.

La commission extra-parlementaire exigeait, en conséquence, que ces marchandises et ce manquant fussent désignés par un règlement d'administration générale.

Votre commission partage cette manière de voir.

L'article 426 du Code allemand statue sur ce cas dans les termes suivants :

« Lorsque des marchandises subissent régulièrement pendant le transport une perte de poids ou de mesure, il est permis de stipuler que le chemin de fer ne répondra pas d'une quotité déterminée à l'avance en poids ou en quantité. Cette quotité doit être calculée séparément pour

(1) La conférence de Berne n'a pas admis non plus cette exception à la responsabilité du chemin de fer.

» chaque colis, si plusieurs sont transportés ensemble, lorsque le poids
 » ou la mesure de chacun peut être fixé d'après la lettre de voiture ou
 » autrement.

» La présente disposition ne peut être invoquée, s'il est prouvé que la
 » perte ne provient pas de la nature de la marchandise ou que la quotité
 » fixée ne correspond pas à cette nature ou aux autres circonstances de la
 » cause. »

Ce dernier moyen ne trouvera pas son application sous l'empire du nouveau Code, puisque la quotité sera fixée par le Gouvernement en exécution de la loi. Les tribunaux n'auront donc pas le droit de la déclarer excessive.

ART. 34.

Il est naturel que l'administration puisse stipuler la non garantie quand le déchargement se fait par le destinataire. En effet l'avarie ou le manquant peut provenir de cette opération.

Le destinataire doit avoir le droit de se mettre à l'abri de cette clause en faisant constater l'état de la marchandise avant le déchargement.

La rédaction de l'article 33 n'impose pas à l'administration d'une manière assez claire l'obligation de procéder à cette constatation contradictoire si le destinataire l'exige. Le Gouvernement pourra, s'il le faut, tenir compte dans ses tarifs du coût de cette opération et, comme le propose la commission extra-parlementaire dans l'article 48, imposer au destinataire une taxe modérée si la constatation prouve qu'il n'y a rien à reprocher au chemin de fer.

Il importe que le droit du destinataire ne puisse être discuté.

Votre commission propose donc d'ajouter à l'article 34 un paragraphe ainsi conçu :

« *L'administration est tenue de procéder à cette vérification si le destinataire l'exige.* »

L'exception au droit commun prévue par l'article 34 se trouve également consacrée par l'article 424 du Code allemand.

ART. 35.

L'article 35 détermine les conséquences de la stipulation de non garantie.

Ici deux systèmes sont en présence, celui du Code allemand, adopté par la commission extra-parlementaire, et celui du Gouvernement.

A notre avis, le système de la commission est préférable : l'article 35 du projet étend d'une manière excessive les conséquences de la stipulation de non garantie dans les divers cas que nous avons examinés.

Pour quel motif ces exceptions au principe général de la responsabilité du droit commun ont elles été admises ?

On n'a pas voulu rendre l'exploitant responsable du vice propre de la chose, du défaut de fermeture des waggons, de l'absence d'emballage, des erreurs commises par l'expéditeur pendant le chargement, de la perte

de marchandises tellement dangereuses qu'elles doivent être convoyées, ou d'objets placés sous la surveillance exclusive de l'expéditeur.

On comprend dès lors que la loi permette l'administration de s'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle : il est naturel qu'elle substitue à cette présomption, la présomption beaucoup plus puissante que s'il y a perte ou avarie, elle est la conséquence du danger spécial qui se présentait dans chaque espèce et qui ne pouvait être mis équitablement à charge de l'exploitant.

Partant de là, le public doit avoir vis-à-vis de l'administration un double droit : d'abord celui de prouver que la perte ou l'avarie ne provient pas de la cause dont on n'a pas voulu rendre l'exploitant responsable ; ensuite celui d'établir, conformément aux principes généraux, la faute de l'exploitant. La première de ces preuves sera en général beaucoup plus facile que la seconde. Ainsi si la marchandise transportée en wagons découverts a été détruite, si certains objets, sujets à se corrompre, ont été égarés, il est de toute évidence que la perte ne provient pas de la pluie ni du vice propre. L'expéditeur n'aura aucune faute à prouver ; il lui suffira de faire connaître la cause de l'avarie pour que l'administration ne puisse plus invoquer la clause de non-garantie. Celle-ci manquerait alors complètement de base légale.

Comme nous l'avons dit plus haut, c'est la solution consacrée par le Code allemand dans l'article 424. C'est aussi l'avis que votre commission avait exprimé en 1870 et l'article 116 avait été rédigé dans ce sens.

Le projet du Gouvernement n'accorde à l'expéditeur qu'un seul droit, celui de prouver la faute de l'administration, de sorte que, si des colis contenant du poisson viennent à être perdus, l'exploitant ne sera pas responsable de la disparition, à moins que l'on ne prouve la faute des agents de l'Etat, bien qu'il soit manifeste que le vice propre de cette marchandise sujette à avarie n'a pu assurément la faire disparaître.

Cette solution ne paraît pas rationnelle et votre commission, se ralliant aux observations de la commission extra-parlementaire et persistant dans son avis antérieur, vous propose d'adopter le texte rédigé par celle-ci, qui est conforme à la législation allemande.

L'article 35 serait modifié comme suit :

« Lorsque la non-responsabilité de l'administration a été stipulée, dans les » cas prévus par les articles 32, 33 et 34, le dommage est présumé être la » conséquence, soit du vice propre de la chose, soit des conditions de trans- » port choisies par l'expéditeur, soit du défaut d'emballage, soit des vices » du chargement ou du déchargement, soit du fait ou de la négligence de » l'expéditeur ou de ses préposés, et l'administration n'est tenue à aucune » indemnité.

» Cette présomption peut être détruite par la preuve contraire. »

Votre commission vous propose en outre d'insérer à la suite de l'article 57 un article 57^{ter} qui reproduira l'article 61 du projet de la commission extra-

parlementaire (1). Il aura pour but de consacrer la responsabilité complète de l'exploitant en cas de faute prouvée à sa charge. Sur ce point le projet du Gouvernement accepte la distinction proposée par la doctrine et la jurisprudence entre la faute présumée et la faute prouvée. Il reconnaît, avec votre commission, que l'on ne peut s'exonérer de la responsabilité de cette dernière faute.

Projet du Gouvernement.

ART. 56.

L'expéditeur a la faculté, moyennant le paiement d'une taxe proportionnelle, d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait pour la perte de la marchandise ou des bagages ou par le retard.

Il a droit, en cas de perte ou de retard, au montant de son évaluation, et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant l'évaluation pour base.

S'il est établi que l'évaluation excède le dommage réellement éprouvé, l'indemnité est réduite au montant de ce dommage.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 53.

L'expéditeur a la faculté d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait par la perte de la marchandise.

Il a droit, en cas de perte, au montant de son évaluation, et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant cette évaluation pour base.

Le chemin de fer ne doit cependant aucune indemnité s'il peut invoquer l'une des clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51.

Il en est de même s'il justifie que l'événement est une suite de la force majeure ou du vice propre de la chose.

ART. 56.

En cas d'évaluation du préjudice, le chemin de fer a droit au paiement d'une taxe supplémentaire proportionnelle à la somme déclarée.

Cette taxe n'excédera pas cinquante centimes par fraction indivisible de mille francs.

ART. 57.

Il est loisible à l'expéditeur d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait par suite de retard.

Moyennant cette évaluation et le paiement d'une taxe supplémentaire qui ne peut excéder dix centimes par fraction indivisible de cent francs, l'expéditeur a le droit de réclamer du chemin de fer le montant de l'évalua-

(1) « Art. 61. Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer les clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51, ni se borner à réparer le dommage dans les termes des articles 54, 55 et 58; en ce cas, sa responsabilité est réglée par le droit commun. »

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

tion, si celui-ci ne justifie pas que le retard est dû à la force majeure.

ART. 62.

Si le chemin de fer établit que l'indemnité, calculée d'après les articles 53 et 57, excède le dommage réellement éprouvé par l'expéditeur, du chef de la perte, de l'avarie ou du retard, l'indemnité est réduite au montant de ce dommage.

ART. 90.

Le voyageur a la faculté de déclarer la valeur de ses bagages au moment de leur inscription.

Il a droit, en cas de perte, au montant de sa déclaration et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant cette déclaration pour base.

Le chemin de fer ne doit cependant aucune indemnité, s'il justifie que l'événement est une suite de la force majeure ou du vice propre de la chose.

ART. 91.

En cas de déclaration de valeur, le chemin de fer a droit au paiement d'une taxe supplémentaire proportionnelle à la somme déclarée.

Cette taxe n'excédera pas vingt centimes par fraction indivisible de mille francs.

ART. 94.

Le voyageur peut évaluer, lors de l'inscription de ses bagages, le préjudice qu'il éprouverait par leur remise tardive.

Les conditions de cette évaluation et l'indemnité due, en ce cas, par le chemin de fer, sont réglées conformément à l'article 57.

ART. 98.

Si le chemin de fer établit que l'indemnité calculée d'après les articles 90 et 94 excède soit la valeur vénale des bagages, soit le dommage éprouvé par suite de leur avarie ou de leur remise tardive, l'indemnité est réduite au montant de cette valeur ou de ce dommage.

Lorsque la marchandise est perdue ou avariée, lorsqu'un retard se produit, l'expéditeur a droit à la réparation du préjudice qu'il subit.

Tel est le principe consacré par les articles 1149, 1150 et 1151 du Code civil.

L'expéditeur ne peut réclamer, pas plus que tout autre contractant, en cas d'inexécution d'une convention, le remboursement de tout le gain dont il a été privé et de toute la perte qu'il a faite.

Il faut que le dommage soit la suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.

Il faut, en outre, sauf le cas de dol, que ce dommage ait pu être prévu par le débiteur lors du contrat.

Si l'on applique ces principes aux faits spéciaux relatifs à la convention de transport, on remarque que l'expéditeur éprouvera souvent un préjudice très-considérable dont il ne pourra obtenir la réparation d'après le droit commun.

Ainsi, un industriel ⁽¹⁾ remet à un voiturier, sans aucune déclaration, un colis contenant un brevet qui doit être, suivant la loi anglaise, présenté à Londres, lors du paiement de l'annuité, à l'autorité chargée de la recevoir. Le colis arrive en retard et l'expéditeur est déchu de son brevet, ce qui lui cause un dommage considérable. Il était impossible au voiturier de prévoir ce préjudice. Il n'en doit pas la réparation complète.

Ou bien encore le colis contient des bijoux, des objets d'art, des papiers, des valeurs dont la déclaration n'a pas été faite. L'expéditeur ne peut réclamer le remboursement de la perte toute entière.

Pour éviter ce résultat, il doit être permis d'évaluer le préjudice que l'on éprouverait en cas de perte, de retard ou d'avarie. Le chemin de fer, averti que sa responsabilité est exceptionnelle, prendra les mesures nécessaires pour la sauvegarder et se fera payer pour ces soins spéciaux et coûteux une taxe proportionnée à ses risques et à la dépense qu'il doit faire. Rien n'est donc plus naturel que l'assurance autorisée par l'article 36. Elle est la conséquence inévitable de l'obligation imposée au chemin de fer de transporter même des objets de la plus grande valeur alors que le voiturier ordinaire pourrait s'y refuser.

Lorsque l'évaluation est l'œuvre commune des deux contractants, elle est définitive. Le juge lui-même ne peut ni la réduire ni l'augmenter.

Ici elle n'émane que de l'une des parties, l'autre est tenue de la subir. Dès lors il est juste qu'en cas d'accident cette évaluation puisse être combattue par la preuve contraire. Sinon la fraude pourrait s'exercer aux dépens de l'exploitant avec ou sans la complicité de ses agents.

La preuve de l'assurance peut être faite par tous moyens de droit. L'expéditeur a la faculté, d'après l'article 22, de la faire mentionner dans son récépissé.

Le montant de l'évaluation n'est pas dû si l'administration prouve le

(1) Ce cas c'est présenté.

cas fortuit ou la force majeure : c'est là une application pure et simple des principes généraux (1).

Votre commission propose de remplacer les mots « *au moment de l'expédition* » du § 1 par ceux-ci « *au moment de la remise* » afin de comprendre dans la disposition les bagages remis en dépôt dans les gares, conformément à l'article 19^{bis}.

Projet du Gouvernement.

ART. 37.

A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu où ils devaient être livrés, sous déduction des frais de transport non payés ;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur fixée comme il vient d'être dit ;

3° En cas de retard, à la restitution de tout ou partie du prix de transport.

Il peut être stipulé que les indemnités à allouer n'excéderont pas un maximum à déterminer par une loi spéciale.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 34.

A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et à l'endroit où elle devait être livrée, sous déduction des frais non payés ;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise fixée comme il vient d'être dit.

ART. 35.

Il peut être stipulé que, dans la liquidation des indemnités dont il s'agit à l'article précédent, il ne sera tenu compte d'aucune valeur commerciale excédant une somme déterminée.

La valeur fixée par les tarifs ou règlements ne sera pas inférieure :

S'il s'agit de marchandises proprement dites, à un franc cinquante centimes par kilogramme, pour les transports à petite vitesse, et à cinq francs par kilogramme, pour les autres transports ;

En ce qui concerne les animaux vivants, à huit cents francs pour un cheval, à quatre cents francs par tête pour le gros bétail, à cinquante francs par tête pour les autres animaux ;

A douze cents francs pour une voiture.

Toutefois, la limitation dont il s'agit au présent article n'est pas autorisée pour les expéditions dont la valeur, constatée d'après l'article 34, n'excède pas cent cinquante francs ou est réduite à ce taux par l'intéressé.

(1) Voir article 30^{bis} ; voir article 38 du projet du gouvernement.

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 58.

A défaut d'évaluation par l'expéditeur, les tarifs ou règlements peuvent stipuler qu'en cas de retard imputable au chemin de fer, l'indemnité est limitée à la restitution de tout ou partie du prix de la voiture.

Le minimum de cette restitution ne sera pas inférieur à la moitié, au cinquième ou au dixième du prix de la voiture, par chaque jour de retard, suivant que le transport a été fait par exprès, à grande vitesse ou à petite vitesse.

ART. 59.

Lorsque le retard dépasse deux jours en cas de transport par exprès, cinq jours en cas de transport à grande vitesse ou dix jours s'il s'agit d'un transport à petite vitesse, l'expéditeur ou le destinataire a droit au dédommagement tel qu'il est réglé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité du retard.

ART. 61.

Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer les clauses de non garantie autorisées par les articles 45, 46, 47, 49 et 51, ni se borner à réparer le dommage dans les termes des articles 54, 55 et 58; en ce cas, sa responsabilité est réglée par le droit commun.

ART. 92.

A défaut de déclaration de valeur, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte des bagages inscrits, au remboursement de leur valeur vénale au lieu et au temps de l'arrivée;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une somme égale au dommage, en tenant compte de cette valeur.

ART. 95.

Il est permis de stipuler que, dans la liquidation des indemnités dont il s'agit à l'article

Projet du Gouvernement.

Projet de la commission extra-parlementaire.

précédent, il ne sera admise aucune valeur excédant une somme déterminée.

La valeur fixée par les tarifs ou règlements ne sera pas inférieure à quinze francs par kilogramme.

ART. 95.

A défaut d'évaluation par le voyageur, les tarifs ou règlements peuvent stipuler qu'en cas de retard, l'indemnité est limitée à la restitution de la totalité ou d'une partie du prix du transport.

Le minimum de cette restitution ne sera pas inférieur à la moitié du prix du transport, par jour de retard.

ART. 96.

Lorsque le retard se prolonge au delà de deux jours, le voyageur a droit au dédommagement tel qu'il est fixé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité de retard.

ART. 97.

Lorsque le voyageur établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, celui-ci ne peut invoquer le bénéfice des articles 92, 95 et 98, et sa responsabilité se règle d'après le droit commun.

ART. 108.

Si les tarifs ou règlements ne mentionnent pas la faculté accordée aux expéditeurs et aux voyageurs par les articles 53, 57, 90 et 94, le chemin de fer ne peut réclamer, dans aucun cas de perte, d'avarie ou de retard, le bénéfice des stipulations autorisées par les articles 54, 58, 58, 92, 93 et 95.

ART. 109.

Lorsque, malgré les tarifs et règlements, il y a eu refus d'agréeer les marchandises et bagages présentés par un expéditeur ou un voyageur, dans les conditions des dits articles 53, 57, 90 et 94, les dommages-intérêts sont, en cas de perte ou de remise tardive de ces marchandises ou de ces bagages, liquidés d'après le droit commun.

L'article 37 suppose que l'expéditeur n'a pas usé du droit que lui confère l'article 36 d'évaluer ses marchandises et de réclamer ainsi de l'exploitant des soins exceptionnels à raison de leur grande valeur.

Il est permis, dans ce cas, d'interpréter la volonté des parties en ce sens qu'elles n'ont attribué aux marchandises transportées que leur valeur vénale ordinaire, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu où elles devaient être livrées, et de régler sur cette base l'indemnité due en cas de perte ou d'avarie.

Si le retard n'est pas excessif, il est également naturel d'admettre que, suivant un usage très-ancien, l'indemnité due par l'exploitant consistera dans la restitution ou l'abandon d'une partie ou de la totalité du prix de transport. D'après cet usage, le destinataire a le droit de retenir le tiers du prix de transport.

L'article 37 déroge au droit commun, puisque le voiturier ordinaire répond de tout le dommage direct qu'il a pu prévoir. Il doit, outre la valeur vénale de la marchandise ou le prix du transport, dans la plupart des cas, des dommages-intérêts plus ou moins considérables⁽¹⁾. Il peut même être condamné, en cas d'avaries notables, à payer le prix de la marchandise qui reste pour son compte et dont il peut disposer. En outre, en cas de retard, le destinataire peut réclamer, en prouvant le préjudice, de plus amples dommages-intérêts que le prix du transport⁽²⁾.

D'après les considérations que nous avons eu déjà plusieurs fois l'occasion d'émettre, ces dérogations nous semblent justifiées par la position de *voiturier obligé* qui est faite au chemin de fer et par la nécessité de taxes modérées et uniformes pour la généralité des transports.

Ces dérogations sont même tellement naturelles que le Code allemand en a fait le droit commun pour tous les voituriers : telle est la portée des articles 395 et 396 que nous avons signalés à l'attention de la Chambre. Votre commission n'a pas cru qu'elle dût modifier, sur ce point, les articles 97 et 98 du Code de commerce. Mais il est au moins permis d'en induire que le projet de loi n'exige pas du public des concessions excessives et que les plaintes qui seraient formulées ne seraient pas légitimes.

La commission extra-parlementaire a prévu le cas d'un retard excessif. Pour les bagages et pour les marchandises expédiés par express, ce retard est fixé à deux jours ; à cinq jours pour les expéditions à grande vitesse, et à dix jours pour les transports à petite vitesse (art. 96, § 4, et art. 59).

L'application du principe doit être, à notre avis, laissée aux règlements, le principe lui-même doit être posé dans la loi : car un retard de longue durée équivaut souvent à la perte totale.

(1) ALAUZET, n° 470.

(2) Voir rapport de la commission, p. 55. — ALAUZET, n° 469. — DUVERDY, nos 75 et 76. — PARDESSUS, n° 541.

(3) ALAUZET, n° 470. — NAMUR, n° 557, t. I^{er}, p. 224. — BEDARRIDE, n° 264.

Votre commission propose donc d'ajouter, après le n° 3 de l'article 37, un alinéa ainsi conçu :

« Si la durée du retard dépasse un terme à fixer par les règlements, »
 » l'expéditeur ou le destinataire a droit au dédommagement tel qu'il est »
 » réglé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité de retard. »

La commission extra-parlementaire a voulu, avec raison, que le public fut informé qu'il a le droit d'évaluer les objets confiés au chemin de fer ; elle a entendu aussi que ce droit fut scrupuleusement respecté et elle a, en conséquence, inséré dans son projet deux articles qui contiennent la sanction de ces prescriptions.

D'une part, les tarifs et les règlements doivent mentionner le droit d'évaluation accordé à l'expéditeur ; de l'autre, il est expressément défendu aux exploitants de refuser les marchandises assurées.

Si les administrations manquent à leur devoir sous ce double rapport, elles ne peuvent invoquer aucune dérogation au droit commun qui seul réglera leur responsabilité.

Votre commission est d'avis que les articles 108 et 109 présentent une utilité réelle et elle vous propose en conséquence un article 37^{ter} ainsi conçu :

« L'administration ne peut, en cas de perte, d'avarie ou de retard, invo- »
 » quer le bénéfice des stipulations autorisées par les articles 37 et 37^{ter}, et sa »
 » responsabilité est réglée par le droit commun, lorsque :

» 1° »
 » 2° les tarifs ou règlements ne mentionnent pas la faculté accordée aux »
 » expéditeurs et aux voyageurs par l'article 36 ou lorsqu'il y a eu refus »
 » d'agréer les marchandises et les bagages dans les conditions de cet »
 » article. »

Le Gouvernement et la commission vont plus loin.

Ils proposent d'accorder aux exploitants le droit de réduire les indemnités à un maximum qui ne pourrait être dépassé. C'est la disposition actuelle des tarifs qui a donné lieu à des plaintes si nombreuses et si vives de la part du commerce.

De tous côtés, il réclame la suppression du paragraphe dernier de l'article 37.

Les partisans de cette disposition invoquent des raisons de diverse nature.

Ils se placent au point de vue de l'équité. Les administrations de chemins de fer ont dû nécessairement prendre comme base générale de leur tarif le poids de la marchandise. Il serait impossible de substituer d'une façon générale à cette base simple et pratique la base compliquée de la valeur. Le commerce lui-même protesterait énergiquement contre cette substitution.

Les taxes sont calculées d'après le poids et les exploitants sont tenus d'agréer les transports sur cette base ; n'est-il pas juste dès lors de leur permettre de la prendre également pour règle quand il s'agit de la responsabilité ? La mesure doit être la même dans les deux hypothèses

Cette solution serait injuste à raison du monopole de fait des chemins de fer, si l'expéditeur ne pouvait s'assurer une réparation complète, égale au préjudice souffert ; mais ce moyen, le projet le lui assure en imposant aux administrations de chemins de fer l'obligation de payer le dommage tout entier moyennant une prime légère.

Il n'y a pas là, ajoute-t-on, une dérogation au droit commun, comme on se plaît à le répéter. Il y a une application pure et simple de l'article 1152 du Code civil qui permet de fixer à l'avance le taux des dommages-intérêts à payer en cas d'inexécution d'une convention.

Cette clause n'est pas immorale. Elle ne dispense pas les exploitants de la responsabilité de leur faute. Elle la limite seulement. Elle affranchit les administrations de la présomption légale de faute qui pèse sur elles dès qu'elles ne peuvent représenter la marchandise en bon état et de l'obligation de prouver le cas fortuit ou la force majeure. Il est expressément stipulé que si la faute est prouvée par l'expéditeur, la clause ne sera pas appliquée et l'exploitant devra réparer d'une manière complète le préjudice causé conformément à l'article 1382 du Code civil ⁽¹⁾.

Comme le dit Laurent, *en cas de preuve de la faute*, « l'administration ne peut invoquer le livret réglementaire : car si on l'interprétait en ce sens que l'Etat ne doit jamais qu'une indemnité fixe, quel que soit le dommage causé par sa faute, la clause aboutirait à déclarer l'État non responsable de sa faute et une pareille clause est nulle. »

La clause incriminée, ainsi interprétée par le législateur, ne mettra donc pas l'administration à l'abri de la responsabilité pleine et entière de sa faute ou de celle de ses agents.

On fait encore remarquer que, grâce à cette clause, les exploitants peuvent réduire leurs tarifs à un taux très-bas, dans l'intérêt général des expéditeurs ; la suppression de la disposition entraînerait forcément un relèvement des tarifs qui nuirait au public tout entier, tandis que la sanction d'une entière responsabilité ne profite qu'à une catégorie spéciale de transports.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'en Belgique c'est l'État qui exploite la plus grande partie des voies ferrées. Combiner une réduction extrême des tarifs avec une responsabilité excessive, c'est s'exposer à tarir une source importante des revenus publics et à devoir frapper de nouveaux impôts.

Ces motifs ont décidé la commission extra-parlementaire à admettre le principe contenu dans le dernier alinéa de l'article 37. Cependant, elle a pensé qu'il serait possible de donner une satisfaction sérieuse au commerce en limitant aux cas où le dommage a une assez grande importance l'application de la clause.

(1) Sic Cass. de France, 14 février 1874. (D. P., 1874, 1. 505.) — LAURENT, 23, n° 534, p. 549. — Cass. belge, 21 janvier 1875. (Pas., 1875, 1, 90.) — LAURENT, n° 548.

« *Toutefois, dit l'article 55 du projet de la commission extra-parlementaire, la limitation n'est pas autorisée pour les expéditions dont la valeur n'excède pas 150 francs, ou est réduite à ce taux par l'intéressé.* »

« La statistique prouve, dit le rapporteur, que la plus grande partie des réclamations ont pour objet des colis d'une valeur inférieure à 150 francs. Cela se comprend, les petites expéditions peuvent plus facilement être égarées ou soustraites. Cette restriction est éminemment favorable au public, qui est assuré, dans les cas où le risque est le plus ordinaire, de recevoir la pleine valeur de la marchandise ⁽¹⁾. »

La commission invoque, à l'appui de son système, l'exemple du Code allemand, qui autorise (art. 427) les chemins de fer à fixer un maximum de responsabilité.

Ces considérations sont unanimement repoussées par les diverses associations commerciales et industrielles du pays. Elles protestent avec énergie contre le projet.

Que nous importe, disent-elles, un tarif très abaissé si nous n'avons pas la garantie que nous serons indemnisés de la valeur de notre marchandise ? Nous y perdons au lieu d'y gagner.

La preuve de la faute directe des administrations est une preuve presque toujours impossible. Il est certain qu'elles sont en faute si elles ne peuvent représenter l'objet qu'elles ont reçu en bon état. Affranchir ainsi indirectement l'exploitant de la responsabilité de ses actes, c'est encourager la négligence, le relâchement et les retards. Une responsabilité sérieuse sera un puissant stimulant. L'administration se montrera alors vigilante et soigneuse.

Il n'est pas exact de soutenir que l'article 1152 sur la clause pénale doit recevoir ici son application, car le commerce n'est pas libre vis-à-vis du chemin de fer comme vis-à-vis d'un voiturier ordinaire. La clause du tarif lui est imposée par un commissionnaire qui jouit d'un véritable monopole.

L'exploitation des chemins de fer peut parfaitement se faire sous le régime d'une responsabilité complète. Il en est ainsi en France. Ce n'est que dans les pays où l'Etat lui-même est propriétaire des voies ferrées, que l'on a voulu imposer ces dérogations au droit commun : l'Allemagne a donné cet exemple. Ailleurs, les gouvernements ont résisté aux prétentions des compagnies.

Votre commission, en présence de ces affirmations contradictoires, avait, en 1870, proposé un moyen terme.

Elle avait autorisé des clauses limitatives de la garantie à deux conditions :

1° Ces clauses ne pouvaient s'appliquer qu'à des transports à prix réduits ou à des transports que le chemin de fer consent à faire dans des conditions où il aurait le droit de les refuser ;

(1) Page 59.

2^o Cette application devait être demandée ou acceptée *formellement* par l'expéditeur.

Le Gouvernement n'a pas reproduit cette double condition dans le projet.

Il pose sans restriction le principe que la clause est autorisée et il ne renvoie à une loi spéciale que pour la fixation du chiffre du maximum.

Votre commission n'a pu se rallier entièrement à cette solution absolue.

Elle remarque, que l'insertion pure et simple dans le Code du texte proposé aurait pour effet d'annuler complètement la première partie de l'article 37 qui fixe la responsabilité *ordinaire* des administrations. quand il n'y a pas assurance, en restreignant déjà leur responsabilité. Les exploitants, autorisés à maintenir, sans conditions, des clauses analogues à celles qui existent aujourd'hui, ne manqueront pas d'user de ce droit. Sauf le cas d'assurance, le paragraphe dernier de l'article 37 formera la règle générale.

Il faut, pour être logique, faire disparaître du projet de loi cette responsabilité ordinaire qui n'aura guère d'application; la prétendue exception sera en réalité la règle et une règle qui ne souffrira, pour ainsi dire, pas de dérogation. La situation actuelle ne sera pas modifiée.

Votre commission, après avoir mûrement pesé les divers arguments invoqués de part et d'autre, a cru devoir maintenir le caractère **EXCEPTIONNEL** de la clause de *garantie limitée*, caractère qu'elle lui avait assigné dès 1870.

Elle vous propose, en conséquence, de restreindre les effets du texte proposé aux tarifs *réduits* dont l'application sera réclamée par l'expéditeur ou acceptée par lui, soit dans la lettre de voiture, soit dans tout autre document. Elle admet que la simple acceptation du récépissé ou de la lettre de voiture, avec l'indication du tarif spécial, entraînera l'application. Elle se montre ainsi plus favorable aux administrations qu'elle ne l'était en 1870. Elle exigeait alors une adhésion formelle. En dehors de l'acceptation expresse ou tacite de l'expéditeur, les tarifs ordinaires seront seuls applicables.

Ces tarifs spéciaux devront être approuvés conformément aux dispositions générales du projet : les expéditeurs qui, à raison des avantages qu'ils offrent, s'y seront soumis, ne pourront assurément se plaindre. L'État et les compagnies, avec l'autorisation du Gouvernement, pourront de leur côté proportionner les taxes à la responsabilité dont ils sont chargés.

Votre commission estime qu'il y a lieu de faire de cette disposition importante un article séparé qui deviendrait l'article 37^{bis} et qui serait ainsi conçu :

« ART. 37^{bis}.

» *Il peut être stipulé que les indemnités à allouer n'excéderont pas un maximum à déterminer par une loi spéciale, à la condition qu'il s'agisse de tarifs spéciaux dont l'application ait été acceptée expressément ou tacitement par l'expéditeur.* »

Nous avons expliqué, sous l'article 33, que la responsabilité des administrations doit rester entière, en cas de faute prouvée à leur charge, et nous avons annoncé que nous proposerions, pour affirmer ce principe,

d'insérer dans le Code l'article 61 du projet de la commission extra-parlementaire.

Voici le texte complet de cette disposition nouvelle.

« ART. 37^{1er}.

» *L'administration ne peut, en cas de perte, d'avarie ou de retard, invoquer le bénéfice des stipulations autorisées par les articles 37 et 37^{bis}, et sa responsabilité est réglée par le droit commun :*

» *1° Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable à l'administration ou à ses agents ;*

» *2° Lorsque les tarifs ou règlements ne mentionnent pas la faculté accordée aux expéditeurs et au voyageurs par l'article 36 ou s'il y a eu refus d'agréer les marchandises et les bagages dans ces conditions. »*

Projet du Gouvernement.

ART. 38.

Aucune indemnité n'est due si la perte, le retard ou l'avarie est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne peut être imputée à l'administration.

Projet de la commission extra-parlementaire.

Il ne contient rien sur ce point.

Cet article a été placé plus haut (*voy.* le commentaire de l'article 30) parmi ceux qui fixent les principes généraux relatifs à la responsabilité des chemins de fer.

Projet du Gouvernement.

ART. 59.

L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises ou les bagages retrouvés en restituant l'indemnité reçue du chef de la perte.

Il est déchu de cette faculté s'il a laissé passer, sans réclamation, plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises ou les bagages lui ont été offerts par l'administration.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 60.

L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises retrouvées, en restituant l'indemnité touchée du chef de la perte.

Il est cependant déchu de cette faculté s'il a laissé passer, sans réclamation, plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises lui ont été offertes par le chemin de fer.

ART. 96.

Les bagages retrouvés peuvent être réclamés par le voyageur, aux conditions prescrites par l'article 60.

Cette disposition n'a donné lieu à aucune observation spéciale.

§ 5. De la prescription.

Projet du Gouvernement.

ART. 40.

Toutes les actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou au chemin de fer, autres que celles réglées par l'article 9, sont prescrites par six mois à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

Projet de la commission extra-parlementaire.

ART. 412.

Les actions contre le chemin de fer, à raison de la perte, de l'avarie ou du retard, sont soumises à la prescription de l'article 108 du Code de commerce.

Toutes les autres actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire ou au voyageur, sauf celles résultant d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par six mois, à compter du jour où s'est produite la circonstance qui donne lieu à l'action.

Ce délai, sous les mêmes réserves, est applicable aux actions du chemin de fer contre l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur.

La commission extra-parlementaire a étendu au profit des chemins de fer et, vu la réciprocité de la disposition, au profit du commerce, les cas d'application de la prescription de six mois introduite par l'article 9 de la loi.

Tel est le cas d'erreur dans la perception des taxes.

Elle a pensé que, vu la grande multiplicité des transports, les administrations pourraient ne plus posséder après six mois les souvenirs et les documents nécessaires à leur défense (1).

La commission avait cependant fait une exception que nous vous proposons de maintenir :

« Les motifs que nous venons d'invoquer, disait-elle, sont sans valeur » quand, au lieu d'une action fondée sur un fait exclusivement civil, l'action » repose sur un fait qualifié crime, délit ou contravention. L'action, qui » appartient alors respectivement à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou au chemin de fer, est un accessoire de l'action publique et n'est » prescrite que lorsque celle-ci est elle-même périmée (1). »

Cette distinction nous a paru fondée sur des motifs sérieux.

Il y aura donc lieu de dire :

« Toutes les actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou à l'administration, sauf celles qui sont réglées par l'article 9 et » celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites » par six mois à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à » l'action. »

(1) Rapport, p. 59.

A un autre point de vue, votre commission estime qu'il est utile de placer à la fin de la loi un article additionnel qui abroge les articles 96 à 109 du code de commerce actuel. C'est en effet faciliter l'application des lois nouvelles que de déterminer exactement l'effet de leur publication par rapport à la loi ancienne.

Tel est l'ensemble des règles que votre commission propose à la Chambre de consacrer dans le Code de commerce révisé. A côté de cette législation d'un caractère permanent, viendront se placer des règlements d'administration générale et des tarifs divers. Nous croyons pouvoir recommander au Gouvernement de consulter, pour la rédaction de ces règlements, le projet élaboré par la commission extra-parlementaire. Elle a cherché à concilier les exigences du public avec celles des administrations de chemins de fer, en concédant à chacun ce qui était juste et pratique. Nous n'avons pas hésité, de notre côté, à la prendre le plus souvent pour guide dans l'examen du projet de loi qui nous est soumis. — Nous espérons que les solutions auxquelles nous nous sommes arrêtés satisferont les intérêts opposés qui sont en cause. S'il n'en était pas ainsi, nous pouvons affirmer, tout au moins, que nous avons essayé consciencieusement de régler avec équité leurs rapports réciproques. La Chambre appréciera si nous y sommes parvenus.

Le Rapporteur,

ÉMILE DUPONT.

Le Président,

EUDORE PIRMEZ.

(¹) Rapport, p. 89.

PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

TITRE VII.

DE LA COMMISSION.

SECTION III.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS.

CHAPITRE I.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS EN GÉNÉRAL.

ARTICLE PREMIER.

Le contrat de transport se constate par la lettre de voiture.

La lettre de voiture indique :

Le lieu et la date de l'expédition ;

Le nom et le domicile de l'expéditeur ;

Le nom et le domicile de celui à qui les objets à transporter sont adressés ;

Le nom et le domicile du voiturier ainsi que du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un ;

La nature, la quantité et la marque particulière de la marchandise ;

Le délai dans lequel le transport doit être effectué ;

Le prix du transport ;

Elle est signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire ;

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire et par le voiturier, sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

ART. 2.

Le commissionnaire ou le voiturier est tenu d'inscrire sur son livre-journal la nature et la quantité des objets à transporter.

PROJET DE LA COMMISSION.

TITRE VII.

DE LA COMMISSION ET DES TRANSPORTS.

SECTION III.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS.

CHAPITRE I.

DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS ET DES VOITURIERS EN GÉNÉRAL.

ARTICLE PREMIER.

La lettre de voiture constate le contrat de transport.

Elle indique :

(Le reste comme ci-contre.)

ART. 2.

Le commissionnaire ou le voiturier est tenu d'inscrire sur son livre-journal *la déclaration de la nature et de la quantité des objets à transporter, et, s'il en est requis, de leur valeur.*

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 3.

Il est garant de l'arrivée des objets à transporter dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure.

ART. 4.

Il est garant des avaries ou pertes des objets à transporter, à moins que les avaries ou la perte ne proviennent du vice propre de la chose ou de force majeure.

ART. 5.

Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.

ART. 6.

Ces objets, sortis des magasins du vendeur ou de l'expéditeur, voyagent, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui ils appartiennent, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

ART. 7.

La réception des objets transportés et le paiement du prix éteignent toute action contre le commissionnaire et contre le voiturier.

ART. 8.

En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par ordonnance au pied d'une requête, par le président du tribunal de commerce, ou,

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 3.

Il est garant de l'arrivée des objets à transporter dans le délai *convenu*, hors le cas de force majeure.

ART. 4.

(Comme ci-contre.)

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 6.

(Comme ci-contre.)

ART. 7.

(Comme ci-contre.)

Toutefois, dans le cas d'avarie occulte, l'action du destinataire pourra encore être admise s'il est prouvé qu'elle a été introduite aussitôt après la découverte de l'avarie et que celle-ci est antérieure à la livraison.

ART. 8.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

dans les cantons où il n'y a pas de tribunal de commerce, par le juge de paix.

Le dépôt ou sequestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier ou du commissionnaire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport.

ART. 9.

Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte totale ou partielle, de l'avarie ou du retard dans la remise des objets à transporter sont prescrites après six mois pour les expéditions faites à l'intérieur de la Belgique, et après un an pour celles faites à l'étranger : le tout à compter, pour le cas de perte totale, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle, du jour où la remise aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

CHAPITRE II.

DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER.

§ 1^{er}. *Dispositions générales.*

ART. 10.

L'administration de tout chemin de fer mis à la disposition du public, est tenue d'effectuer les transports de personnes, de

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 9.

Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte totale ou partielle, de l'avarie ou du retard dans la remise des objets à transporter sont prescrites après six mois pour les expéditions faites à l'intérieur de la Belgique, et après un an pour celles faites à l'étranger : le tout, à compter, pour le cas de perte totale, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, du jour où la remise aura été faite; sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

ART. 9^{bis}.

Les dispositions contenues dans le présent chapitre sont communes aux maîtres de bateaux et aux entrepreneurs de diligences et de voitures publiques.

Elles sont applicables aux exploitations de chemins de fer, sauf les dérogations résultant du chapitre II.

ART. 10.

L'administration de tout chemin de fer mis à la disposition du public, est tenue d'effectuer les transports de personnes et de

PROJET DU GOUVERNEMENT.

marchandises ou de personnes et de marchandises, en vue desquels le chemin a été établi.

Toutefois les marchandises en destination d'une autre ligne ne doivent être acceptées, que si l'obligation en résulte soit de l'acte de concession, soit des tarifs et livrets réglant les services mixtes ou internationaux.

ART. 11.

Les prix et les conditions du transport sont fixés : sur les chemins de fer de l'État, par une loi spéciale ou en vertu de cette loi; sur les chemins de fer concédés, par leur administration, dans les limites du cahier des charges, et sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Toute modification aux prix ou aux conditions des transports ne peut être mise à exécution que quinze jours après sa publication, par la voie du *Moniteur*. Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures, lorsqu'il s'agit de transports internationaux.

ART. 12.

Il est interdit à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs publiés.

ART. 13.

Le contrat de transport est conclu aux prix et aux conditions des tarifs et des règlements légalement publiés.

PROJET DE LA COMMISSION.

marchandises, en vue desquels le chemin a été établi.

(Comme ci-contre.)

ART. 11.

(Comme ci-contre.)

Les règlements dont l'objet est applicable à tous les chemins de fer sont décrétés par arrêté royal. Tous règlements d'administration générale, tous règlements particuliers relatifs aux prix et aux conditions des transports seront publiés au Moniteur. Ils sont obligatoires au plus tôt le quinzième jour après cette publication. Ce délai peut être réduit à vingt-quatre heures quand il s'agit de transports internationaux.

ART. 12.

(Comme ci-contre.)

ART. 13.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

§ 2. Des voyageurs.

ART. 14.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions d'admissibilité des voyageurs dans les trains.

ART. 15.

A défaut de représenter le billet de place dont il doit être muni, le voyageur peut être astreint à payer le double du prix du tarif; s'il ne justifie pas de l'endroit où il est entré dans le train, il peut être tenu de payer le double du prix pour tout le parcours depuis le point de départ du train, le tout sans préjudice des peines comminées par la loi.

Si le voyageur prouve qu'il a perdu son billet, il ne doit payer que le prix du trajet qu'il a fait.

ART. 16.

En cas d'interruption du voyage ou de retard à l'arrivée, soit à destination, soit au lieu de correspondance, autrement que par suite d'un cas fortuit ou par le fait d'une administration étrangère, le voyageur a droit à des dommages-intérêts conformément au droit commun.

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 13^{bis}.

L'administration doit, au moyen de tableaux, d'affiches ou de toute autre manière, mettre le public à même de se renseigner exactement, dans chaque station, sur les conditions de transport, les taxes et les frais accessoires, sur les heures de départ et de passage des trains, les heures de leur arrivée aux différentes destinations, ainsi que sur le prix des billets qui peuvent y être délivrés.

§ 2. Des voyageurs.

ART. 14.

(Comme ci-contre.)

ART. 15.

(Supprimé.)

ART. 16.

En cas de refus d'effectuer le transport conformément aux tarifs publiés, en cas d'interruption du voyage ou de retard à l'arrivée, soit à destination, soit au lieu de correspondance, autrement que par suite d'un cas fortuit ou par le fait d'une administration étrangère, le voyageur a droit à des dommages-intérêts conformément au droit commun.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LA COMMISSION.

§ 3. Des bagages et des marchandises.

ART. 17.

Un règlement d'administration générale détermine les conditions auxquelles le voyageur a le droit de faire transporter ses bagages par le train où il est admis et quels sont les bagages qu'il peut garder avec lui.

L'administration n'encourt aucune responsabilité spéciale du chef de ces derniers.

ART. 18.

Il est délivré, contre remise des bagages, un bulletin numéroté indiquant la date, les points de départ et de destination, le nombre de colis, le poids total, le prix perçu et, le cas échéant, les déclarations faites au vœu des articles 36 et 37.

ART. 19.

Les bagages sont remis au voyageur à l'arrivée du train en échange du bulletin.

ART. 16^{bis}.

Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne les voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun.

§ 3. Des bagages et des marchandises.

ART. 17.

(Comme ci-contre.)

ART. 18.

(Comme ci-contre.)

ART. 19.

(Comme ci-contre.)

ART. 19^{bis}.

Dans chaque station, l'administration est obligée d'avoir un local où sont mis en sûreté, pendant le délai et aux conditions à fixer par les tarifs, les bagages non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt.

La personne qui a fait le dépôt reçoit un bulletin constatant la nature et le nombre des objets et, si elle le demande, leur poids

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 20.

Un règlement d'administration générale détermine les marchandises qui peuvent être admises au transport et les conditions de cette admission. Il détermine également les transports pour lesquels une lettre de voiture n'est pas exigée.

ART. 21.

Dans le cas où la lettre de voiture n'est pas requise, les agents du chemin de fer enregistrent les déclarations verbales de l'expéditeur.

ART. 22.

L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant ses déclarations quant à la nature de la marchandise, le nombre de colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer et, aux cas des articles 36 et 37, les déclarations de l'expéditeur.

L'administration ne répond que du nombre de colis et du poids total déclarés.

PROJET DE LA COMMISSION.

total. Elle doit les réclamer dans le délai fixé : ce délai expiré, l'administration est autorisée à en faire ordonner la vente, conformément à l'article 8.

ART. 20.

(Comme ci-contre.)

ART. 21.

Dans le cas où la lettre de voiture n'est pas requise, les agents de l'administration enregistrent les déclarations verbales de l'expéditeur.

ART. 22.

L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur un récépissé, si celui-ci le demande, constatant la nature de la marchandise, le nombre des colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer, le prix et le délai du transport, et, aux cas des articles 36 et 37, les déclarations de l'expéditeur.

Les indications de la lettre de voiture et du récépissé relatives à la contenance ou à la mesure sont acceptées sans garantie par l'administration.

ART. 23^{bis}.

Toutes les énonciations des lettres de voiture et des récépissés, contraires aux stipulations réglementaires autorisées par la loi, sont réputées nulles et non avenues.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 23.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence de dissimuler l'importance du risque à courir par le chemin de fer, d'éluider l'application des taxes, de soustraire l'expéditeur à des mesures de précaution ou de police exigées par les lois et les règlements, donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 24.

Si l'administration a des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration, ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées ou prohibées au transport, elle peut faire procéder à l'ouverture des colis ou bagages, même de ceux que les règlements autorisent les voyageurs à garder auprès d'eux, soit contrairement avec l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur, soit à l'intervention d'un officier de police judiciaire.

ART. 25.

L'administration est tenue d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre où ils lui sont confiés, sauf les raisons de préférence qui seraient fondées sur l'intérêt public.

ART. 26.

Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer :

1° L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ;

2° Les transports ;

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 23.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence *d'altérer ou d'éluider l'application des tarifs et des règlements* donne lieu au paiement du double de la taxe applicable, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 24.

Si l'administration a des motifs sérieux de présumer une fausse déclaration, ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées ou prohibées au transport, elle peut faire procéder à l'ouverture des colis ou bagages, même de ceux que les règlements autorisent les voyageurs à garder auprès d'eux, soit contrairement avec l'expéditeur, le destinataire ou le voyageur, soit *en cas d'absence ou de refus*, à l'intervention d'un officier de police judiciaire *étranger à l'administration*.

ART. 25.

(Comme ci-contre.)

ART. 26.

Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer :

1° L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ;

2° Les transports ;

PROJET DU GOUVERNEMENT.

3° La remise des marchandises au destinataire.

Il ne peut être stipulé de délais pour l'acceptation des transports destinés à l'intérieur du pays que s'il s'agit :

1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;

2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Dans ces cas, le chemin de fer n'est pas tenu de recevoir la marchandise avant que le chargement puisse en avoir lieu.

ART. 27.

Lorsque le chargement ne peut se faire immédiatement, les demandes de transport sont constatées par leur inscription dans un registre spécial et, en outre, si l'expéditeur le réclame, à l'aide d'un bulletin indiquant le jour et l'heure où elles sont remises au chemin de fer.

PROJET DE LA COMMISSION.

3° La remise des marchandise au destinataire.

Il ne peut être stipulé de délais pour l'acceptation des transports destinés à l'intérieur du pays que s'il s'agit :

1° D'expéditions par charge complète en service de petite vitesse ;

2° D'animaux vivants, de voitures ou d'objets exigeant l'emploi d'un matériel spécial expédiés même à grande vitesse et par charge incomplète.

Toutefois, le délai stipulé ne pourra être de plus de deux jours entre le moment de la demande et le moment de l'acceptation de la marchandise ou de la remise du matériel à l'expéditeur.

Il est porté au double pour les transports qui nécessitent l'emploi de plus de cinq wagons ou d'un matériel spécial.

Dans ces cas, l'administration n'est pas tenue de recevoir la marchandise avant que le chargement puisse en avoir lieu.

ART. 26^{bis}.

L'administration est constituée en retard par la seule échéance des délais, sans mise en demeure préalable.

Les délais sont calculés d'heure à heure. Les heures de nuit et les jours fériés ne sont pas décomptés.

Le délai est prolongé de 24 heures lorsqu'il expire un jour férié.

ART. 27.

(Comme ci-contre, sauf *in fine* : « remises à l'administration. »)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 28.

Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, le chemin de fer peut, après l'expiration des délais réglementaires, faire procéder d'office au déchargement et même à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 29.

Les marchandises susceptibles d'une prompte détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire.

Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, le chemin de fer doit se conformer à l'article 8.

§ 4. De la responsabilité.

ART. 30.

Tout refus ou retard, soit dans l'agrégation des demandes de transport, soit dans la livraison du matériel, soit dans la remise des marchandises ou des bagages, toute perte ou avarie, oblige l'administration du chemin de fer à réparer, conformément au droit commun, le préjudice causé.

Sera considéré comme un cas de force majeure, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal.

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 28.

Lorsque les marchandises doivent, selon les règlements, être déchargées par le destinataire, l'administration peut, après l'expiration des délais réglementaires et après avis donné au destinataire, faire procéder d'office au déchargement, à l'emmagasinage et même à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

ART. 29.

Les marchandises susceptibles d'une prompte détérioration peuvent, après l'expiration du délai fixé pour l'enlèvement, être vendues même de la main à la main, après avis donné au destinataire et sans autre formalité que la constatation préalable de leur état par un officier de police judiciaire, étranger à l'administration.

Le résultat de la vente est annoncé à l'expéditeur et au destinataire.

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas de livraison des marchandises, l'administration doit se conformer à l'article 8.

§ 4. De la responsabilité des administrations de chemins de fer, en ce qui concerne les marchandises et les bagages.

ART. 30.

§ 1^{er}. (Comme ci-dessus.)

§ 2. Sera considéré comme un cas de force majeure la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic sur lequel l'administration devait compter.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 31.

Les tarifs ou règlements peuvent, dans les cas prévus ci-après, modifier, au profit du chemin de fer, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe.

ART. 32.

Il est permis au chemin de fer de stipuler qu'il ne répond ni des pertes ou avaries ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

- 1° Les animaux vivants ;
- 2° Les marchandises réglementairement considérées comme sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;
- 3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, à raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;
- 4° Les objets placés dans les voitures transportées ;
- 5° Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur ;
- 6° Les marchandises qui, conformément aux règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés ;
- 7° Les marchandises dont le charge-

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 31.

Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors les cas prévus ci-après, modifier, au profit de l'administration, les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe d'après l'article 30, en ce qui concerne les marchandises et les bagages.

ART. 31^{bis}.

Aucune indemnité n'est due si la perte, le retard ou l'avarie est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne peut être imputée à l'administration.

ART. 32.

Il est permis à l'administration de stipuler qu'elle ne répond ni des pertes ou avaries ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

- 1° Les animaux vivants ;
- 2° Les marchandises réglementairement considérées comme sujettes à avarie par leur nature propre ou par le seul fait du transport en chemin de fer ;
- 3° Les marchandises qui, à la demande formelle et écrite de l'expéditeur, sont transportées, soit par wagon découvert, alors que les règlements en prescrivent le chargement sur wagon fermé ou bâché, soit sans emballage ou avec emballage insuffisant, alors que, en raison de leur nature, elles doivent être convenablement emballées ;
- 4° Les objets placés dans les voitures transportées ;
- 5° Les marchandises renfermées dans des wagons voyageant sous le plomb de l'expéditeur et à la demande de celui-ci, pourvu que les plombs soient intacts ;
- 6° Les marchandises qui, en vertu des règlements, sont convoyées par l'expéditeur ou ses préposés.
- 7° Les marchandises dont le charge-

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ment a été fait par les soins de l'expéditeur.

Dans ce dernier cas, le chemin de fer peut, en outre, stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

ART. 33.

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité à déterminer par les règlements.

ART. 34.

Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, le chemin de fer peut stipuler qu'il n'est responsable ni des avaries ni du manquant dans le nombre de colis ou dans le poids des marchandises, à moins que les avaries ou le manquant n'aient été constatés contradictoirement avec les agents de l'administration au moment du déchargement ou de la remise du wagon au destinataire.

ART. 35.

Les stipulations de non garantie prévues par les articles précédents élèvent au profit de l'administration une présomption d'irresponsabilité qui ne peut être détruite que par la preuve d'une faute à sa charge.

PROJET DE LA COMMISSION.

ment a été fait par les soins de l'expéditeur.

(Supprimé.)

ART. 33.

Lorsque les marchandises sont exposées à subir, pendant le transport, une diminution de poids, l'administration peut stipuler qu'elle n'est pas responsable du manquant, à concurrence d'une certaine quotité à déterminer par les règlements.

ART. 34.

Si le déchargement a lieu par les soins du destinataire, l'administration peut stipuler qu'elle n'est responsable....

(Le reste comme ci-contre.)

§ 2. L'administration est tenue de procéder à cette vérification si le destinataire l'exige.

ART. 35.

Lorsque la non-responsabilité de l'administration a été stipulée, dans les cas prévus par les articles 32, 33 et 34, le dommage est présumé être la conséquence, soit du vice propre de la chose, soit des conditions de transport choisies par l'expéditeur, soit du défaut d'emballage, soit des vices du chargement ou du déchargement, soit du fait ou de la négligence de l'expéditeur ou de ses préposés, et l'administration n'est tenue à aucune indemnité.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 36.

L'expéditeur a la faculté, moyennant le paiement d'une taxe proportionnelle, d'évaluer, au moment de l'expédition, le préjudice qu'il éprouverait pour la perte de la marchandise ou des bagages ou par le retard.

Il a droit, en cas de perte ou de retard, au montant de son évaluation, et, en cas d'avarie, à une somme égale au dommage, en prenant l'évaluation pour base.

S'il est établi que l'évaluation excède le dommage réellement éprouvé, l'indemnité est réduite au montant de ce dommage.

ART. 37.

A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu où ils devaient être livrés, sous déduction des frais de transport non payés ;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur fixée comme il vient d'être dit ;

5° En cas de retard, à la restitution de tout ou partie du prix de transport.

Il peut être stipulé que les indemnités à allouer n'excéderont pas un maximum à déterminer par une loi spéciale.

PROJET DE LA COMMISSION.

Cette présomption peut être détruite par la preuve contraire.

ART. 36.

(Comme ci-contre.) Sauf à remplacer dans le § 1^{er} les mots : *de l'expédition*, par les mots : *de la remise*.

ART. 37.

A défaut d'évaluation du préjudice, les tarifs ou règlements peuvent limiter les dommages-intérêts :

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu où ils devaient être livrés, sous déduction des frais de transport non payés ;

2° En cas d'avarie, au paiement d'une indemnité calculée d'après la valeur fixée comme il vient d'être dit ;

5° En cas de retard, à la restitution de tout ou partie du prix de transport.

Si la durée du retard dépasse un terme à fixer par les règlements, l'expéditeur ou le destinataire a droit au dédommagement tel qu'il est réglé en cas de perte, sans préjudice à l'indemnité de retard.

ART. 37^{bis}.

Il peut être stipulé que les indemnités à allouer n'excéderont pas un maximum à déterminer par une loi spéciale, à la con-

PROJET DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LA COMMISSION.

dition qu'il s'agisse de tarifs spéciaux dont l'application ait été acceptée expressément ou tacitement par l'expéditeur.

ART. 57.

L'administration ne peut, en cas de perte, d'avarie ou de retard, invoquer le bénéfice des stipulations autorisées par les articles 57 et 57^{bis}, et sa responsabilité est réglée par le droit commun :

1° Lorsque l'expéditeur ou le destinataire établit que la perte, l'avarie ou le retard est la conséquence directe d'une faute imputable à l'administration ou à ses agents ;

2° Lorsque les tarifs ou règlements ne mentionnent pas la faculté accordée aux expéditeurs et aux voyageurs par l'article 36 ou s'il y a eu refus d'agrèer les marchandises et les bagages dans ces conditions.

ART. 58.

Aucune indemnité n'est due si la perte, le retard ou l'avarie est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne peut être imputée à l'administration.

ART. 59.

L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises ou les bagages retrouvés en restituant l'indemnité reçue du chef de la perte.

Il est déchu de cette faculté s'il a laissé passer sans réclamation plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises ou les bagages lui ont été offerts par l'administration.

ART. 58.

(Comme ci-contre, mais reporté après l'article 50.)

ART. 59.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

§ 3. *De la prescription.*

ART. 40.

Toutes les actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou au chemin de fer, autres que celles réglées par l'article 9, sont prescrites par six mois à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

PROJET DE LA COMMISSION.

ART. 40.

Toutes les actions appartenant à l'expéditeur, au destinataire, au voyageur ou à l'administration, sauf celles qui sont réglées par l'article 9 et celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par six mois à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Les articles 96 à 109 du Code de commerce sont abrogés.

