

(1)

(N° 133.)

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 10 AVRIL 1891.

---

Projet de loi portant revision du titre du Code de commerce concernant  
les contrats de transport (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. DE SADELEER.

---

MESSIEURS,

Votre Commission s'est ralliée au texte du projet de loi amendé, tel qu'il vient d'être voté par le Sénat.

La plupart des amendements adoptés par le Sénat ne concernent que de légers changements de rédaction.

Il en est ainsi notamment des modifications au texte des articles 12, 18, 21, 31, 33, 36 et 43 du projet de loi.

Mais d'autres amendements ont une portée plus considérable. Nous la ferons ressortir plus loin. De plus, l'interprétation de plusieurs dispositions a été nettement déterminée dans le remarquable rapport de l'honorable M. Dupont.

M. le Ministre des Chemins de fer a fait, de son côté, au cours de la discussion, diverses déclarations importantes dont il devra être tenu compte dans l'application de la loi.

\* \* \*

Les articles amendés qui suivent font partie du chapitre I qui renferme les dispositions générales du contrat de transport.

---

(1) Projet de loi, n° 129.

(2) La Commission était composée de MM. JACOBS, *président*; HARDY, SAINTELETTE, BEGEREM, DE SADELEER, MEEUS et NEUJEAN.

## ART. 6.

« Jusqu'à la remise des objets à destination et sauf stipulation contraire » dans la lettre de voiture, le voiturier est tenu de suivre les instructions de l'expéditeur, qui seul reste maître de disposer de l'expédition.  
» *Le droit de l'expéditeur cesse à partir de la remise de la marchandise au camionnage ou de l'envoi au destinataire de l'avis d'arrivée.* »

L'amendement voté par le Sénat est devenu le second paragraphe de cet article.

On a voulu préciser ce qu'il faut entendre par les mots : « jusqu'à la remise des objets à destination », qui paraissaient trop vagues.

La Commission et le Gouvernement ont été d'accord pour compléter ainsi l'article 6.

## ART. 7.

« La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier et le commissionnaire, sauf le cas de réserves spéciales ou d'avaries occultes.

» Les réserves ou réclamations doivent être formulées par écrit et adressées au voiturier le surlendemain au plus tard de la réception, pour les dommages apparents et les pertes, et dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, pour les retards.

» Toutefois le destinataire sera tenu d'admettre immédiatement la vérification des objets transportés, si l'avarie ou la perte partielle est signalée par le voiturier au moment de la livraison.

» Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise *si elle est formulée par écrit et adressée au voiturier dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, et s'il est prouvé que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.*

» L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, *au destinataire ou à son fondé de pouvoir.*

» L'action ne reste ouverte que relativement aux points qui ont fait l'objet d'une réserve ou d'une réclamation spéciale. »

Une modification est survenue à cet article quant aux formalités à remplir par le destinataire en cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés.

Le projet de loi voté par la Chambre exigeait la réunion de deux conditions : action introduite aussitôt après la découverte de l'avarie ou du manquant et au plus tard dans les sept jours de la réception ; preuve de l'antériorité de l'avarie ou du manquant à la livraison.

Il était inutile de forcer le destinataire à faire les frais d'une action en justice. Une réclamation par écrit, adressée au voiturier dans le délai prescrit, doit suffire. Le texte a été modifié dans ce sens. Le devoir de preuve à charge du destinataire quant à l'existence de la seconde condition a été maintenu, en vue de prévenir les fraudes.

Le paragraphe suivant du même article 7 : « L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, au destinataire ou à son fondé de pouvoir », a donné lieu à une déclaration importante de la part du Gouvernement.

Ce n'est que dans des cas exceptionnels, où l'administration aura des motifs de soupçonner des agissements frauduleux, qu'elle fera usage de l'offre de vérification à domicile.

Avec M. le Rapporteur du Sénat, nous prenons acte de cette déclaration.

#### ART. 8.

« En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

» Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.

» L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets, ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

» Elle peut en ordonner la vente en faveur du voiturier ou du commissionnaire, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le *président*, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

» En cas d'urgence, le *président* peut abréger ces délais.

» L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel. Elle est exécutoire sur minute et avant enregistrement. »

Cet article règle les formalités à remplir pour faire vérifier l'état des objets transportés, en cas de refus de ceux-ci par le destinataire ou de contestation relativement à leur réception.

Une ordonnance du président du tribunal de commerce prescrira les mesures à prendre. C'est encore une ordonnance du même magistrat qui pourra ordonner la vente des objets au profit du voiturier ou du commissionnaire, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Il ne peut y avoir lieu ni à opposition, ni à appel quand il s'agit de l'expertise, du dépôt, du séquestre. Ce sont des mesures purement conservatoires. Il ne doit pas en être autrement en cas de vente. Toutes ces mesures sont urgentes,

comme l'a fait observer M. le Rapporteur au Sénat; il ne faut pas qu'elles puissent être entravées. La solution sur opposition ou sur appel n'interviendrait qu'après que la vente aurait eu lieu. La vente ne se fera d'ailleurs que sous réserve de tous les droits.

C'est donc avec raison, selon nous, que le Sénat a décidé qu'en aucun cas l'ordonnance ne sera susceptible ni d'opposition, ni d'appel.

L'honorable M. Anspach avait déjà appelé l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur la nécessité d'organiser dans la loi cette procédure exceptionnelle.

\*  
\* \*

Le chapitre II concerne exclusivement les transports par chemin de fer.

#### § 4. — DE LA RESPONSABILITÉ.

##### ART. 34.

« *Toute perte ou avarie, tout refus ou retard, soit dans l'agrégation des demandes de transports ou dans la livraison du matériel, soit dans la remise des marchandises ou des bagages, oblige l'administration du chemin de fer à réparer, conformément au droit commun, le préjudice causé.*

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

» Sera considérée comme un cas de force majeure, *en ce qui concerne le refus ou le retard*, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal. »

Le Sénat a complété cet article en y ajoutant les mots : « toute perte ou avarie ». Il n'a fait que rétablir le texte primitif du projet.

Le dernier paragraphe de cet article, ainsi conçu : « Sera considérée comme un cas de force majeure, *en ce qui concerne le refus ou le retard*, la circonstance que les transports ont excédé les limites du trafic normal », a fait l'objet d'un échange d'observations entre M. le Ministre des Chemins de fer, M. le Rapporteur et divers orateurs. Ces observations ont confirmé l'interprétation qui avait été donnée à la Chambre à l'expression « trafic normal ».

On remarquera qu'aux termes de ce même article 34, aucune indemnité n'est due, *même en cas d'assurance*, si la perte, l'avarie, le refus ou le retard est la conséquence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère qui ne puisse être imputée à l'administration.

Cet article, au point de vue de l'assurance, doit être rapproché de l'article 4 et de l'article 41 du projet de loi.

Ainsi que l'a fait remarquer fort justement l'honorable M. Dupont, il s'agit ici d'une assurance spéciale, celle que la convention de Berne appelle la déclaration d'intérêt, et qui est définie dans l'article 41.

Ce n'est pas une assurance dans le sens juridique et usuel du mot : celle-ci a, en effet, pour principale utilité de mettre à la charge de l'assureur les risques du cas fortuit.

Nous pensons qu'il eût peut-être été préférable d'inscrire dans la loi l'expression nouvelle : « déclaration d'intérêt à la livraison », au lieu d'y maintenir un terme avec un sens impropre.

Nous ferons observer, en outre, que les mots « même en cas d'assurance » ont été supprimés de l'article 4 du projet sur la proposition de la commission du Sénat. L'article 4 est rangé dans les dispositions générales du contrat de transport et s'applique à tous les voituriers. L'article 34 ne s'applique, au contraire, qu'au transporteur par chemin de fer, qui n'est pas libre en général de traiter avec le public comme il l'entend.

« Le législateur oblige les exploitants de chemins de fer à offrir au public la faculté de s'assurer moyennant une taxe proportionnelle. Il doit indiquer dès lors les limites et les conséquences légales de cette obligation. Mais cela n'empêcherait pas les administrations, à ce autorisées par les règlements, de prendre à leur charge, par une assurance spéciale et conformément aux principes généraux en matière d'assurances, les conséquences du cas fortuit. » (Rapport au Sénat, p. 52.)

#### ART. 37.

La dernière partie de cet article a été rédigée par le Sénat de la manière suivante :

« Pour le chargement opéré en dehors de cette surveillance, l'administration peut en outre stipuler qu'elle ne garantit pas le nombre de colis et le poids mentionnés dans le récépissé ou dans la lettre de voiture, à moins que la vérification du nombre de colis et du poids n'ait été réclamée par l'expéditeur *pour être opérée, soit dans les installations du chemin de fer, soit dans celles de l'expéditeur, soit conformément aux règlements.* »

De même qu'à la Chambre, un long débat a surgi au Sénat à propos de la partie finale de l'article 37.

M. le Ministre des Chemins de fer a vivement combattu l'amendement consistant à supprimer le mot « poids », qui y figure.

Les critiques dont cette disposition a été l'objet, les appréhensions qu'elle a fait naître chez les industriels dont plusieurs honorables membres des deux assemblées ont été les organes autorisés, sont encore trop présentes au souvenir de tous pour qu'il soit nécessaire d'y insister.

Nous nous bornerons à faire remarquer que la question semble avoir reçu une solution satisfaisante par les déclarations que M. le Ministre des Chemins de fer a faites au Sénat, dans la séance du 17 mars dernier ; ces déclarations y ont reçu l'adhésion des honorables MM. Balisau, Hardenpont, Piret, Van der Burch, parlant au nom de leurs collègues. L'honorable Rapporteur à son tour, en a pris acte en ces termes :

« Je me borne à résumer en deux mots ces engagements et les résultats

de la discussion Il est entendu qu'aucune taxe ne sera établie ni perçue à raison de la vérification du poids des marchandises, lorsque le chargement ou le déchargement se fera par les soins des industriels.

» Il est entendu que si, quelque jour, dans un avenir très éloigné, le Ministre, contraint et forcé par des fraudes d'une importance considérable et d'un caractère général, établissait une taxe, il aurait à donner des explications aux Chambres sur les raisons qui l'auraient déterminé à le faire et sur les manœuvres dolouses et hautement préjudiciables pour le Trésor public qui auraient provoqué cette mesure.

» Dans ces conditions, chacun sera satisfait, je pense. » (*Marques d'assentiment.*)

#### ART. 43.

« Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, ne seront admis au transport que sous certaines conditions, y compris les conditions restrictives de la responsabilité, telle qu'elle est établie dans le présent titre. »

L'article voté par la Chambre comprenait en outre les objets qui, à raison de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, pourraient être exclus du transport.

L'article 22 donne déjà un droit de réglementation aux administrations de chemins de fer pour les objets dangereux ou pour ceux qui ne peuvent être admis au transport qu'avec des précautions spéciales. C'était donc une redite. De plus, comme on l'a fait observer, les mots « à raison de leur nature » étaient trop peu précis, toute marchandise étant d'une nature quelconque. De là des abus possibles dans la réglementation. C'était généraliser ce qui ne doit qu'être exceptionnel; c'était permettre aux administrations de s'affranchir, d'une manière détournée, du principe de la responsabilité inscrit dans l'article 34 du projet de loi.

La nouvelle rédaction a été proposée par le Gouvernement, d'accord avec la commission du Sénat. Les tarifs comportent l'application de deux taxes : une taxe au poids et une taxe à la valeur. Cette dernière taxe, établie par un tarif spécial, est relative au transport de finances et d'objets qui sont assimilés aux valeurs d'argent, tels que les œuvres d'art, les broderies, les dentelles, etc.

En cas de perte ou d'avarie, l'expéditeur sera indemnisé d'après la valeur déclarée, s'il s'est conformé aux prescriptions réglementaires. Ce n'est du reste que le maintien d'une stipulation du livret réglementaire actuel, mais cette stipulation n'aurait pu être remise en vigueur, en présence des termes de l'article 42, sans l'autorisation que confère l'article 43 à l'administration.

#### ART. 43.

« Nonobstant les stipulations des articles 42, 43 et 44, les dommages-intérêts sont réglés par le droit commun dans tous les cas où le dommage a

pour cause un dol ou *une faute* imputable à l'administration ou à ses agents. »

Le Sénat a rétabli le texte tel qu'il avait été proposé par la commission extra-parlementaire et par la commission spéciale de la Chambre, en ne limitant pas la responsabilité au cas de faute grave.

La convention de Berne, dans son article 41, en a décidé autrement, il est vrai, pour les transports internationaux. Mais ni en France, ni en Allemagne on n'admet de distinction entre les fautes. Du moment où la faute est établie dans le chef du transporteur, il y a lieu à la responsabilité de droit commun. On serait fort embarrassé de déterminer l'échelon où, dans l'échelle des fautes, commence la faute lourde. C'était ouvrir la porte à d'interminables contestations sur le degré de la faute commise.

Enfin, l'article 18, qui est relatif à la responsabilité de l'administration pour les bagages que le voyageur garde avec lui, n'exige que la preuve de la faute.

Le Gouvernement s'est rendu aux raisons exposées par la Commission du Sénat.

On a ajouté les mots : « ou à ses agents » ; c'est l'application du droit commun.

Votre Commission a l'honneur de vous proposer d'approuver le texte du projet de loi amendé.

*Le Rapporteur,*  
L. DE SADELEER.

*Le Président,*  
V. JACOBS.