

BUT
DE LA
LIGUE DE DÉFENSE CONTRE LES CHEMINS DE FER

créée en 1895

SIÈGE : 8, rue Jacquemont, 8, PARIS

L. LAMY, Directeur

Auteur du Manuel Pratique des Transports — Directeur du Bulletin des Transports

La Ligue de défense contre les chemins de fer est placée sous le haut patronage d'un Comité de **60 députés et sénateurs** de toutes nuances politiques ; elle a pour but :

1° De poursuivre l'amélioration des tarifs et des conditions de transport par tous les moyens dont elle dispose : Relations avec les membres du Parlement et du Comité consultatif des chemins de fer, critiques dans sa revue mensuelle le *Bulletin des Transports*, pétitionnements, requêtes, rapports, etc ;

2° De soutenir les intérêts généraux des expéditeurs et des voyageurs en publiant leurs desiderata dans sa Revue mensuelle ;

3° De poursuivre, si elle le juge utile, à ses frais, risques et périls, devant toutes juridictions, tous les procès de principe auxquels son Comité de contentieux aura reconnu le caractère d'intérêt général ;

4° De conseiller ses Membres dans toutes leurs contestations avec les administrations de chemins de fer afin d'en obtenir le règlement amiable ou d'éviter des procédures irrégulières ou mal fondées ;

5° De les tenir au courant de leurs droits et de leurs devoirs en publiant chaque mois, dans sa Revue, tous les jugements et arrêts intéressants, rendus en matière de transports.

La Ligue ne poursuivant **aucun but intéressé** fait ristourne à ses Membres de leur cotisation annuelle en leur fournissant **gratuitement** — conformément à son Règlement publié aux troisième et quatrième pages de la couverture de ce volume — un certain nombre de consultations juridiques ou techniques et en leur accordant des *conditions spéciales* pour le règlement de leurs litiges, la vérification de leurs lettres de voitures, etc. La seule rémunération qu'elle demande n'est que la juste rétribution des services rendus.

Les résultats qu'elle a obtenus dans le passé sont un sûr garant de ceux qu'elle pourra obtenir dans l'avenir.

Ces résultats doivent décider les **hésitants et les timides** à venir à elle, afin de lui donner, par la force du Nombre, les moyens de vivre et de propager son œuvre en lui assurant auprès des Pouvoirs publics une force morale d'autant plus grande que ce nombre sera plus élevé.

Vitr-13-Ray 2



n° 313 278271

n° ex -62021

BUR 2



MANUEL PRATIQUE

DES

TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER

VOYAGEURS et MARCHANDISES

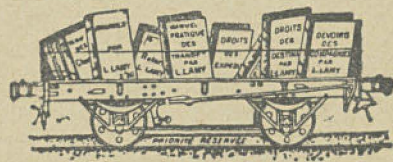
Par **L. LAMY**

DIRECTEUR DU « Bulletin des Transports »

ET DE LA

« Ligue de Défense contre les Chemins de fer »

QUATRIÈME ÉDITION



PARIS

CHEZ L'AUTEUR

A LA DIRECTION DU BULLETIN DES TRANSPORTS

8, RUE JACQUEMONT, 8

15 Juillet 1903

AVERTISSEMENT

De même que les décisions et arrêtés ministériels, les tarifs régulièrement homologués et publiés ont force de loi pour ou contre le public et les administrations de chemins de fer.

Comme la loi, ils sont présumés connus des expéditeurs qui peuvent toujours les consulter. (Arrêts de la Cour de cassation des 16 mars 1869 ; 13, 20 février, 11 mars 1878 ; 24 mai 1882 ; 9 avril, 2 juillet 1883 ; 30 décembre 1884 ; 25 mars, 4 août 1885 ; 25 août 1886 ; 6 mai, 5 novembre 1890 ; 26 janvier 1898 ; 6 mai 1903).

Ils doivent être appliqués à la lettre, sans qu'il soit permis au juge *d'en étendre* ou *d'en restreindre* les conditions en dehors des cas qui y sont prévus, soit par voie d'interprétation, soit par voie d'analogie, ou sous prétexte d'usage, de tolérance, ou d'équité. (Arrêts des 27 juillet 1869 ; 13 mai 1874 ; 15 novembre 1876 ; 12 février, 29 mai, 4 juin 1877 ; 14 mai 1878 ; 25 mars, 6 août 1879 ; 16 mars 1881 ; 2 mai 1882 ; 16 janvier, 9 mai 1883 ; 13 août 1884 ; 28 janvier 1885 ; 6 janvier, 27 décembre 1886 ; 26 décembre 1888 ; 6 mars, 11 décembre 1889 ; 8 décembre 1891 ; 4 juillet 1894 ; 4 mai, 15 juillet 1897 ; 26 janvier 1898 ; 16 janvier, 21 mars, 15 avril, 25 juin 1899 ; 5 février, 22 mai 1900.)

Il en résulte que des renseignements erronés fournis par des employés de chemins de fer, soit *sur les prix de transport*, soit *sur les délais*, ne peuvent prévaloir contre les dispositions des tarifs et toute fausse application qui en est faite, soit à l'avantage, soit au détriment des compagnies ou du public, doit être redressée. (Arrêts des 22 décembre 1868 ; 16 mars 1869 ; 26 juillet 1871 ; 31 décembre 1873 ; 21 décembre 1874 ; 15 juin 1875 ; 15 novembre 1876 ; 13, 20 février, 11 mars, 14, 27 mai 1878 ; 24 mai 1882 ; 9 avril, 2 juillet 1883 ; 25 mars, 4 août 1885 ; 26 octobre 1886 ; 13 août 1888 ; 13 février 1895 ;

26 janvier 1898 ; 4 décembre 1900 ; 12 mars 1901 ; 6 mai 1903).

Pour permettre aux intéressés de consulter les textes principaux concernant l'exploitation *commerciale* des chemins de fer, nous avons groupé, dans ce petit volume, avec quelques annotations :

1° Le texte complet des conditions d'application :

- I. — Des tarifs *généraux* de grande vitesse pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- II. — Des tarifs *généraux* de petite vitesse.
- III. — Des tarifs spéciaux de grande vitesse.
- IV. — Des tarifs spéciaux de petite vitesse.

2° Le texte complet :

- V. — Des décrets concernant les colis postaux.
- VI. — De la convention de Berne pour les transports internationaux.

3° Des extraits intéressant le public :

- VII. — De la loi du 15 juillet 1845.
- VIII. — De l'ordonnance du 15 novembre 1846.
- IX. — Du cahier des charges.
- X. — Des Codes civil et de commerce.

Une table alphabétique, placée à la fin du volume, facilite la recherche des dispositions à étudier.

Nous nous tenons d'ailleurs à la disposition des Membres de la *Ligue de défense contre les chemins de fer* pour leur fournir — aux conditions de son Règlement publié sur la couverture — tous les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

Le Directeur de la Ligue,

L. LAMY

TARIFS GÉNÉRAUX

POUR LES

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE

APPLICABLES SUR LES SEPT GRANDS RÉSEAUX ET
LES CEINTURES

Voyageurs

ART. 1^{er}. — Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont fixés d'après les bases suivantes (1), *par voyageur et par kilomètre, impôt compris* :

1 ^{re} classe. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces.....	o fr. 112
2 ^e classe. — Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées.....	o 0756
3 ^e classe. — Voitures couvertes et fermées à vitres.....	o 04928

ART. 2. — Pour les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que pour les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, les prix à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes (1), représentant le quart du Tarif du Cahier des charges, *par voyageur et par kilomètre. Impôt compris* :

1 ^{re} classe.....	o fr. 028
2 ^e classe.....	o 021
3 ^e classe.....	o 0154

ART. 3. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, les enfants paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, les enfants paient place entière.

(1) Les prix sont moins élevés sur le réseau de l'Etat et sur certaines lignes de banlieue.

ART. 4. — Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée et pour la classe de voiture qu'il indique.

Le voyageur qui veut prendre place, sur tout ou partie du parcours, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet est tenu, avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer, pour le parcours effectué en déclassement, un supplément égal à la différence, d'après le tarif ordinaire des billets simples, entre le prix de la place par lui occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donnait droit.

ART. 5. — La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares, 30 minutes, et, dans les autres gares, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes gares, pour les voyageurs avec bagages, 15 minutes, et, pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Dans les autres gares, la distribution cesse, soit pour les voyageurs avec bagages, soit pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire. Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que possible être délivré des billets aux voyageurs, avec ou sans bagages, qui se présenteront, dans les limites fixées plus haut, avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

ART. 6. — Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des Agents de la Compagnie. (*Voir art. 76 de l'Ord. de 1846.*)

Tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder, avant de sortir de la gare, le prix de la place qu'il a occupée; le prix à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur était placé, et du plus long parcours du train depuis la dernière gare où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce point.

ART. 7. — Toutes les gares et stations d'un même réseau correspondent directement les unes avec les autres pour la délivrance des billets aux voyageurs. Ces billets ne sont, en principe, valables que par l'itinéraire le plus court (1).

Bagages.

ART. 8. — Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

(1) Les voyageurs peuvent être exceptionnellement autorisés à suivre, au prix de l'itinéraire court, certains itinéraires allongés. Les trains à utiliser et les conditions de leur usage sont portés par les affiches du Service à la connaissance du public à chaque changement d'horaire.

ART. 9. — (Article 1^{er}, § 6, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Les excédents de bagages sont taxés ainsi qu'il suit, *in-vôl compris* :

De 0 à 40 kilogrammes inclusivement, par tonne et par kilomètre.	o fr. 50
sans que, dans aucun cas, la taxe puisse être supérieure à celle d'un excédent de plus de 40 kilogrammes.	
Au-dessus de 40 kilogrammes, par tonne et par kilomètre.	o fr. 40

Ce dernier prix sera appliqué aux excédents de bagages qui pèsent ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

ART. 10. — Les excédents de bagages des militaires ou marins, voyageant au quart du tarif du cahier des charges, ne sont assujettis qu'au quart de la taxe réglée par l'article 9.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 10 centimes par expédition, frais de chargement et de déchargement compris.

ART. 11. — Le transport des excédents de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents.

ART. 12. — L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur; il est constaté par la délivrance d'un bulletin.

Cet enregistrement est accepté pour la gare inscrite sur le billet délivré au voyageur, mais dans le cas où la gare de départ ne distribuerait pas de billets pour la gare définitive indiquée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en serait pas moins effectué pour cette dernière gare, et, par conséquent, les bagages, quelle que soit leur destination, ne seront soumis qu'à un seul droit d'enregistrement et à un seul droit de chargement et de déchargement, lorsqu'il y a lieu toutefois de percevoir ce dernier droit.

ART. 13. — L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse, dans toutes les gares, 2 minutes, au plus tôt, après l'heure fixée par l'article 5 pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages.

Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse, et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le Tarif général des articles de Messagerie et Marchandises à grande vitesse (voir les articles 14 et 45 ci-après), soit d'après le Tarif général des marchandises à petite vitesse, première série.

Dans ce dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses bagages par le chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite vitesse ne se trouveront pas réunis dans la même gare.

Articles de Messagerie et Marchandises.

ART. 14. — Les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse sont taxés sans distinction de nature, en tant qu'ils ne con-

tiennent pas de finances, valeurs ou objets d'art, pour lesquels il existe un tarif *ad valorem*, d'après les bases suivantes :

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes.

Par tonne et par kilomètre (1) :

Jusqu'à 200 kilomètres.....	0 fr. 35
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	
{ 200 jusqu'à 300 kilomètres.....	0 32
{ 300 — 400 —	0 31
{ 400 — 800 —	0 30
{ 800 — 1000 —	0 28
{ 1000.....	0 25

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilogrammes.

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes :

Par tonne et par kilomètre (1) :

Jusqu'à 100 kilomètres.....	0 fr. 32
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	
{ 100 jusqu'à 300 kilomètres.....	0 30
{ 300 — 500 —	0 28
{ 500 — 600 —	0 26
{ 600 — 700 —	0 24
{ 700 — 800 —	0 22
{ 800 — 900 —	0 20
{ 900 — 1000 —	0 18
{ 1000 — 1100 —	0 16
{ 1100.....	0 14

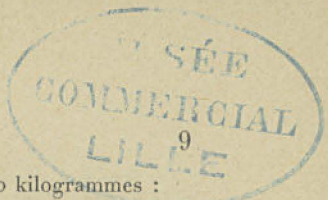
Denrées.

ART. 15. — Les denrées ci-après désignées, transportées à grande vitesse, sont taxées ainsi qu'il suit : (1)

Animaux vivants, en cages ou en paniers, dont la désignation suit : Agneaux, Cailles, Chevreaux, Cobayes (cochons d'Inde), Cochons de lait (petits porcs dont le poids, par tête, ne dépasse pas 30 kilogrammes, emballage compris), Lapins, Pigeons, Volailles.

Beurre. — *Boissons dont la désignation suit* : Bière, Cidre, Vinaigres, Vins. — *Champignons.* — *Charcuterie.* — *Conserves alimentaires.* — *Coquillages frais.* — *Cornichons.* — *Crustacés* (Crabes, Crevettes, Écrevisses, Homards, Langoustes). — *Escaragots.* — *Fromages.* — *Fruits* (Citrons, Fraises, Olives, Oranges, Raisins, etc.). — *Gibier abattu.* — *Glace à rafraîchir.* — *Graisses* (Margarine, Saindoux, Suif frais). — *Harengs.* — *Huitres.* — *Lait.* — *Légumes.* — *Levures.* — *Melons.* — *Œufs.* — *Pain.* — *Pâtisserie.* — *Poissons.* — *Tortues vivantes.* — *Vendanges, en cuveaux ou en fûts.* — *Viandes.* — *Volailles mortes.*

(1) Pour les expéditions empruntant plusieurs réseaux, voir plus loin le Tarif général commun G. V.



TARIFS GÉNÉRAUX G. V.

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes :

Prix fixés par l'article 14 pour les articles de messagerie et marchandises d'un poids équivalent, sans que la taxe puisse être supérieure à celle d'une expédition de plus de 40 kilogrammes. En conséquence l'expéditeur ne payera, en aucun cas, un prix supérieur à celui qui résulterait de l'application à un colis de 41 à 50 kilogram. du tarif concernant les denrées par expédition de plus de 40 kilogr.

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes.

Par tonne et par kilomètre (1).

Jusqu'à 100 kilomètres.....	0	fr.	24
100 jusqu'à 300 kilomètres.....	0		225
300 — 500 —	0		21
500 — 600 —	0		195
600 — 700 —	0		18
700 — 800 —	0		165
800 — 900 —	0		15
900 — 1000 —	0		135
1000 — 1100 —	0		12
1100.....	0		105

ART. 15 bis. — Les prix résultant de l'application des barèmes prévus aux art. 14 et 15 ci-dessus pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes seront appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même des prix des Tarifs spéciaux dont l'application aura été revendiquée par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition ; mais dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Finances, Valeurs, Objets d'Art.

ART. 16. — (Article 1^{er}, § 4, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure ou du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, est fixé ad valorem et à raison de :

Fr. 0,00252 par fraction indivisible de 1,000 fr. et par kilomètre, impôt compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1,000 fr. est fixé à 0 fr. 25 c., sans que la taxe par expédition puisse être inférieure à 0 fr. 40.

(1) Voir le renvoi de la page précédente.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération qui précède ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du Tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du Tarif général des articles de Messagerie et Marchandises à grande vitesse.

Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids.

ART. 17. — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter les finances et valeurs à découvert.

Les expéditeurs devront se conformer, pour le conditionnement des finances et valeurs, au règlement approuvé par l'Administration supérieure.

En cas de perte, la Compagnie n'est pas tenue de rembourser au delà de la somme déclarée.

Chiens.

ART. 18. — Le prix à percevoir pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs est fixé à :

0 fr. 0168 par tête et par kilomètre, impôt compris.
Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.

ART. 19. — (*Article 62 (ancien 67) de l'Ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, modifié par le Décret du 1^{er} mars 1901.*) — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois la Compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

ART. 20. — Lorsque les chiens voyageront sans être accompagnés, le chargement et le déchargement de ces animaux seront opérés par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

Si le destinataire ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, la Compagnie sera exonérée de toute responsabilité pour les accidents qui pourraient arriver aux chiens pendant le déchargement, et ces animaux seront mis en fourrière, conformément à l'article 27 ci-après.

La Compagnie sera également exonérée de toute responsabilité, en l'absence du destinataire, pour la perte des chiens qui s'enfuiraient pendant le déchargement.

ART. 21. — Les expéditeurs de chiens, accompagnés ou non accompagnés, peuvent d'ailleurs, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du Tarif des animaux en cages, fixé par l'article 36 ci-après.

Marchandises ne pesant pas 200 kilog. sous le volume d'un mètre cube.

ART. 22. — (*Article 1^{er}, § 1^{er}, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.*) — Comme à l'art. 10 des tarifs généraux P. V., sauf les deux derniers alinéas, qui sont ainsi rédigés :

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes, qui sont taxés aux prix fixés à l'article 14.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale des marchandises de Petite Vitesse.

Masses indivisibles et Objets de dimensions exceptionnelles.

ART. 23. — Les prix du Tarif sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, mais ne dépassant pas 8,000 kilogrammes.

La Compagnie n'accepte pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (1).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elle devra, pendant 3 mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration supérieure sur la proposition de la Compagnie.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, le chargement et le déchargement en seront faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

ART. 24. — **Enregistrement.** — *Comme à l'art. 13 des tarifs généraux P. V.*

ART. 25. — **Manutention.** — (*Article 3 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait :

Un droit de 1 fr. 50 par tonne; la perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention : 1^o les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes; 2^o les articles taxés à la valeur; 3^o les chiens.

ART. 26. — **Pesage.** — *Comme les 1^{er}, 2^e, 5^e et 6^e alinéas de l'art. 15 des Tarifs généraux P. V.*

ART. 27. — **Magasinage.** — (*Article 6 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Lorsque les articles de messagerie, marchandises, denrées et lait adressés en gare ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 55, il est perçu pour le magasinage :

Un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, à :

(1) La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est de 6^m50.

- o fr. 05 centimes pour la première période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 05 centimes pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 05 centimes pour la troisième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 10 centimes pour chaque période de vingt-quatre heures en sus.

Le même droit de magasinage est perçu, par fraction indivisible de 1,000 fr. et par 24 heures, pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions.

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à fr. 10.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur adressés à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par la Compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

ART. 28. — **Avis de souffrance à adresser à l'expéditeur.** — (*Article 34 (ancien 35) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — La Compagnie ne peut percevoir les majorations de taxes pour magasinage prolongé qu'à charge, par la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur le jour où commence la majoration.

A défaut d'envoi de cet avis, la taxe de 5 centimes par 100 kilogr. et par jour reste seule applicable. L'envoi de la lettre d'avis à l'expéditeur donne lieu à la perception d'une taxe de 15 cent.

ART. 29. — **Dépôt des bagages.** — (*Article 7 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Il est perçu, pour la garde des bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité de la Compagnie, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains :

Un droit fixé par article à :

- o fr. 05 centimes pour la première période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 05 centimes pour la deuxième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 05 centimes pour la troisième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 10 centimes pour la quatrième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 15 centimes pour la cinquième période de vingt-quatre heures ;
- o fr. 20 centimes pour chaque période de vingt-quatre heures en sus des précédentes.

En ce qui concerne les objets énumérés ci-après : glaces et pianos ; petites voitures, telles que voitures d'enfants et de malades, voitures de marchands ambulants, brouettes, petits chariots et fauteuils roulants ; bicyclettes, tandems, tricycles, voitures automobiles ; machines et mécaniques telles que machines à coudre, meules à aiguiser, appareils de chauffage, appareils distillatoires, tours et autres machines-outils ; emballages vides non démontés ; échelles et pièces de bois ou de fer de plus de 2 mètres de longueur ; denrées non emballées ; pots de fleurs, arbres et arbustes, les taxes inscrites au tableau sont doublées lorsque ces objets restent à la consigne après avoir été transportés comme bagages, ou lorsqu'ils y ont été déposés par une personne qui, au moment du retrait, présentera un billet de place ou une carte équivalente. Elles sont quadruplées lorsque le déposant ne présente pas cette pièce justificative.

Dans tous les cas, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10 centimes.

La Compagnie peut refuser le dépôt des objets dont la longueur dépasse les dimensions du matériel.

Le dépôt, avant le départ, est constaté par la délivrance d'un bulletin ; le dépôt, après l'arrivée, est constaté, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ. Dans ce dernier cas, l'heure d'entrée des bagages au dépôt est constatée par les registres de la Compagnie.

La Compagnie peut être autorisée, sur sa demande, à étendre la taxe et les dispositions ci-dessus à ses bureaux d'omnibus placés dans l'intérieur des villes. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

Sont exempts de droit de garde ou de dépôt les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination.

Lorsque l'encombrement des magasins affectés au dépôt des bagages dans une gare a été constaté par le Commissaire de surveillance administrative, la Compagnie est autorisée à faire camionner d'office tout bagage qui ne serait pas retiré dans le délai déterminé ci-après :

Trois jours pour les gares de Paris, cinq jours pour les gares désignées par le ministre des Travaux publics, huit jours pour les autres gares.

Ce délai commence à courir :

Pour les bagages, accompagnés ou non, qui n'ont pas été retirés à l'arrivée du train, à dater du lendemain de cette arrivée.

Pour les colis mis à la consigne au départ, à dater du jour du dépôt.

Le camionnage est fait au domicile indiqué sur les bagages et colis, si ceux-ci portent l'indication d'une adresse privée dans la localité, et dans un magasin public, dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le Ministre. (Décret du 11 août 1902.)

Voitures.

ART. 30. — Les prix à percevoir, pour le transport des voitures à la vitesse des trains de voyageurs, sont ainsi fixés, *par voiture et par kilomètre* :

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... 0 fr. 40

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur (omnibus, diligences, etc.)..... 0 50

Motocycles, Tracteurs automobiles, Tricycles automobiles, Voitures automobiles, Voitures automotrices.	}	Prix du barème des articles de messagerie, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.

Deux personnes peuvent, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes (omnibus, diligences, etc.); les voyageurs excédant ce nombre paient le prix des places de 2^e classe.

Exceptionnellement, sont taxés aux prix fixés par l'article 14 avec la majoration prévue à l'article 22, s'il y a lieu :

1^o Les Voitures dont le poids, emballage compris, n'excède pas 200 kilogr. par voiture;

2^o Les Motocycles, Tracteurs automobiles, Tricycles automobiles, Voitures automobiles, Voitures automotrices, *en caisses*, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilogr. par véhicule.

ART. 31. — Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

Pompes funèbres.

ART. 32. — Les voitures des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes, expédiées à la vitesse des trains de voyageurs.

Chaque cercueil confié à la Compagnie pour être expédié par train omnibus ou mixte est transporté dans un compartiment isolé au prix de : 0 fr. 30 par kilomètre.

Chaque cercueil confié à la Compagnie, pour être expédié par train express, est transporté dans une voiture spéciale au prix de : 1 fr. par kilomètre.

Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures de la Compagnie et paient les places qu'elles occupent.

Animaux.

ART. 33. — Les prix à percevoir, pour le transport des animaux à la vitesse des trains de voyageurs, sont ainsi fixés, *par tête et par kilomètre* :

Bœufs, Vaches, Taureaux, Chevaux, Mulets, Anes, Poulains, Bêtes de trait, Biches, Cerfs et Daims.....	0 fr. 16
Veaux, Porcs et Chevreuils.....	0 06
Moutons, Brebis, Agneaux et Chèvres.....	0 03

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la Compagnie, et paient les places qu'elles occupent.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs et dont le poids, emballage compris, ne dépasse par 150 kilogr. par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du Tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

La perception de la taxe a lieu sur le *double* du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

ART. 34. — Les chevaux des militaires et marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges sont taxés à raison de 0 fr. 05 par tête et par kilomètre.

ART. 35. — (Article 1^{er}, § 3, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 fr. sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général, pour les animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5.000 fr. par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure.

ART. 36. — Les animaux de petite taille, tels que : chiens, chats, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages, caisses ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés *au poids*, conformément aux prix et conditions du Tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse. La perception de la taxe a lieu sur le *double* du poids des animaux et des cages, caisses ou paniers qui les renferment, sans que, pour les *chiens*, la taxe par tête puisse être supérieure à celle fixée par l'article 18 ci-dessus.

ART. 37. — Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux gares et pour les gares pourvues de quais d'embarquement.

Ces gares sont indiquées par des renvois à la nomenclature des gares par ordre alphabétique.

ART. 38. — **Enregistrement.** — (Article 8 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu, pour l'enregistrement des voitures, des cercueils et des animaux, un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les voitures, cercueils et animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 39. — **Manutention.** — (Article 9 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :

Voitures (par pièce).....	2 fr. 00
Cercueils (—).....	2 00

Bœufs, Vaches, Taureaux, Chevaux, Mulets, Anes, Poulains, Bêtes de trait, Biches, Cerfs et Daims (<i>par tête</i>).....	1 fr. 00
Veaux, Porcs et Chevreuils (<i>par tête</i>).....	0 40
Moutons, Brebis, Agneaux et Chèvres (<i>par tête</i>)	0 20

ART. 40. — **Magasinage.** — (*Article 10 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Lorsque les voitures ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 55, il est perçu pour le stationnement :

Un droit fixe de 1 franc par voiture et par vingt-quatre heures.

En cas de non-enlèvement des cercueils, il sera perçu, à partir de l'arrivée :

Un droit de 5 francs par cercueil et par vingt-quatre heures.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

ART. 41. — (*Article 11 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Les animaux en caisses, en cages ou en paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués (article 21, 33 et 36), sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 42. — **Distances.** — *Comme à l'art. 39 des tarifs généraux P. V.*

ART. 43. — **Fractions de poids pour le calcul des taxes.** — Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids pour le transport des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait sont établies de la manière suivante :

De 0 à 5 kilogrammes inclusivement, par fraction indivisible de 5 kilogrammes ;

Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes inclusivement, par fraction indivisible de 10 kilogrammes ;

Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

ART. 44. — **Calcul des taxes.** — Les prix des barèmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes, et aux 5 centimes inférieurs lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition de même catégorie.

Si l'expédition comprend des marchandises de catégories différentes, taxées à des barèmes différents, l'arrondissement est fait séparément pour les taxes résultant de chaque barème.

ART. 45. — **Minimum de perception par expédition.** — Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement et de déchargement compris, sauf les exceptions prévues par l'article 10, pour les бага-

ges des militaires et marins, et par l'art. 18 pour le transport des chiens.

ART. 46. — **Matières inflammables ou explosibles** classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 (1) relatif au transport des matières dangereuses, dans la 1^{re} catégorie au titre : Explosifs. — *Animaux dangereux* pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales. — Ces matières et animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

Matières inflammables ou explosibles classées par le susdit arrêté : 1^o dans la 1^{re} catégorie au titre : Autres matières ; 2^o dans la 2^e catégorie ; 3^o dans la 3^e catégorie au titre : Explosifs de sûreté et matières assimilées. *Matières infectes* classées dans la 6^e catégorie par le susdit arrêté. — Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises. Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, elles peuvent être transportées sous certaines conditions par trains mixtes. Le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable (2).

Matières inflammables ou explosibles classées par ledit arrêté : 1^o dans la 3^e catégorie au titre : *Autres Matières* ; 2^o dans la 4^e catégorie : *Matières vénéneuses* classées dans la 5^e catégorie par le susdit arrêté. — Ces matières sont admises dans les trains de voyageurs et peuvent être taxées en grande vitesse. Les matières comprises dans la 3^e catégorie au titre : *Autres matières*, sont taxées au prix du Tarif général G. V. Les matières des 4^e et 5^e catégories sont taxées aux prix du Tarif général G. V. ou des Tarifs spéciaux G. V. dans lesquelles ces matières sont dénommées.

Dans aucun cas, les matières classées dans les 1^{re}, 2^e, 3^e et 6^e catégories des matières dangereuses ou infectes ne sont acceptées comme bagages et ne peuvent être déposées dans les salles de consigne.

ART. 47. — **Conditionnement des marchandises.** — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est *dans l'usage* d'emballer (3).

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un déballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

Elle n'accepte pas le transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les colis qui ne portent

(1) Cet arrêté n'a pu trouver place dans cette brochure, en raison de son développement ; les intéressés peuvent se le procurer au bureau des Tarifs des administrations de chemins de fer.

(2) Par exception, les tubes d'oxygène comprimé, ayant un diamètre extérieur au plus égal à 10 centimètres et une longueur totale de 60 centimètres au maximum, peuvent être transportés sur toutes les lignes par les trains de voyageurs. Le nombre des tubes transportés par un train ne peut pas dépasser dix. Ils sont taxés aux prix du Tarif général G. V. majorés de 50 o/o.

(3) Pour les marchandises qu'il n'est pas d'usage d'emballer, les Compagnies ne peuvent exiger de garantie pour défaut d'emballage. Voir « Bulletin de garantie » et art. 103 G. comm.

pas une *adresse claire et lisible* ou, au moins, des *marques et numéros* et, dans tous les cas, le *nom de la gare destinataire* écrit très lisiblement. Les indications au crayon ne sont pas admises.

ART. 48. — **Déclarations.** — Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant :

- 1^o Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- 2^o Le nom et l'adresse du destinataire ;
- 3^o Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses ;
- 4^o La mention à *domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra, ou non, être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée à **domicile** dans les localités où il existe un service de factage) ;
- 5^o La mention en *port dû* ou *en port payé* ;
- 6^o La somme (en toutes lettres) à faire suivre soit comme déboursé, soit comme remboursement, et le tarif à appliquer au retour des fonds ;
- 7^o La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge soit de l'expéditeur, soit du destinataire ;
- 8^o La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé conformément à l'article 53 des conditions d'application et moyennant, s'il y a lieu, le paiement de la taxe fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'arrêté ministériel du 28 février 1903.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira à la Compagnie tels pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

ART. 49. — **Fausse déclarations.** — (*Comme à l'art. 45 des tarifs généraux P. V.*)

ART. 50. — **Paiements.** — *Comme à l'art. 46.*

ART. 51. — **Déboursés.** — — 47.

ART. 52. — **Remboursements.** — — 48.

ART. 53. — **Lettre de voiture et récépissé.** — (*Article 15 de l'Arrêté ministériel du 12 juin 1866.*) — Toute expédition sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture au timbre de 0,70, 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 au timbre de 0,35 c., qui énoncera la nature et, s'il y a lieu, le poids de l'expédition, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Comptage. — En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre des pièces composant une expédition.

Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire :

- 1^o Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc. ;
- 2^o Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le

comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage, est fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié par l'arrêté ministériel du 28 février 1903.

(Article 5 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.)

Lorsque, sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 50 pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 0 fr. 15 pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 1 franc et maximum de 3 francs par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet. En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distinct mentionné sur la déclaration d'expédition.

ART. 54. — **Délais de transport et de livraison.** — Les animaux, denrées (1), marchandises et objets quelconques [à grande vitesse sont expédiés, transportés (2) et livrés de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains.

(Arrêté ministériel du 12 juin 1866.)

« Art. 2 (3). — Les animaux, denrées, marchandises et objets
« quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train
« de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et corres-
« pondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à
« l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglemen-
« taire du départ de ce train; faute de quoi ils seront remis au dé-
« part suivant (4).

« Toutefois, cette prescription n'est pas obligatoire pour les trains
« express et les trains poste dans lesquels les Compagnies admettent
« exceptionnellement des voitures de 2^e et de 3^e classe et qui auront
« été nommément désignés, tant sur les livrets soumis lors des chan-
« gements de service à l'approbation ministérielle que sur les affi-
« ches portant la marche des trains à la connaissance du public (5).

« Les Compagnies pourront, comme par le passé, être autorisées,
« sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express

(1) Voir plus loin, aux *Conditions particulières* des Tarifs spéciaux G.V.

(2) Les expéditions n'empruntant qu'un seul réseau sont transportées par les trains correspondant avec leur destination, alors même que ces trains ne suivraient pas la voie la plus courte. Les expéditions empruntant plusieurs réseaux doivent au contraire être dirigées par la voie la plus courte, si elles sont taxées aux prix du Tarif général commun, publié plus loin.

(3) Modifié et complété par l'art. 1^{er} de l'arrêté ministériel du 6 décembre 1878.

(4) Pour les colis chargés dans un train parti moins de 3 heures après leur remise, les Compagnies ont le droit de calculer les délais comme s'ils avaient été chargés dans le train suivant partant 3 heures au moins après la dite remise.

(5) Voir art. 43 de l'Ord. de 1846.

« ou poste, proprement dits, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

« *Art. 3* (1). — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de *trois heures*, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails sera de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux 2^e et 3^e paragraphes de l'article 5 ci-dessous, et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant têtes de lignes, jusqu'à ce que le service de la grande vitesse, entre les dites gares, ait été organisé sur le chemin de fer de ceinture, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1^{er} du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas. Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues, sans toutefois pouvoir dépasser le maximum de huit heures.

« *Art. 4*. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, *deux heures* après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.

« *Art. 5*. — Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que *deux heures après* l'ouverture de la gare.

« **Ouverture et fermeture des gares.** — Du 1^{er} avril au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à six heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à huit heures du soir.

« Du 1^{er} octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à sept heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à huit heures du soir.

« Les dispositions des trois paragraphes qui précèdent ne sont pas applicables au lait, aux fruits, à la volaille, à la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés des villes de Paris et de Bordeaux, de celles de Lyon, Saint-Etienne, Marseille, de Versailles et des autres villes qui seraient ultérieurement désignées par l'Administration supérieure, les Compagnies entendues.

« Ces marchandises seront mises à la disposition des destinataires de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'article 4.

« *Art. 14*. — Aux délais fixés ci-dessus seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane: »

Nous publions, à titre d'exemple sur la manière de calculer les délais de grande vitesse, l'extrait ci-après d'un jugement

(1) Modifié par l'art. 1^{er} de l'Arrêté ministériel du 3 novembre 1879.

rendu le 21 septembre 1899 par le Tribunal de commerce de Nérac :

« En droit, attendu que, d'après les arrêtés ministériels en vigueur, les expéditions de grande vitesse doivent être expédiées par le premier train partant 3 heures après leur remise en gare et comportant des voitures de toutes classes, à l'exception des trains express et des trains poste, avec délai de transmission de 3 heures par gare commune à deux réseaux et de 6 heures par gare distincte; qu'elles doivent, *sauf indication contraire de l'expéditeur*, être dirigées par la voie *la plus courte*, et que les délais ainsi que les prix doivent être calculés par cette voie, conformément aux conditions du tarif général commun, et à l'arrêt de la Cour de cassation du 26 juin 1899;

« Attendu que, de Châteaurenard à Casteljaloux, l'itinéraire le plus court est : Châteaurenard, Barbentane, Tarascon, Montpellier, Bédarioux, Montauban, Marmande et Casteljaloux et qu'il donne droit aux délais suivants.

Remise en gare.....	9 h. —	matin 12 juillet.
Délai d'expédition, 3 h.....	12	— » »
Départ de Châteaurenard.....	1	27 soir »
Arrivée à Barbentane.....	1	40 » »
Délai de transmission, 6 h.....	7	40 » »
Départ de Barbentane.....	10	58 » »
Arrivée à Tarascon.....	11	21 » »
Départ de Tarascon.....	4	46 matin 13 »
Arrivée à Montpellier.....	7	30 » »
Délai de transmission, 3 h.....	10	30 » »
Départ de Montpellier.....	11	8 » »
Arrivée à Bédarioux.....	2	» soir »
Départ de Bédarioux.....	2	52 » »
Arrivée à Montauban.....	8	46 » »
Départ de Montauban.....	6	» matin 14 »
Arrivée à Agen.....	7	41 » »
Départ d'Agen.....	12	42 soir »
Arrivée à Marmande.....	2	6 » »
Départ de Marmande.....	4	45 » »
Arrivée à Casteljaloux.....	5	35 » »
Mise à disposition en gare, 2 h.	7	35 » »

« Attendu qu'il résulte de l'exposé qui précède que la Compagnie du Midi, dernier transporteur, avait, comme délai extrême pour opérer la livraison, jusqu'au 14 juillet 7 h. 35 du soir ;

« Attendu qu'en offrant les colis à J... dans la matinée du 14 elle était dans les limites du délai qui lui était imparti pour le transport de ces colis, et que J... a eu tort de ne pas en prendre livraison, qu'il y a lieu, par suite, de le déclarer mal fondé dans sa demande et de l'en débouter avec dépens. »

Bureaux de ville. — (*Art. 1^{er} de l'Arrêté ministériel du 12 mai 1883.*) — Les marchandises reçues dans les bureaux de ville des Compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux, jusqu'à destination, auront accès dans les gares de

départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire (1). »

ART. 55. — **Délais d'enlèvement des marchandises.** — *Comme les deux derniers alinéas de l'art. 52 des Tarifs généraux P. V.*

ART. 56. — **Envoi des avis d'arrivée des marchandises.** — *Comme à l'art. 53 des Tarifs généraux P. V.*

ART. 57. — **Avis concernant les manutentions à faire par les particuliers.** — *Comme à l'art. 54 des Tarifs généraux P. V.*

ART. 58. — **Camionnage d'office.** — *Comme à l'art. 56 des Tarifs généraux P. V.*

ART. 59. — **Désinfection des wagons.** — *Comme à l'art. 58 des Tarifs généraux P. V. sauf le 4^e alinéa, relatif à la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes, qui est supprimé.*

ART. 60. — **Demandes de matériel pour le transport des voitures et des animaux.** — Les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la gare de départ *vingt-quatre heures au moins à l'avance*, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter.

Cette disposition ne s'applique pas aux chiens ni aux animaux en cages dénommés à l'article 36.

ART. 61. — **Avis de livraison ou de souffrance.** — *Comme à l'art. 59 des Tarifs généraux P. V.*



TARIF GÉNÉRAL COMMUN G. V.

Entre les réseaux de l'Est, de l'Etat (y compris la ligne départementale de Ligré-Rivière à Richelieu), du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée (y compris la ligne d'Arles à Saint-Louis du Rhône), et les chemins de fer de Petite et de Grande Ceinture.

POUR LES ARTICLES DE MESSAGERIES, MARCHANDISES ET DENRÉES

PRIX DE TRANSPORT

D'une gare quelconque des réseaux désignés ci-dessus à une gare quelconque des mêmes réseaux.

(1) A Paris, les Compagnies ont droit à un délai de 24 heures pour le factage des bureaux de ville aux gares.

§ 1^{er}. — Articles de messagerie et marchandises
à grande vitesse.

1^o Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes.

Jusqu'à 200 kilomètres.....	o fr. 35	} Par tonne et par kil., y compris les frais de chargement et de décharge- ment.
Pour chaque kilo- mètre en excé- dent au delà de :	200 jusqu'à 300 kil. o 32	
	300 — 400 — o 31	
	400 — 800 — o 30	
	800 — 1000 — o 28	
1000.....	o 25	

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilogrammes.

2^o Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes.

Jusqu'à 100 kilomètres.....	o fr. 32	} Par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. 50 par tonne pour frais de chargement et de décharge- ment.
Pour chaque kilo- mètre en excé- dent au delà de :	100 jusqu'à 300 kil. o 30	
	300 — 500 — o 28	
	500 — 600 — o 26	
	600 — 700 — o 24	
	700 — 800 — o 22	
	800 — 900 — o 20	
	900 — 1000 — o 18	
	1000 — 1100 — o 16	
1100.....	o 14	

§ 2. — Denrées (1)

1^o Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes.

Prix fixés au § 1^{er} pour les articles de messagerie et marchandises d'un poids équivalent, sans que la taxe puisse être supérieure à celle d'une expédition de plus de 40 kilogrammes.

2^o Expéditions de plus de 40 kilogrammes.

Jusqu'à 100 kilomètres.....	o fr. 24	} Par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. 50 par tonne pour frais de chargement et de décharge- ment.
Pour chaque kilo- mètre en excé- dent au delà de :	100 jusqu'à 300 kil. o 225	
	300 — 500 — o 21	
	500 — 600 — o 195	
	600 — 700 — o 18	
	700 — 800 — o 165	
	800 — 900 — o 15	
	900 — 1000 — o 135	
	1000 — 1100 — o 12	
	1100.....	

CONDITIONS

Groupage. — Les prix résultant de l'application des barèmes prévus aux deux paragraphes ci-dessus pour les expéditions d'un poids

(1) Voir à l'art. 15 G. V. la nomenclature des denrées.

supérieur à 40 kilogrammes seront appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne.

Le bénéfice de cette disposition ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage ou autres intermédiaires de transport à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Enregistrement. — Il est perçu à la gare expéditrice un droit d'enregistrement de 0 fr. 10 par expédition.

Lettre de voiture et récépissé. — Toute expédition sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture au timbre de 0 fr. 70, 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 au timbre de 0 fr. 35 qui énoncera la nature, et, s'il y a lieu, le poids de l'expédition, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

Fixation des prix. — Les prix sont établis par l'itinéraire *le plus court*, et les délais calculés par cet itinéraire (1).

Pour les relations entre les sept grands réseaux, *viâ* Paris, les distances se calculent par l'itinéraire le plus court empruntant soit la Grande Ceinture, soit la Petite Ceinture.

Délais de transport. — Les animaux, denrées et marchandises désignés sont expédiés, transportés et livrés de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels des 12 juin 1866, 6 décembre 1878, 3 novembre 1879 et 14 février 1881, et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains.

L'application du présent tarif commun reste soumise aux conditions des tarifs généraux des sept grands réseaux en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

(1) Voir art. 54 G. V.



TARIFS GÉNÉRAUX

POUR LES

TRANSPORTS A PETITE VITESSE

APPLICABLES SUR LES SEPT GRANDS RÉSEAUX
ET LES CEINTURES

Marchandises.

ARTICLE 1^{ER}. — Les marchandises sont, soit par leur propre nature et spécification, soit par assimilation, rangées dans les quatre classes du cahier des charges, conformément aux indications de la première colonne de la classification des marchandises par ordre alphabétique (1).

ART. 2. — Les marchandises désignées au cahier des charges ou assimilées sont rangées en six séries correspondant aux quatre classes dont il est fait mention dans l'article précédent et soumises aux prix du Tarif fixé à l'article 3 ci-après (1).

ART. 3. — Le prix à percevoir par tonne, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est la somme des taxes des parcours partiels formant sans interruption le trajet total, calculées conformément au tarif pour chaque parcours partiel (2).

(Les taxes sont calculées soit sur les distances réelles, soit sur les distances à compter fixées pour certaines relations dans le tableau général des distances.) (Voir art. 9 des Tarifs spéciaux P. V.)

ART. 4. — Les prix fixés à l'article précédent ne sont applicables qu'aux paquets ou colis pesant isolément plus de 40 kilogrammes.

ART. 5. — (Articles 1^{er}, § 5, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Les paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous sont taxés à 0 fr. 25 c. par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Toutefois, les prix des tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés, par une même personne à une même personne; dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

(1) Les art. 1 et 2 ne s'appliquent pas au chemin de fer de Ceinture.

(2) Ce tarif, variant suivant les Compagnies, n'a pu trouver place ici.

Le bénéfice de la disposition énoncée à l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

ART. 6. — Tout paquet ou colis pesant plus de 40 kilogrammes et contenant des marchandises de séries différentes est taxé d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas ces marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent.

ART. 7. — La perception des prix fixés aux articles 3 et 5 est effectuée par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 40 c. par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

Plaqué d'or ou d'argent, mercure, broderies, dentelles, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art).

ART. 8. — (Article 1^{er}, § 4, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Le plaqué d'or ou d'argent, le mercure, les broderies, les dentelles et les objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) sont taxés moitié en sus du prix fixé par le Tarif applicable aux marchandises de la première série (1).

Monnaies de billon.

ART. 9. — Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées au poids.

Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

ART. 10. — (Article 1^{er}, § 1^{er}, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le Tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le Tarif général, selon la série dudit Tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du Tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un Tarif spécial, les prix de ce Tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilo-

(1) L'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le platine, les bijoux, les pierres précieuses et autres valeurs ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable. Le mercure, bien que compris dans le tarif exceptionnel prévu par l'art. 47 du cahier des charges, est taxé, en petite vitesse, d'après le prix ordinaire de la 1^{re} série.

grammes, qui sont taxés au prix du Tarif exceptionnel indiqué à l'article 5 ci-dessus.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale. (*Voir art. 11 des Tarifs spéciaux P. V.*)

Matières inflammables ou explosibles et Matières dangereuses, vénéneuses ou infectes.

ART. 11. — (Article 1^{er}, § 2, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.) — Les matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 (1) relatif au transport des matières dangereuses sont taxées de la manière suivante :

1^{re} Catégorie..... 50 o/o en plus du Tarif général.

En ce qui concerne la dynamite, cette taxe est appliquée avec un minimum de 2 fr. 50 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où les Administrations de chemins de fer sont obligées de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite. — Il est perçu, en outre, une taxe de 0 fr. 30 par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'expéditeur.

2^e Catégorie..... 25 o/o en plus du Tarif général.

3^e Catégorie..... 10 o/o en plus du Tarif général.

4^e Catégorie.....

5 ^e Catégorie : Matières vénéneuses.....	} Prix du Tarif général ou des Tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.
6 ^e Catégorie : Matières infectes.....	

Les matières inflammables ou explosibles et les matières dangereuses susceptibles d'être taxées avec la majoration prévue par le présent article figurent avec deux astérisques dans la classification générale.

Masses indivisibles et Objets de dimensions exceptionnelles.

ART. 12. — Les prix du Tarif sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant 3,000 à 5,000 kilogrammes, et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, mais ne dépassant pas 20,000 kilogrammes, sans toutefois que, pour les masses indivisibles de plus de 10,000 kilogrammes jusqu'à 20,000 kilogrammes, le prix puisse être inférieur à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre. (*Voir Tarif spécial P. V. n° 29.*)

La Compagnie n'accepte pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 20,000 kilogrammes, ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (2). (*Voir Tarif spécial P. V. n° 29.*)

(1) Voir le renvoi (1) de l'art. 46 G. V.

(2) Les dimensions normales du matériel affecté au transport des marchandises sont de 6^m50 de longueur et de 2^m80 de largeur.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 20,000 kilogrammes ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, le chargement et le déchargement en seront faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire.

Les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes et des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, sont à la charge des expéditeurs, à moins qu'une disposition, laissant ces frais à la charge de la Compagnie, ne résulte explicitement des tarifs auxquels ces masses ou ces objets peuvent être soumis.

En outre, pour les masses indivisibles pesant plus de 10,000 kilogrammes, ainsi que pour les objets de 19^m50 à 26 mètres de longueur, l'expéditeur est tenu de faire connaître, au moins dix jours à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises ainsi que leur destination.

ART. 13. — Enregistrement. — (*Article 12 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu pour l'enregistrement des marchandises :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les marchandises empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 14. — Manutention. — (*Article 13 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu, pour la manutention des marchandises de toute nature, les droits suivants (1) :

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage ;

1 franc par tonne pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet quel que soit le tarif appliqué, sauf stipulation contraire dans les Tarifs spéciaux, dûment homologués.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Ces droits se décomposent ainsi :

Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage, *prix par tonne, applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes* :

1 ^o Frais de chargement au départ.....	0 fr. 40
2 ^o Frais de déchargement à l'arrivée.....	0 40
3 ^o Frais de gare au départ.....	0 35
4 ^o Frais de gare à l'arrivée.....	0 35

Pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilo-

(1) Voir art. 5 et 6 des Tarifs spéciaux P. V.

grammes et au-dessus, ou par wagon complet, *prix par tonne, applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes :*

1 ^o Frais de chargement au départ.....	0 fr. 30 c.
2 ^o Frais de déchargement à l'arrivée.....	0 30
3 ^o Frais de gare au départ.....	0 20
4 ^o Frais de gare à l'arrivée.....	0 20

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascules, etc.).

Pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilogrammes et au-dessus, ou par wagon complet et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il est déduit des frais de manutention :

0 fr. 30 par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas. Ces droits sont perçus pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, savoir :

0 fr. 20 à la première gare de départ située sur la ligne principale.....	} ou <i>vice versa</i>
0 fr. 20 à la gare destinataire.....	

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes.

Transmission et Transbordement. — (*Article 15 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Il est perçu, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Compagnie différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, un droit de 0 fr. 40 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes et à partager par moitié entre les deux Compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre.

Ce droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements articulariers.

Lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu, au lieu du droit de 0 fr. 40 indiqué, un droit de 0 fr. 70 par tonne, applicable, par fraction indivisible de 10 kilogrammes, à partager comme suit :

0 fr. 40 de frais de gare à partager entre les deux Compagnies ;
0 fr. 30 pour la Compagnie qui effectue les opérations du transbordement.

A moins de dispositions contraires dans les actes de concession, il n'est perçu aucun droit de transbordement aux points de jonction de lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible lorsque ces lignes sont exploitées par une même Compagnie ou un même concessionnaire.

Sont exemptes de tous frais de transmission ou de transbordement les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes.

Aux droits de transmission et de transbordement ainsi fixés, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention prévus à l'article 14,

qui ne peuvent entrer en compte qu'une seule fois, savoir : les frais de chargement et de gare pour les opérations effectuées à l'expédition primitive, les frais de déchargement et de gare pour les opérations effectuées à l'arrivée définitive.

Location au Public des Grues et Appareils de levage.—(Article 14 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.) — Lorsque le chargement ou le déchargement d'une marchandise est effectué par l'expéditeur ou le destinataire, la Compagnie doit, dans les gares où il existe des appareils de levage d'une force suffisante et lorsqu'ils ne sont pas occupés par son propre service ou en réparation, les mettre à la disposition des intéressés, sur leur demande, moyennant les taxes ci-après :

1^o Appareils manœuvrés à bras, sans le concours des agents de la Compagnie :

0 fr. 15 centimes par tonne et par opération de chargement ou de déchargement, avec minimum de perception de 0 fr. 25 centimes par demi-heure indivisible :

2^o Appareils à moteur mécanique :

0 fr. 30 centimes par tonne et par opération, avec minimum de perception de 1 fr. par demi-heure indivisible. Ces prix comprennent le salaire du mécanicien et la fourniture de la force motrice nécessaire au fonctionnement de la grue.

Le temps consacré à la manœuvre des wagons n'est pas compté dans la supputation du délai servant au calcul du minimum de perception.

Les appareils ne sont mis à la disposition des expéditeurs et des destinataires que sous la condition formelle que la manutention aura lieu par leurs soins et à leurs frais, risqués et périls, dans les conditions du droit commun.

Art. 15. — Pesage.—(Article 16 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que la Compagnie doit faire à ses frais, au départ (1), pour établir la taxe :

Un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de :

0 fr. 30 par tonne indivisible, avec un minimum de 0 fr. 75 et un maximum de 2 fr. par voiture ou camion, un minimum de 1 fr. par wagon et un maximum de 2 fr. par wagon de 10 tonnes et au-dessous, de 3 fr. par wagon de plus de 10 tonnes.

Dans ce cas, la Compagnie doit, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Par pesage *supplémentaire*, il faut entendre un pesage de

(1) Voir art. 8 des Tarifs spéciaux P. V.

vérification. Le poids annoncé ne vous paraît pas exact; vous demandez qu'il soit contrôlé en votre présence; c'est une obligation que le chemin de fer est tenu de remplir sur votre réquisition et pour laquelle lui est due la taxe prévue ci-dessus, si ce contrôle ne révèle pas d'erreur à votre préjudice.

Les Compagnies *doivent effectuer gratuitement*, au départ, un pesage pour établir la taxe. La lettre ci-dessous, adressée par M. Yves Guyot, alors ministre des Travaux Publics, aux administrateurs de la Compagnie du Nord, ne laisse aucun doute à ce sujet :

MINISTÈRE
des Travaux Publics

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION
des
Chemins de fer

Paris, le 28 juillet 1890.

« MESSIEURS,

« J'ai pris connaissance de votre réponse aux réclamations présentées par la chambre de commerce d'Abbeville au sujet de la taxe que perçoivent certaines gares pour le pesage des betteraves.

« Vous alléguiez que certains expéditeurs, n'ayant pas les moyens d'établir eux-mêmes la consistance des marchandises qu'ils vous remettent, vous demandent de procéder au pesage de leurs chargements et que, dès lors, il vous paraît naturel de percevoir la taxe de 1 fr. 50 par wagon que prévoit l'article 15 des conditions d'application de vos Tarifs généraux. — Vous reconnaissez, toutefois, que cette taxe est peut-être trop élevée, dans l'espèce, et vous annoncez l'intention de me soumettre une proposition ayant pour objet de la réduire.

« Je ne pense pas, Messieurs, que votre Compagnie ait le droit de percevoir une taxe quelconque pour une opération effectuée dans son intérêt autant que dans l'intérêt de l'expéditeur. Le pesage dont il est ici question a pour but, en effet, de permettre d'établir la taxe du transport. Or, l'article 15 des conditions d'application vous oblige à le faire gratuitement, puisqu'il ne vous alloue une rémunération que pour le pesage *extraordinaire* qui aurait lieu en dehors de celui que vous devez faire à vos frais, au départ, pour établir la taxe.

« Cette disposition est trop nette pour prêter à controverse. Elle est d'ailleurs conforme à la nature des choses, car il va de soi que la prise en charge des marchandises confiées au transporteur soit précédée d'un pesage contradictoire, à moins que l'une des parties s'en remette à la bonne foi de l'autre. Votre Compagnie ne pourrait donc refuser le pesage qu'à la condition d'accepter comme définitives les déclarations de l'expéditeur.

« Sans doute, celui-ci doit, aux termes de l'article 41 des conditions d'application, énoncer, sur sa note de remise, le poids de la marchandise qu'il vous donne à transporter. Mais rien ne l'oblige à vous remettre la dite note d'expédition *avant* le pesage. Il tombe au contraire sous le sens que le pesage constitue essentiellement

« une opération *préliminaire*, puisqu'il permet seul d'arrêter contradictoirement les énonciations de la note d'expédition et du récépissé.

« En résumé, les expéditeurs sont en droit d'exiger : soit que votre Compagnie s'en remette à leur déclaration, soit qu'elle cède au pesage nécessaire pour établir la consistance de l'expédition et la taxe du transport, et comme ce pesage doit avoir lieu *gratuitement*, je ne puis que vous prier de faire cesser immédiatement les perceptions qui ont motivé les réclamations de la chambre de commerce d'Abbeville.

« Je vous serai obligé de vouloir bien aussi m'accuser réception de la présente dépêche.

« Recevez, etc... »

Signé : YVES GUYOT.

Elles ne sont tenues d'effectuer « que les opérations nécessaires à l'établissement de la taxe du transport, c'est-à-dire le pesage quand la marchandise est taxée *au poids*; le calcul de la superficie de la plate-forme quand la marchandise est taxée à l'unité de surface; le comptage quand il s'agit de marchandises ou d'animaux taxés à la pièce ou à la tête. Elles n'ont à rechercher par elles-mêmes que les éléments de la lettre de voiture dont la détermination leur incombe pour la conclusion régulière du contrat de transport ». (*Lettre ministérielle du 5 mai 1899.*)

Elles sont responsables du préjudice qui peut être causé aux expéditeurs ou aux destinataires par la défectuosité de leurs instruments de pesage :

« Attendu, a jugé la Cour de cassation, que des constatations du jugement dénoncé il résulte que, par suite du mauvais état des instruments de pesage employés par la Cie de l'Ouest, une majoration notable s'est produite sur le poids de charbons en provenance d'Angleterre, expédiés par J... au mois de juillet 1900, de Cherbourg à Montebourg; que, malgré ses réclamations, J... s'est trouvé, par le fait de la Cie ou de ses agents, dans l'impossibilité d'obtenir la vérification qu'il jugeait à bon droit nécessaire; qu'enfin l'erreur imputable à la Cie a obligé J... à payer sur un tonnage supérieur au poids réel le coût de la marchandise à son vendeur, le prix du transport par mer et celui du transport par voie ferrée; « Attendu qu'en se fondant sur sa constatation le tribunal de commerce de Cherbourg, dont la décision est motivée, a pu condamner la Cie de l'Ouest au remboursement d'un excédent de taxe et à des dommages-intérêts, sans violer aucun des textes visés au pourvoi. » (Arrêt de la Chambre civile du 17 février 1903. — *Bulletin des Transports du 1^{er} avril 1903.*)

Si aucun pesage réglementaire n'a été effectué, ni au départ, ni en cours de route, le destinataire a le droit d'en exiger un, sans aucuns frais. (Cass., 28 mars 1882.)

Nous ajouterons que l'inexactitude d'une déclaration, quant au poids, n'est pas forcément une contravention. La preuve c'est qu'elle est prévue et que la sanction qui s'y attache, quand la vérification est faite par un pesage *extraordinaire*, se traduit par la charge des frais de ce pesage pour celle des parties contre laquelle la vérification se retourne.

C'est d'ailleurs ce qu'a jugé la cour d'appel de Douai, le 2 mars 1898 : « Attendu — est-il dit dans son arrêt — qu'il résulte des termes de l'article 15 que le pesage au départ est non seulement prescrit aux Compagnies, mais qu'il est nécessaire, puisqu'il sert à établir la taxe et que c'est le poids, ainsi constaté au départ, que la Compagnie prend en charge et qu'elle est tenue, à peine de dommages-intérêts, de remettre au destinataire; qu'on voit également que ce même article, *en rendant obligatoire pour les Compagnies ce premier pesage au départ*, ne prévoit et ne pouvait prévoir que des erreurs commises par elles seules et qu'il se borne à mettre à leur charge le pesage supplémentaire requis par l'expéditeur quand il aboutit à la constatation d'une erreur; qu'il apparaît donc avec évidence que la Compagnie ne peut, par suite d'une déclaration inexacte du poids faite par l'expéditeur, éprouver légitimement un préjudice *puisque'elle n'a pas le droit de s'en tenir à cette déclaration*, et que l'existence de ce préjudice impliquerait qu'elle n'a pas procédé au *pesage réglementaire*, de telle sorte qu'elle serait elle-même non seulement victime de sa négligence, *mais en contravention*. »

ART. 16.— **Magasinage.** — (Article 18 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Lorsque les marchandises adressées en gare ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52, il est perçu pour le magasinage un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, à :

- o fr. 05 centimes pour la première période de 24 heures;
- o fr. 05 centimes pour la deuxième période de 24 heures;
- o fr. 05 centimes pour la troisième période de 24 heures;
- o fr. 10 centimes pour la quatrième période de 24 heures (1);
- o fr. 15 centimes pour la cinquième période de 24 heures;
- o fr. 20 centimes pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.

Dans tous les cas, le minimum de perception est fixé à o fr. 10.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux marchandises adressées à domicile et dont le destinataire serait absent, ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par la Compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

(1) Voir art. 55.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les mêmes droits de magasinage seront perçus au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que la Compagnie consentirait, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur ses quais ou dans ses magasins au delà de ce délai, la Compagnie n'étant tenue, d'ailleurs, d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées.

Voitures.

ART. 17. — Les prix maxima à percevoir pour le transport des voitures à petite vitesse sont ainsi fixés :

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 ^f 25	} Par voiture et par kilomètre.
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, Omnibus, Diligences, etc.	0 32	
Motocycles, Tracteurs automobiles, Tricycles automobiles, Voitures automobiles, Voitures automotrices.		} 1 ^{re} série du Tarif général sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.

Exceptionnellement, sont taxés aux prix de la 1^{re} série du Tarif général avec la majoration prévue à l'article 10, s'il y a lieu :

1^o Les Voitures dont le poids, emballage compris, n'excède pas 200 kilogr. par voiture ;

2^o Les Motocycles, Tracteurs automobiles, Tricycles automobiles, Voitures automobiles, Voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilogr. par véhicule.

ART. 18. — Les voitures de déménagement, à deux ou à quatre roues, à vide, sont taxées au prix maximum de :

0 fr. 20 c. par pièce et par kilomètre.

Les voitures de déménagement, lorsqu'elles sont chargées, paient, en plus du prix ci-dessus, une taxe maximum de :

0 fr. 14 c. par tonne de chargement et par kilomètre.

ART. 19. — Il n'est pas admis de voyageurs dans les voitures expédiées par les trains de petite vitesse.

ART. 20. — Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

Animaux.

ART. 21. — Les prix maxima à percevoir pour le transport des animaux à petite vitesse sont ainsi fixés, par tête et par kilomètre :

Bœufs, Vaches, Taureaux, Chevaux, Mulets, Anes,
Poulains, Bêtes de trait, Biches, Cerfs et Daims. 0 fr. 10

Veaux, Porcs et Chevreuils.....	o fr. 04
Moutons, Brebis, Agneaux, Chèvres.....	o fr. 02

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les wagons de la Compagnie, en se conformant aux règlements en vigueur, et paient le prix des places de 3^e classe.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs, et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kilogr. par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du Tarif général des marchandises de la 1^{re} série. — La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

ART. 22. — (*Article 1^{er}, § 3, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.*) — Les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le Tarif applicable aux animaux de la même espèce.

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité de la Compagnie reste limitée à 5,000 francs par tête, si la déclaration d'expédition ne mentionne pas une valeur supérieure.

ART. 23. — (*Article 1^{er}, § 2, de l'Arrêté ministériel du 24 mars 1898.*) — Les animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales sont taxés à raison de :
o fr. 25 c. par wagon spécial contenant un animal, et par kilomètre.

Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées, dans un même wagon, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au Tarif général pour les animaux de haute taille.

ART. 24. — Les animaux de petite taille, tels que :

Chats, Cochons d'Inde, Ecureuils, Oiseaux, Singes, placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés *au poids*, conformément aux prix et conditions du Tarif général des marchandises de la première série.

La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages ou paniers qui les renferment.

Les Chiens, lors même qu'ils sont expédiés en cages, ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse. (Voir le Tarif général de la grande vitesse.)

ART. 25. — Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux gares et pour les gares pourvues de quais d'embarquement.

Ces gares seront indiquées, soit par des affiches spéciales, soit par les affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains. Celles qui sont dès à présent ouvertes au transport des voitures, chevaux, bestiaux, tant au départ qu'à l'arrivée, sont indiquées, en outre, à la nomenclature des gares par ordre alphabétique.

L'Administration supérieure se réserve de déterminer les gares où devront être établis des quais d'embarquement pour les voitures, chevaux et bestiaux.

ART. 26. — **Enregistrement.** — (*Article 19 de l'Arrêté ministériel*

tériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu, pour l'enregistrement des voitures et des animaux :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les voitures et les animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit sera seulement perçu à la gare expéditrice.

ART. 27. — **Manutention.** — (Article 20 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu, pour la manutention des voitures et animaux, les droits ci-après :

Voitures (<i>par pièce</i>).....	2 fr. 00
Bœufs, Vaches, Taureaux, Chevaux, Mulets, Anes, Poulains, Bêtes de trait, Biches, Cerfs et Daims..... (<i>par tête</i>).	1 00
Veaux, Porcs et Chevreuils.....	— 0 40
Moutons, Brebis, Agneaux et Chèvres..	— 0 20

Ces droits se décomposent ainsi :

Voitures.....	}	Frais de chargement au départ (<i>par pièce</i>).....	1 fr. »
		Frais de déchargement à l'arri- vée (<i>par pièce</i>).....	1 »
Bœufs, Vaches, etc.....	}	Frais de chargement au départ (<i>par tête</i>).....	0 50
		Frais de déchargement à l'arri- vée (<i>par tête</i>).....	0 50
Veaux, Porcs, Chevreuils...	}	Frais de chargement au départ (<i>par tête</i>).....	0 20
		Frais de déchargement à l'ar- rivée (<i>par tête</i>).....	0 20
Moutons, Brebis, etc.....	}	Frais de chargement au départ (<i>par tête</i>).....	0 10
		Frais de déchargement à l'arri- vée (<i>par tête</i>).....	0 10

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs ou des destinataires. Il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les Voitures et les Animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

ART. 28. — **Transmission.** — (Article 21 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.) — Il est perçu aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une administration différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, les droits ci-après, à partager par moitié entre les deux administra-
tions :

Voitures.....	(<i>par pièce</i>)	1 fr. »
Bœufs, Vaches, Chevaux, etc.....	(<i>par tête</i>)	0 40
Veaux, Porcs, Chevreuils.....	—	0 20
Moutons, Brebis, Agneaux et Chèvres.	—	0 10

Aux droits de transmission ainsi fixés, il n'est rien ajouté pour

les frais de manutention (chargement et déchargement) dans les gares de jonction.

Toutefois, lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu, pour le transbordement, les frais de chargement et de déchargement fixés à l'article précédent, sans qu'aucun droit de transmission y soit ajouté. Le transbordement des animaux dangereux est effectué par les soins et aux frais des intéressés et il n'est rien perçu pour cette opération. Mais, en cas de transmission sans transbordement d'un réseau à un autre, il est perçu 0 fr. 40 par tête d'animal pour frais de transmission.

ART. 29. — **Magasinage.** — (*Article 22 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52.

Un droit de 1 franc par voiture et par 24 heures.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrières ont acquittés sur justification des dépenses.

ART. 30. — (*Article 23 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Les animaux en caisses, cages ou paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.

Matériel roulant.

ART. 31. — Les prix maxima à percevoir pour le transport du matériel roulant en petite vitesse sont fixés comme suit, *par pièce et par kilomètre* :

1° Excavateurs roulant sur rails, pesant 18 tonnes au plus.....	3 fr. 00
Excavateurs roulant sur rails, pesant plus de 18 tonnes.....	3 75
Grues roulant sur rails.....	1 50
Locomotives pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 00
Locomotives pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 75
Tenders pesant de 7 à 10 tonnes.....	1 50
Tenders pesant plus de 10 tonnes.....	2 25
Wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0 15
Wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0 20
2° Voitures à voyageurs ou fourgons à bagages à deux ou plusieurs essieux, <i>par essieu et par kilomètre</i> :.....	0 10

ART. 32. — **Enregistrement.** — (*Article 24 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu, pour l'enregistrement du matériel roulant, un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour le matériel roulant empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 33. — **Manutention.** — (*Article 25 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout par les soins, aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération, ni pour les opérations de gare.

ART. 34. — **Pesage.** — (*Article 26 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu, pour le matériel roulant qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumis à un pesage en dehors de celui que la Compagnie doit faire à ses frais, au départ, pour établir la taxe, les droits ci-après, par véhicule et par chaque pesage supplémentaire :

Pour les wagons et chariots.....	1 fr. 50
Pour les locomotives et tenders.....	3 00

Dans ce cas, la Compagnie doit, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids du matériel pesé.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

ART. 35. — **Magasinage.** — (*Article 27 de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900.*) — Il est perçu pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders, qui ne sont enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52, un droit de 5 francs par véhicule et par 24 heures.

Chargement, déchargement et stationnement des wagons dont la manutention est faite par les particuliers.

ART. 36. — **Chargement des wagons.** — (*Article 28 (ancien 29) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Le chargement des wagons doit être complètement effectué dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition de l'expéditeur (1) pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui être parvenu la veille avant six heures du soir et que les wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'a pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté de 24 heures (2).

Passé les délais ci-dessus, il est perçu un droit de stationnement

(1) Voir art. 6 des Tarifs spéciaux P. V.

(2) Il en est de même si l'avis lui parvient un dimanche ou un jour férié. Voir art. 57 et lettre de M. le ministre des Travaux publics, du 4 avril 1903. (*Bulletin des Transports du 1^{er} juin 1903.*)

par wagon, entamé ou non entamé, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard, fixé à :

10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

12 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

Toutefois, si le nombre des wagons remis un même jour à l'expéditeur dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, le délai de chargement ne peut commencer à courir, chaque jour, que pour un nombre de wagons égal à ce maximum, et le droit de stationnement n'est perçu que sur la différence entre ce nombre et celui des wagons chargés. L'excédent est supposé remis le lendemain pour le calcul des délais de chargement et des taxes de stationnement, sauf nouveau report si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé.

ART. 37. — **Déchargement des wagons.** — (*Article 29 (ancien 30) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — La Compagnie est tenue de mettre les wagons à la disposition des destinataires au plus tard le lendemain de l'envoi de la lettre d'avis, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

Les wagons doivent être complètement déchargés dans le courant de la journée (1) où ils ont été mis à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant six heures du soir. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour le déchargement est augmenté de 24 heures (2).

Lorsque le nombre des wagons annoncés par des avis du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est tenu d'opérer, dans la même journée, que le déchargement de dix wagons ; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite simultanément à la demande de l'expéditeur ou du destinataire. Passé les délais ci-dessus, la Compagnie peut ou faire le déchargement et percevoir, pour cette opération, 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement par wagon, quelle qu'en soit la contenance, et par jour de retard, fixé à :

10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

12 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

ART. 38. — **Wagons appartenant à des particuliers.** — (*Article 30 (ancien 31) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900,*

(1) Certains tarifs spéciaux accordent une diminution du prix de transport lorsque le déchargement est effectué dans le délai de 6 heures ; d'autres obligent le destinataire à faire le déchargement dans ce délai. (*Voir le Tarif des embranchements particuliers.*)

(2) Voir note 2 de la page précédente.

modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.) — Les mêmes règles sont applicables au chargement et au déchargement des wagons appartenant à des particuliers.

Toutefois les droits de stationnement sont réduits à :

5 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

6 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

Dispositions générales.

ART. 39. — Distances. — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite comme pour 6 kilomètres entiers.

ART. 40. — Fractions de poids. — Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne sont comptées que par centième de tonne ou 10 kilogrammes ; ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paie comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

ART. 41. — Calcul des taxes. — Les prix des barèmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes et aux 5 centimes inférieurs lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition ne comprenant que des marchandises taxées au même prix unitaire.

Si l'expédition comprend des marchandises taxées à des prix unitaires différents, l'arrondissement est fait séparément pour chacune des taxes résultant de l'application de chacun de ces prix unitaires.

ART. 42. — Matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux. — La Compagnie n'accepte le transport des matières inflammables ou explosibles, telles que :

Poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther, etc.

et des animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, qu'avec les mesures de précaution prescrites ou à prescrire par l'autorité compétente.

ART. 43. — Conditionnement des marchandises. — La Compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce *est dans l'usage* d'emballer (1).

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration (1).

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres mar-

(1) Pour les marchandises qu'il n'est pas d'usage d'emballer, les Compagnies ne peuvent exiger de garanties pour défaut d'emballage. (*Voir Bulletin de garantie.*) — En outre la responsabilité du voiturier cesse lorsqu'il prouve que l'avarie existait antérieurement à sa prise en charge et il n'est nullement déchu du droit de faire cette preuve lorsqu'il a reçu, *sans observations ni réserves*, les colis à transporter. (*Voir art. 103 C. comm.*)

chandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées *en vrac* que par wagon complet d'au moins 4,000 kilogrammes, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur *ne consente* à payer la taxe d'un wagon complet.

ART. 44. — **Déclarations.** — Toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
2° Le nom et l'adresse du destinataire ;
3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses ;

4° La mention à *domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée *en gare*) ;

5° La mention *en port dû* ou *en port payé* ;

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement et le Tarif à appliquer au retour des fonds ;

7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

8° La demande de *comptage*, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit *inscrit sur le récépissé*, conformément à l'article 50 des conditions d'application et moyennant, s'il y a lieu, le paiement de la taxe fixée par l'article 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'arrêté ministériel du 28 février 1903. (*Voir art. 50.*)

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira à la Compagnie telles pièces et tels renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les 24 heures peut être refusée, et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais.

ART. 45. — **Faussees déclarations.** — La Compagnie peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis, pour vérifier l'exactitude des déclarations, en ce qui concerne la nature de la marchandise.

Procès-verbal est dressé de cette opération (1).

ART. 46. — **Paiements.** — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ; néanmoins, les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

ART. 47. — **Déboursés.** — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de chemin de fer sur une autre.

ART. 48. — **Remboursements.** — Les sommes qui suivent les expéditions, à titre de remboursement, sont soumises, au retour, à la taxe portée au Tarif général ou aux Tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances (2).

(1) Voir art. 76 de l'ord. de 1846 et 21 de la loi du 15 juillet 1845.

(2) Leur transport doit être effectué dans les délais de G. V.

Art. 49. — Lettre de voiture. — La Compagnie n'accepte que pour le coût du timbre (0 fr. 70 c.) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs.

Elle n'est pas tenue d'accepter les lettres de voiture payables au retour.

Art. 50. — Récépissé. — Pour toute expédition de marchandises remise sans être accompagnée d'une lettre de voiture, la Compagnie doit établir un récépissé soumis au timbre dont la première partie accompagne l'expédition et doit être remise au destinataire, et dont la deuxième partie est délivrée à l'expéditeur. Ce récépissé doit énoncer la nature, le poids et la désignation des colis, les nom et adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

Comptage. — En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage (voir art. 44), le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition. Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire :

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc. ;

2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage est fixée par l'art. 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'arrêté ministériel du 28 février 1903 :

Article 17 de l'Arrêté ministériel du 28 février 1903. — Lorsque, sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 20 pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 0 fr. 15 pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 1 fr. et maximum de 3 fr. par wagon quand il s'agit d'une expédition par wagon complet.

En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage, lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distincts mentionnés sur la déclaration d'expédition.

Art. 51. — Délais de transport. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels dont extrait ci-après :

(Arrêté ministériel du 12 juin 1866.)

« Art. 6. — Les animaux, denrées (1), marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

« Art. 7. — La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

« Ne seront pas comptés les excédents de distance jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250, etc.

(1) Voir plus loin aux Conditions particulières des Tarifs spéciaux P. V.

« Art. 8 (1). — Sur les lignes ou sections de réseaux, désignées
 « à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour
 « les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet
 « sera réduite à 24 heures par fraction indivisible de 200 kilom.
 « pour les animaux ainsi que pour les marchandises taxées aux prix
 « des 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e séries des Tarifs généraux de chaque Compa-
 « gnie, conformément à la classification générale en vigueur ap-
 « prouvée par décisions ministérielles et, en général, pour toutes les
 « marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les
 « séries inférieures, seraient taxés au prix de la 4^e série sur la
 « demande des expéditeurs.

Réseau du Nord.

LIGNES DE :

Paris à Boulogne.
 Paris à Calais.
 Paris à Dunkerque.
 Paris à Lille et Tourcoing.
 Paris à Lille et Baisieux.
 Paris à Valenciennes et Blanc-
 Misseron.
 Paris à Jeumont.

LIGNES DE :

Paris à Cambrai et à Somain.
 Paris à Arras, à Béthune et à
 Hazebrouck.
 Paris à Anor.
 Rouen à Lille.
 Amiens à Ormoy, par Estrées-
 Saint-Denis.
 Amiens à Laon.

Réseau de l'Est.

LIGNES DE :

Paris à Igney-Avrincourt (via Châ-
 lons-sur-Marne).
 Paris à Pagny-sur-Moselle (via
 Châlons-sur-Marne, Frouard).
 Paris à Belfort.

LIGNES DE :

Paris à Givet.
 Laon à Gray.
 Givet à Nancy.
 Laon à Is-sur-Tille.

Réseau de l'Ouest.

LIGNES DE :

Paris au Havre.
 Paris à Cherbourg.
 Paris à Brest.
 Paris à Granville.

LIGNES DE :

Paris à Dieppe par Pontoise.
 Serquigny à Rouen.
 Mans à Mézidon.
 Mans à Angers.

Réseau d'Orléans.

LIGNES DE :

Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-
 Jean ou transit).
 Paris à Agen.
 Paris à Saincaize.
 Paris à Nantes et à Saint-Nazaire
 Paris à Toulouse.
 Paris à Montluçon.
 Mans à Bordeaux.

LIGNES DE :

Mans à Saincaize.
 Mans à Gannat.
 Nantes à Saincaize.
 Nantes à Gannat.
 Bordeaux à Gannat.
 Bordeaux à Toulouse par Péri-
 gueux.
 Montluçon à Moulins.

(1) Modifié et complété par l'art. 1^{er} de l'arrêté ministériel du 29 décem-
 bre 1886.

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

LIGNES DE : Paris à Marseille et à Nice. Paris à Nîmes, par Clermont. Saint-Germain-des-Fossés à Lyon par Tarare et par Saint-Etienne. Paris à Genève. Paris à Modane. Paris à Belfort.	LIGNES DE : Tarascon à Cette. Paris à Grenoble. Dijon à Pontarlier. Vesoul à Lyon par Besançon. Lyon à Nîmes, par la rive droite du Rhône.
--	--

Réseau du Midi.

LIGNES DE : Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun.	LIGNE DE : Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette (par Toulouse). Narbonne à Port-Bou.
--	---

Réseau de l'État.

LIGNES DE : Tours aux Sables-d'Olonne. Nantes à Coutras, par Clisson. Paris à Bordeaux, par Château-	LIGNES DE : du-Loir et Saumur. Poitiers à La Rochelle et à Ro- chefort.
---	--

« Les animaux et les marchandises, taxés comme il est dit ci-dessus,
 « passant directement sur un même réseau d'une des lignes précitées
 « sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés
 « dans le délai de 24 heures par fraction indivisible de 200 kilom.,
 « comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient suc-
 « cessivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélé-
 « ration de vitesse, et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas
 « droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les
 « délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent,
 « sans que, toutefois, ce délai total puisse dépasser le délai fixé par
 « l'article 7.

« *Art. 9 (1).* — Pour les animaux, denrées, marchandises et
 « objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare
 « commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté
 « qu'à la gare originaires et une seule fois; mais il est accordé aux
 « Compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à
 « l'autre, la durée du trajet, pour chaque Compagnie, restant fixée
 « comme il est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une
 « même localité dans deux gares distinctes en communication par
 « rails sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au
 « paragraphe 1^{er} du présent article restant applicable dans ce der-
 « nier cas.

« Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par

(1) Modifié et complété par l'art. 1^{er} de l'Arrêté ministériel du 3 novembre 1879.

« le chemin de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra
« la durée du trajet sur ledit chemin.

« Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Tra-
« vaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la
« proposition des Inspecteurs généraux du Contrôle, les Compagnies
« entendues, sans pouvoir toutefois dépasser le maximum de trois
« jours.

« *Art. 10.* — Les expéditions seront mises à la disposition des
« destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective
« en gare.

« *Art. 11.* — Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10
« sera seul obligatoire pour les Compagnies.

« *Art. 12.* — La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les
« transports à petite vitesse effectués aux prix et conditions des
« tarifs généraux ne fait point obstacle à la fixation de délais plus
« longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient
« ultérieurement introduits, avec l'approbation de l'Administration
« supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. (*Voir*
« *art. 4 des Tarifs spéciaux.*)

« *Art. 13 (1).* — **Ouverture et fermeture des gares.** — Du
« 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes, pour la récep-
« tion et la livraison des marchandises à petite vitesse, à six heures
« du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à six heures du
« soir.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à sept heures du
« matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à cinq heures du soir.

« Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares seront
« fermées à neuf heures du matin, tant à la réception qu'à la livrai-
« son des marchandises de petite vitesse, même de celles, expédiées
« par wagon complet, dont la manutention incombe au commerce.

« Toutefois, la réception et la livraison des animaux vivants, des
« volailles, du gibier, du poisson, des huîtres et coquillages, de la
« viande abattue, de la bière, de la levure, du malt, du vin doux,
« de la glace à rafraîchir, des fruits et légumes frais, du lait, du
« beurre, du fromage et des œufs, auront lieu jusqu'à dix heures.

« Les livraisons restant à faire avant la fin du dimanche, ou jour
« férié seront remises au jour suivant, sans qu'il soit perçu de droit
« de magasinage.

« Les marchandises à destination des gares pourvus d'un service
« de camionnage et pour lesquelles la remise à domicile aura été
« prescrite par l'expéditeur ne seront pas présentées au destinataire,
« les dimanches et jours fériés, lorsque la demande en aura été faite,
« soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le
« destinataire.

« Le fait de la demande dans les conditions ci-dessus indiquées
« dégage complètement la Compagnie pour les conséquences de la
« non-livraison des colis les dimanches et jours fériés.

« Le 14 juillet, à l'occasion de la Fête Nationale, les gares de
« petite vitesse seront fermées toute la journée et le délai fixé pour

(1) *Modifié et complété par l'article 1^{er} des Arrêtés ministériels des*
2 juin 1886, 9 mai et 2 décembre 1891 et 1^{er} août 1898.

« la perception du droit de magasinage sera augmenté d'un jour. »
 « Art. 14. — Aux délais fixés ci-dessus seront ajoutés les délais
 « nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane. »

En résumé, les délais doivent être calculés de la manière suivante, de gare en gare, par la voie la plus courte :

Expédition d'Agen sur Paris-Ivry, au tarif général, d'une marchandise taxée au prix de l'une des quatre premières séries de ce tarif :

Délai d'expédition.....	1 jour.
Agen à Paris, 650 kilom. (art. 8).....	4 —
Total.....	5 jours (1).

Cette expédition n'emprunte qu'un seul réseau, celui d'Orléans ; si elle était expédiée de Lectoure, réseau du Midi, il y aurait lieu de calculer ainsi les délais :

Délai d'expédition.....	1 jour.
Lectoure à Agen, 36 kilom.....	1 —
Transmission à l'Orléans.....	1 —
Agen à Paris, 650 kilom. (art. 8).....	4 —
Total.....	7 jours (1)

Si, enfin, au lieu de s'arrêter à Paris, elle allait jusqu'à Amiens, les délais seraient les suivants :

Délai d'expédition.....	1 jour.
Lectoure à Agen, 36 kilom.....	1 —
Transmission à l'Orléans.....	1 —
Agen à Paris-Ivry, 650 kilom. (art. 8)....	4 —
Ivry à La Chapelle (Ceinture).....	2 —
Paris-La Chapelle à Amiens, 126 kilom. (comme 150).....	1 —
Total.....	10 jours (1).

Si les marchandises sont transportées aux conditions des Tarifs *spéciaux*, les délais du Tarif général sont calculés sur les bases de l'art. 7 (125 kilom. par jour) et l'on doit ajouter, au total, les délais *supplémentaires* prévus par l'art. 4 des conditions des Tarifs *spéciaux*.

Bureaux de ville. — « (Article 1^{er} de l'Arrêté ministériel du 12 mai 1883.) — Les marchandises reçues dans les bureaux de ville « des Compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées « dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares « de départ deux heures encore après la fermeture réglementaire. »
 ART. 52. — Délais de livraison et d'enlèvement des marchan-

(1) Non compris le jour de la remise ni celui de la livraison *en gare*. En cas de livraison à domicile, il y a lieu d'ajouter, en outre, les délais de camionnage : un ou deux jours.

dises. — (Article 31 (ancien 32) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les Arrêtés ministériels des 21 décembre 1900 et 28 février 1903.) — La Compagnie est tenue de mettre les marchandises, denrées, voitures, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.

Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille *avant six heures du soir* pour les transports par wagons dont la manutention est faite par les particuliers, et *avant midi* pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de vingt-quatre heures. (Voir art. 57.)

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

ART. 53. — Envoi des avis d'arrivée des marchandises. — (Article 32 (ancien 33) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les Arrêtés ministériels des 21 décembre 1900 et 28 février 1903.) — L'avis adressé au destinataire (1) pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par l'article précédent *peut* être donné, au choix de la Compagnie, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais qui sont à la charge du destinataire dépassent en aucun cas 0 fr. 15 centimes. Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la Compagnie.

En cas d'avis téléphonique, les communications faites par la Compagnie sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elle. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

Conformément à l'article précédent, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou six heures, les délais sont prolongés de 24 heures (2). Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner.

(1) La Compagnie n'est pas tenue d'aviser le destinataire de l'arrivée en gare de ses marchandises (Voir l'affiche de la Ligue de défense); elle ne le fait que dans son intérêt, pour faire courir les frais de magasinage.

(2) Il en est de même si l'avis lui parvient un dimanche ou un jour férié. (Voir art. 36 et 57.)

ART. 54. — **Avis concernant les Manutentions à faire par les particuliers.** — (*Article 33 (ancien 34) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Les règles énoncées à l'article précédent pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par la Compagnie à l'expéditeur ou au destinataire, pour le chargement et le déchargement des wagons.

ART. 55. — **Avis de souffrance à adresser à l'expéditeur.** — (*Article 34 (ancien 35) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — La Compagnie ne peut percevoir les majorations de taxes pour magasinage (1) ou stationnement (2) prolongé qu'à charge, par la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur le jour où commence la majoration. (*Voir art. 59.*)

A défaut d'envoi de cet avis, la taxe de 0 fr. 05 centimes par 100 kilogr. et par jour, ou celle de 10 fr. par wagon et par jour, restent seules applicables. L'envoi de la lettre d'avis à l'expéditeur donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 15 centimes.

ART. 56. — **Camionnage d'office.** — (*Article 35 (ancien 36) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — La Compagnie est autorisée à faire camionner d'office toute marchandise adressée en gare qui ne serait pas enlevée dans un délai de quarante-huit heures à dater de l'expiration du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels en vigueur.

Le camionnage est fait au domicile du destinataire, s'il est connu, et dans un magasin public dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le ministre des Travaux publics. (Décret du 11 août 1902.)

ART. 57. — **Jours fériés.** — (*Article 36 (ancien 37) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans la supputation des délais fixés pour la mise à la disposition des destinataires et pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers ou pour le chargement et le déchargement des wagons. (*Voir art. 36, 37, 52 et 53.*)

ART. 58. — **Désinfection des wagons.** — (*Article 37 (ancien 38) de l'Arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par l'Arrêté ministériel du 28 février 1903.*) — Il est perçu, à titre de frais de désinfection, lorsque cette désinfection est prescrite par les règlements, les taxes ci-après :

- o fr. 40 par Cheval, Poulain, Ane, Mulet ;
- o fr. 30 par Bœuf, Taureau, Vache, Biche, Cerf, Daim ;
- o fr. 15 par Veau, Porc ou Chevreuil ;
- o fr. 05 par Mouton, Agneau, Brebis, Chèvre.

Toutefois, pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser : 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers.

(1) Magasinage, art 16.

(2) Stationnement, art. 36 et 37.

La taxe de 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers est perçue, lorsque, sur la demande de l'expéditeur, un wagon est spécialement affecté à ses animaux, quel qu'en soit le nombre.

Une taxe de 2 francs par wagon est due pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes dans les cas où la désinfection est prescrite par les règlements.

Quel que soit le nombre des Compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement : le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible.

Les taxes ci-dessus déterminées sont également dues quand les animaux énumérés au présent article sont transportés en caisses, en cages ou en paniers.

ART. 59. — **Avis de livraison ou de souffrance.** — L'expéditeur d'une marchandise à destination de l'un des sept grands Réseaux français et des chemins de fer de Ceinture de Paris peut obtenir, au moyen d'une carte postale, **avis direct**, par la gare *destinataire*, de la livraison ou de la souffrance de cette marchandise, en payant à la gare de départ une taxe spéciale de 0 fr. 25.

La *demande d'avis de livraison ou de souffrance* (1) peut être faite au moment de l'envoi sur la déclaration d'expédition, ou postérieurement à cet envoi ; dans ce dernier cas, la demande sera constatée par un reçu spécial.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de livraison ou de souffrance adressé à l'expéditeur sera mis à la poste dans les 24 heures qui suivront la livraison de la marchandise ou la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai sera augmenté d'un délai égal à celui de camionnage ou de réexpédition.

Les délais ci-dessus seront augmentés des Dimanches et jours fériés.

On entend par marchandises en souffrance :

- 1° Celles qui ont été refusées par le destinataire ;
- 2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué ;
- 3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de cinq jours à partir, soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire ;
- 4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

A partir du moment où un expéditeur aura, sur sa *demande expresse*, été avisé directement de la souffrance d'une marchandise, celle-ci ne pourra plus être livrée sans un ordre de l'expéditeur, même au destinataire primitif, à moins que ce destinataire ne représente le récépissé délivré à l'expéditeur.

Les ordres donnés par l'expéditeur devront toujours être transmis à la gare destinataire par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

(1) A défaut de cette *demande*, la Compagnie doit aviser l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare *expéditrice*, mais aucun délai de rigueur ne lui est imposé ; elle doit seulement donner cet avis dans un délai normal conciliable avec les exigences du service et les circonstances de fait. (Cass., 11 décembre 1901. *Bulletin des Transports du 1^{er} janvier 1902.*)

TARIFS SPÉCIAUX G. V. ET P. V.

AVIS IMPORTANT

Les tarifs spéciaux se divisent en deux grandes classes : les tarifs *spéciaux*, particuliers à chaque Compagnie, et les tarifs *spéciaux communs*, ainsi nommés parce qu'ils sont propres à des relations qui commencent sur une Compagnie et se terminent sur une autre, ou, en d'autres termes, qu'ils intéressent plusieurs Compagnies.

Les tarifs spéciaux sont soumis, pour leur application, à un certain nombre de conditions *communes* qui les dominent tous.

Chaque tarif a lui-même ses conditions *particulières* en dehors des conditions qui lui sont communes avec les autres tarifs.

Les conditions *communes* sont les plus importantes parce qu'elles constituent, en quelque sorte, le *droit spécial* qui règle les transports effectués aux conditions des tarifs spéciaux; mais les conditions *particulières* ne sont elles-mêmes pas à négliger parce qu'elles modifient le plus souvent ce droit en quelques parties et en sont comme le complément. Elles détaillent, en les précisant, les obligations du transporteur.

On doit donc toujours lire minutieusement un tarif spécial avant de discuter avec le transporteur. Une petite clause, dissimulée dans le milieu ou à la fin d'une phrase, quelquefois dans un simple renvoi, suffit à changer totalement le droit respectif des parties.

Nous donnons ci-après le texte des Conditions d'application *communes* à tous les tarifs spéciaux G. V. et P. V., ainsi que celui de quelques dispositions *particulières* de ces tarifs.

TARIFS SPÉCIAUX G. V.

(SEPT GRANDS RÉSEAUX ET CEINTURES)

1° — Conditions communes applicables à toutes les marchandises et à tous les tarifs spéciaux (1).

En dehors des conditions *particulières* explicitement stipulées dans les tarifs spéciaux eux-mêmes, l'application desdits tarifs est subordonnée aux conditions ci-après :

ARTICLE PREMIER. — Demande du Tarif.

Les prix des tarifs spéciaux pour le transport des marchandises ne sont appliqués qu'autant qu'ils sont plus avantageux que ceux des tarifs généraux et que l'expéditeur en fait la demande sur sa déclaration d'expédition. Cette demande peut être faite par l'une des mentions : *Tarif spécial* — *Tarif réduit* — *Tarif le plus réduit*, considérées comme équivalentes et impliquant l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comporte le tarif à appliquer. A défaut de l'une de ces indications, l'expédition est soumise aux prix et conditions du tarif général.

ARTICLE 2. — Déchets et avaries.

Pour le transport des marchandises, la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route.

Aux termes de la jurisprudence, le réclamant est tenu, en cas de *manquants* ou d'*avaries*, de faire la preuve des faits *précis et déterminés*, de nature à engager la responsabilité de la Compagnie, qui les ont occasionnés.

ARTICLE 3. — Stations intermédiaires.

Les transports effectués aux conditions d'un tarif spécial, de ou pour une gare non dénommée audit tarif spécial, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, peuvent jouir du bénéfice de ce tarif, en payant pour la distance entière, depuis la dernière gare dénommée située avant le lieu de départ, jusqu'à la première gare dénom-

(1) Autres que ceux concernant les voyageurs, les bagages et les chiens.

mée située après le lieu de destination, si la taxe, ainsi calculée, est plus avantageuse que celle du tarif général.

Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les stations situées sur l'itinéraire le plus court entre les deux gares dénommées.

ARTICLE 4. — Application. — Conditions des Tarifs généraux.

Les conditions du tarif général restent applicables aux transports effectués en vertu des tarifs spéciaux, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières de chacun de ces tarifs.

2° — Conditions particulières à certaines marchandises.
Trains utiles. — Délais. — Retards.

Certains tarifs, notamment pour le transport des denrées, contiennent des dispositions analogues à celles-ci :

Le transport des colis expédiés aux conditions du présent tarif a lieu par des trains *spécialement désignés* à cet effet.

En cas de retard dans l'arrivée des trains, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé par les expéditeurs ou les destinataires *que jusqu'à concurrence du prix de transport et dans les proportions suivantes* :

1° Pour un retard de trois à quatre heures, le tiers du prix de transport pourra être retenu ;

2° Pour un retard de plus de quatre heures, les deux tiers du prix de transport pourront être retenus ;

3° Pour un retard de plus de six heures, la totalité du prix de transport pourra être retenue.

Les retards inférieurs à trois heures ne donnent lieu à aucune retenue.

Toutefois, les droits des expéditeurs et des destinataires sont réservés dans le cas où le retard *excéderait* douze heures.

TARIFS SPÉCIAUX P. V.

(SEPT GRANDS RÉSEAUX ET CEINTURES)

A. — Conditions applicables à toutes les marchandises et à tous les tarifs spéciaux ordinaires, d'exportation, de transit, communs ou non communs (1).

ARTICLE PREMIER. — **Demande du Tarif.** — Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : « *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit* », avec ou sans indication de l'itinéraire (2).

L'une quelconque de ces mentions implique l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer. Elle entraîne, pour le ou les transporteurs, l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble du parcours, la taxe totale la plus réduite, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure, ainsi qu'aux dispositions ci-après :

Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : « *Tarif spécial, Tarif réduit, Tarif le plus réduit* », indique un itinéraire

(1) Les transports effectués du territoire de l'un des États contractants à la Convention Internationale de Berne à destination d'un autre Etat contractant, sont soumis aux stipulations de cette Convention, et, en tout ce qui n'est pas contraire à ces stipulations, aux présentes conditions. (Voir *Transports internationaux*.)

(2) En règle générale, l'expéditeur a le droit de faire suivre à sa marchandise l'itinéraire de son choix à la condition de payer la taxe qui s'y applique. (*Lettre de M. le ministre des Travaux publics du 18 septembre 1898.*)

Mais cette règle supporte des exceptions, notamment en vertu des Conventions entre l'Etat et les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, approuvées par la loi du 20 novembre 1883.

D'après ces Conventions, les expéditions doivent être dirigées par l'itinéraire légal, sous peine, si elles étaient détournées de cet itinéraire sur l'ordre de l'expéditeur, d'être taxées au tarif maximum du cahier des charges dont les prix, on le sait, sont presque toujours sensiblement plus élevés que ceux du tarif général.

Etant donné qu'en vertu de l'article 1^{er} des conditions d'application des tarifs spéciaux les Compagnies sont tenues de rechercher les itinéraires par où s'obtiennent les taxes *plus économiques*, l'expéditeur peut se dispenser de choisir un itinéraire. Il laisse ainsi au *chemin de fer* le soin et la responsabilité de ce choix.

raire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, même en dehors de son réseau, et, s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur.

A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux.

ART. 2. — **Avaries.** — LE CHEMIN DE FER N'EST PAS RESPONSABLE :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, *en vertu des prescriptions des tarifs*, sont transportées en wagons découverts, EN TANT QUE L'AVARIE SERA RÉSULTÉE DU DANGER INHÉRENT A CE MODE DE TRANSPORT (1) ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la déclaration d'expédition, seront remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, EN TANT QUE L'AVARIE SERA RÉSULTÉE DU MANQUE OU DE L'ÉTAT DÉFECTUEUX DE L'EMBALLAGE (2) ;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, *en vertu des prescriptions des tarifs* ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, EN TANT QUE L'AVARIE SERA RÉSULTÉE DU DANGER INHÉRENT A L'OPÉRATION DU CHARGEMENT ET DU DÉCHARGEMENT OU D'UN CHARGEMENT DÉFECTUEUX (3) ;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraor-

(1) Pour que ce paragraphe soit applicable il faut que le transport ait eu lieu en *wagons découverts*, non pas pour la convenance ou la commodité du chemin de fer, mais en vertu des « prescriptions » du tarif appliqué. Voir « *Bâchage* ».

(2) Le chemin de fer ne peut se prévaloir du défaut d'emballage ou d'un emballage défectueux que : 1° s'il a fait constater cette circonstance, par l'expéditeur, dans sa déclaration ; 2° si, *par leur nature* et pour être à l'abri des pertes et avaries, les marchandises expédiées exigeaient un emballage.

(3) Les avaries visées sont principalement celles qui proviennent du mauvais « arrimage » des marchandises sur les wagons. Exemple : si des caisses d'œufs empilées les unes sur les autres aux deux extrémités du wagon tombent au milieu en cours de route, par suite des chocs normaux, l'avarie qui en résulte provient évidemment de la *défectuosité du chargement* dont l'expéditeur est responsable s'il a fait ce chargement en vertu des « prescriptions » des tarifs appliqués.

Mais si, par suite de la *non-étanchéité*, de la toiture d'un wagon, des farines chargées par l'expéditeur arrivent *mouillées*, l'avarie ne résultant dans ce cas, ni du danger *inhérent* à l'opération du chargement, ni d'un chargement défectueux, le chemin de fer ne peut invoquer ce paragraphe pour décliner sa responsabilité. Il en est de même pour la *non-étanchéité de bâches* fournies par lui, même gratuitement. Dans ces deux cas, l'avarie résulte de la *défectuosité du matériel* pour laquelle il n'existe, en faveur des transporteurs, aucune présomption d'irresponsabilité. Voir « *Bâchage* ».

dinaire, dessiccation et déperdition, EN TANT QUE L'AVARIE EST RÉSULTÉE DE CE DANGER (1);

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, EN TANT QUE L'AVARIE EST RÉSULTÉE DU DANGER PARTICULIER QUE LE TRANSPORT DE CES ANIMAUX ENTRAÎNE POUR EUX;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, EN TANT QUE L'AVARIE EST RÉSULTÉE DU DANGER QUE L'ESCORTE A POUR BUT D'ÉCARTER.

Si, *eu égard aux circonstances de fait*, l'avarie a pu résulter de l'une des causes sus-mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire (2).

ART. 3. — **Déchets.** — Eu ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de

(1) « Il y a lieu de comprendre, dit M. Eger (a), parmi les marchandises visées par cet alinéa, celles qui, en raison de leur nature particulière, se trouvent très particulièrement exposées au danger de se perdre ou de s'avaries par suite d'influences qui ne causeraient à d'autres aucun dommage ou tout au moins ne pourraient leur causer qu'un dommage sans importance; ce seront, par exemple, les marchandises pour lesquelles les cahots ordinaires du transport, les heurts légers lors du chargement, les influences atmosphériques, etc., — qui ne sont que peu ou même pas du tout dangereux pour les autres marchandises, — renferment le danger particulier de perte ou d'avaries. »

La Cour de cassation a jugé que lorsqu'il est constaté que « des objets en fonte et très solides n'ont pu se briser par suite d'un vice propre, l'exception du § 4 n'est pas opposable au réclamant et qu'il appartient à la Compagnie de faire la preuve laissée à sa charge par l'art. 103 du Code de commerce ». (Chambre des requêtes, arrêt du 1^{er} décembre 1902. *Bulletin des Transports* du 1^{er} janvier 1903.)

Jugé dans le même sens, conformément à nos conclusions : 1° pour des cuisinières en fonte (Tr. comm. Dôle, 28 novembre 1902; — *Bulletin des Transports* du 1^{er} janvier 1903); — 2° pour des tuyaux en fonte (Tr. comm. Laigle, 12 janvier 1903; — *Bulletin des Transports* du 1^{er} mars 1903.)

« Les fûts de vin ne sont, en principe, exposés à aucun danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariés au cours d'un transport en chemin de fer exécuté dans des conditions normales. » Ainsi jugé, conformément à nos conclusions, par le Trib. de comm. de Nîmes, le 11 mars 1903. (*Bulletin des Transports* du 1^{er} mai 1903.)

(2) Lorsque la présomption d'irresponsabilité résultant de l'un des 6 paragraphes de l'art. 2 a été invoquée par le chemin de fer, elle peut toujours être détruite par la preuve contraire.

Pour cela, il n'est pas nécessaire que le réclamant fasse la preuve d'une faute des transporteurs; il lui suffit d'établir que les avaries, *eu égard aux circonstances de fait*, n'ont pas pu résulter de la cause invoquée.

Lors donc qu'une marchandise étant arrivée avariée, le chemin de fer refuse d'indemniser le destinataire du montant du préjudice à lui causé par l'avarie, la précaution la plus élémentaire consiste à refuser de prendre livraison, même sous réserves, et à provoquer immédiatement une expertise conformément à l'art. 106 C. comm.

(a) *Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr*, 2^e édition, p. 159 (Berlin, 1901).

fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires édictées par l'article 1er de la Convention internationale de Berne (1).

Dans le cas où plusieurs colis sont remis au transport avec une seule déclaration d'expédition, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la déclaration ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

ART. 4. — **Prolongation de délai.** — A moins d'indication contraire dans les tarifs, les Administrations pourront prolonger de 5 jours au delà des délais réglementaires (2) la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux, sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité.

En cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), les allongements de délais spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allongements sera seul appliqué.

ART. 5. — **Frais accessoires.** — Les frais accessoires prévus à l'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux seront ajoutés aux prix des barèmes et aux prix exceptionnels des tarifs spéciaux, à moins d'indication contraire desdits tarifs.

En cas d'application de barèmes communs ou de prix fermes communs, et sauf stipulation contraire dans les tarifs, il n'est rien perçu pour frais de transmission aux points de jonction reliant entre eux les réseaux qui participent à ces barèmes ou à ces prix fermes.

Lorsque les prix d'un tarif spécial comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare, ou seulement les frais de gare, ou lorsque, d'après les stipulations du tarif, il n'est rien ajouté à ces prix pour frais de chargement, de déchargement et de gare, il n'est point perçu de droit de transmission au profit de l'Administration ou des Administrations participant à ce tarif, au point de jonction avec une autre Administration ne participant pas au tarif, pour

(1) **Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention de Berne.** — Une tolérance de 2 p. 100 du poids est accordée pour déchets de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teintures râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laines, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'auimaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, cette tolérance est réduite à 1 p. 100.

(2) Voir art. 51 des Tarifs généraux P. V.

les marchandises en provenance ou à destination de cette autre Administration, mais il n'est rien déduit des prix indiqués au tarif spécial (1).

Lorsque le tarif spécial stipule l'addition, au prix d'un barème kilométrique, des frais accessoires fixés au chiffre total de 1 fr. 50 ou 1 franc par tonne, il est déduit la moitié de ces frais à chaque point de jonction avec une autre Administration ne participant pas au tarif et le demi-droit de transmission est perçu au profit de l'Administration ou des Administrations participant à ce tarif.

Art. 6. — *a) Manutention.* — Lorsque, aux termes du tarif spécial, les marchandises *doivent* être manutentionnées par l'expéditeur et par le destinataire, le chargement et le déchargement en sont opérés par leurs soins et à leurs frais, risques et périls (2).

Toutefois, si, dans ce cas, les Administrations, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, *consentent* à faire ces deux opérations ou seulement l'une d'elles, elles auront droit, en dehors des frais de gare, aux taxes prévues pour ces opérations par l'arrêté ministériel concernant les frais accessoires. (*Voir art. 14 des Tarifs généraux.*)

b) Fourniture des wagons. — Les expéditeurs sont tenus de faire connaître, à la gare de départ, le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux, dont ils doivent ou peuvent effectuer le chargement; ils indiquent, en même temps, *la nature et le poids approximatif* de ces objets, ainsi que *le réseau destinataire*, et spécifient si l'expédition doit être faite aux conditions des *tarifs généraux* ou des *tarifs spéciaux*.

(1) Lorsque le tarif appliqué ne laisse pas à l'expéditeur et au destinataire le soin de faire la manutention (chargement et déchargement) des marchandises ou objets transportés, les frais de chargement et de déchargement sont dus à la Compagnie, alors même que le personnel de l'expéditeur ou du destinataire aurait fait la manutention. (Cass., 20 mai 1889 et 24 juillet 1895.)

(2) 1° Dans l'intérieur des gares, les manœuvres exécutées par des personnes étrangères au chemin de fer sont surveillées et dirigées par les agents des Compagnies et sous leur responsabilité;

2° Sur les voies principales affectées à la circulation des trains, de même que sur celles qui les longent ou y aboutissent immédiatement, toutes les manœuvres de wagons sont interdites aux personnes étrangères au chemin de fer. — Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux manœuvres exécutées sous la direction immédiate du chef de gare ou de son représentant;

3° Sur les voies situées en dehors du domaine propre des chemins de fer (*voies de ports fluviaux ou maritimes, embranchements particuliers, etc.*), les manœuvres de wagons sont faites par les soins et sous la responsabilité des expéditeurs et destinataires, l'administration du chemin de fer n'étant responsable que des manœuvres qui y seraient exécutées par ses propres agents;

4° Dans l'intérieur des gares, des portions de voies peuvent être désignées par le chef de gare, sous sa responsabilité, et mises à la disposition des expéditeurs ou destinataires pour y exécuter les manœuvres de wagons, dans les conditions de l'art. 3. (*Art. 1, 2, 3, et 4 de l'Arrêté ministériel du 15 novembre 1879.*)

Les expéditeurs peuvent formuler, *par une seule et même lettre*, des demandes de wagons pour des jours différents.

Les demandes sont enregistrées, à mesure qu'elles parviennent à la Compagnie, sur un registre spécial, déposé dans les gares.

La Compagnie doit, *dans la journée qui suit la réception de la demande*, pourvu que celle-ci lui ait été adressée de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare, informer l'expéditeur des jour et heure (1) :

Où les wagons seront mis à sa disposition, s'il s'agit d'une demande de fourniture unique (2) ;

Où la première livraison de matériel sera faite, s'il s'agit d'une demande de wagons pour des jours différents.

Dans le second cas, la même information est donnée, pour chacune des livraisons ultérieures, par un avis qui devra être expédié de manière à parvenir à l'expéditeur, la veille, au plus tard, de la date indiquée par la Compagnie pour la livraison correspondante.

Les délais de transport courent, si la demande est parvenue avant la fermeture de la gare :

Du lendemain de la réception de cette demande, quand l'expéditeur n'a pas indiqué la date à laquelle il désire avoir le matériel ;

De la date ou de chacune des dates indiquées par lui pour la ou les fournitures correspondantes, pourvu que la date unique ou la première des dates soit postérieure à celle de la réception de la demande.

Les délais ci-dessus fixés sont augmentés des retards que subirait le chargement des wagons, s'il n'était pas effectué dans les délais fixés par l'article 28 de l'arrêté des frais accessoires. (Art. 36 des conditions d'application des tarifs généraux.)

Les règles énoncées à l'article 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (art. 53 des conditions d'application des tarifs généraux) concernant les frais accessoires pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par l'expéditeur à la Compagnie et par la Compagnie à l'expéditeur pour la fourniture des wagons.

L'expéditeur qui voudrait user du téléphone pour les demandes de matériel doit tenir un registre qui contient les mêmes énonciations que celui de la Compagnie (même article 32) et qui est coté et paraphé par le Commissaire de Surveillance.

ART. 7. — a) Charges complètes des wagons. — L'expéditeur qui, aux termes du tarif, effectue le chargement, a la faculté d'utiliser la capacité entière du wagon, à la condition de ne pas dépasser

(1) Voir l'affiche de la *Ligue de défense*, ainsi que les tarifs concernant les embranchements particuliers, les voies des ports, etc. . .

(2) Il résulte d'une circulaire ministérielle du 28 février 1903 que « quand un expéditeur arrivera à la gare avec sa marchandise et n'y trouvera pas les wagons qu'il avait demandés pour une date déterminée, le chef de gare, s'il dispose de l'emplacement nécessaire, pourra laisser décharger cette marchandise à quai ou sur le sol ;

* Que, pour la mise en wagon, le chef de gare prêtera gratuitement « l'aide de son personnel normal toutes les fois que ce personnel n'aura pas « d'autre occupation plus urgente. »

la charge maximum que ce wagon peut porter, ni les dimensions des gabarits des Administrations participantes.

b) Charges incomplètes — Tout envoi dont le poids est inférieur au minimum, soit par expédition, soit par chargement de wagon, exigé par le tarif spécial, est taxé, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit au prix et pour le minimum de poids de ce tarif, soit d'après les tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

c) Excédent de poids. — Pour les tarifs spéciaux applicables avec un minimum de tonnage par wagon, une expédition dont le poids est supérieur à ce minimum est taxée au prix de ce tarif, si elle peut être chargée dans un seul wagon.

Dans le cas où elle ne pourrait être chargée dans un seul wagon, l'excédent de poids à charger dans un autre wagon, s'il est inférieur au minimum exigé par wagon, est taxé comme il est dit au paragraphe *b*.

Dans tous les cas où il y a lieu à application du tarif spécial, l'expédition entière est régie par les conditions de ce tarif.

d) Minimum de poids. — Le minimum de poids par wagon complet ou par expédition peut être constitué par des marchandises désignées, soit dans un même tarif, soit dans des tarifs différents, avec les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties, par lesdits tarifs, aux mêmes conditions particulières qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire et qu'enfin elles ne puissent se nuire ou s'avarier par le contact.

Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents, en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé. (*Voir les tarifs du Nord et de l'Est.*)

ART. 8. — Pesage. — A défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ, le poids du chargement des wagons pourra être constaté, au gré des Administrations, soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe, établie au départ d'après la déclaration de l'expéditeur, sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu. (*Voir art. 15 du tarif gén. P. V.*)

ART. 9 — Barèmes communs. — Calcul des taxes. — Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème, les taxes sont calculées par l'itinéraire le plus court, tel qu'il résulte de l'édition en vigueur du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé par décision ministérielle, pourvu que cet itinéraire emprunte exclusivement les voies des réseaux participant au tarif.

S'il en est autrement, les taxes établies par application du barème sont calculées d'après la distance de l'itinéraire le plus direct obtenu d'après les tableaux de distances particuliers à chacun des réseaux participants, y compris les Ceintures, s'il y a lieu, et, dans ce dernier cas, par l'itinéraire le plus court, *via* Grande ou Petite Ceinture.

En ce qui concerne les réseaux du Nord et de l'Ouest, les distances à prendre pour le calcul des taxes sont les distances réelles.

ART. 10. — Stations intermédiaires. — Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux ordinaires, communs ou non, en provenance ou à destination d'une gare non

dénommée, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice desdits tarifs en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et la première gare dénommée, qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux d'exportation, communs ou non, par une station française non dénommée, mais intermédiaire entre deux points dénommés, peuvent bénéficier des prix de ces tarifs en payant pour la distance entre le point dénommé qui précède la gare expéditrice et le port ou le point-frontière par où doit s'effectuer l'exportation, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque Administration.

Né sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les gares situées sur l'itinéraire le plus court entre chacune des gares dénommées et les points de transit indiqués au tarif. Toutefois, et nonobstant le passage par la Grande Ceinture, Paris continuera d'être traité comme gare intermédiaire. Les seules gares de Paris considérées comme intermédiaires sont les gares situées sur l'itinéraire le plus direct entre la gare expéditrice et la gare destinataire en empruntant les rails de la Petite Ceinture (1).

Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème pour les transports entre une gare quelconque d'un réseau et une gare quelconque d'un autre réseau, sous condition d'un parcours empruntant les deux réseaux, la clause ci-dessus s'appliquera comme si chacune des gares de ces deux réseaux était dénommée pour ses relations avec chacune des gares de l'autre réseau.

ART. 11. — Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube. — Dans le cas où ces marchandises sont dénommées dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

ART. 12. — Disposition générale. — L'application des tarifs spéciaux reste soumise aux conditions des tarifs généraux de chaque Administration, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus et aux conditions particulières expressément stipulées dans les tarifs eux-mêmes.

B. — Conditions particulières aux tarifs spéciaux d'exportation ou de transit.

ART. 13. — Justification de l'exportation et du transit. — *a)* **Exportation.** — Les prix des tarifs sont appliqués immédiatement aux marchandises exportées directement :

- 1° Par terre et consignées à une gare étrangère ;
- 2° Par mer et consignées à un point de l'étranger, de Corse, d'Al-

(1) Les gares des Batignolles, La Chapelle, La Villette, Bercy, Ivry sont considérées comme des gares de Petite Ceinture.

Exceptionnellement, sont admises au bénéfice de la clause des gares intermédiaires, en outre des stations situées sur l'itinéraire le plus court, certaines stations nommément désignées dans les tarifs.

gérie ou des Colonies, ou simplement consignées dans l'un des ports désignés au tarif à une Compagnie de navigation desservant les points précités.

Les prix sont appliqués par voie de détaxe dans tous les cas non spécifiés ci-dessus, sauf exception explicitement prévue au tarif.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif sont immédiatement appliqués, les Administrations peuvent exiger toute justification utile de la destination de la marchandise.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif ne sont applicables que par voie de détaxe, la demande de détaxe doit être formulée dans un délai d'un mois au plus (sauf exception prévue aux tarifs) compté à partir du jour de l'arrivée de la marchandise au point frontière ou au port d'embarquement, la taxe appliquée au départ étant celle des tarifs ordinaires. Cette demande doit être accompagnée des lettres de voiture ou récépissés et des connaissements ou des certificats de douane constatant l'exportation. Ces pièces doivent être produites en originaux, et il doit y avoir identité entre les désignations de nature et de quantité qui sont inscrites, d'une part, sur les lettres de voiture ou récépissés de chemin de fer, d'autre part, sur les connaissements ou certificats de douane.

A défaut de justification suffisante dans le délai d'un mois ci-dessus indiqué, la taxe du tarif ordinaire est maintenue.

b) **Transit.** — Les tarifs de transit sont appliqués exclusivement aux marchandises en provenance et à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie ou des Colonies, traversant le territoire français.

ART. 14. — **Formalités en douane.** — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de perte de la faute du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane sont remplies en cours de route par le Chemin de fer, ou par un commissionnaire nommé désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, à moins que l'emploi d'un commissionnaire ne soit interdit par le tarif ou par les conventions internationales en vigueur.

Lorsque les formalités seront remplies par un commissionnaire désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, ce commissionnaire devra remplir toutes les formalités de douane quelconques sur tous les points où elles sont nécessaires, le tout à ses risques et périls, sans que la marchandise, voyageant aux conditions du tarif applicable, puisse sortir des gares avant la livraison définitive, et sans que le chemin de fer soit responsable des manquants et avaries non constatés au moment où la marchandise est remise au commissionnaire, ni des délais qui s'écouleront depuis le moment où la marchandise sera arrivée à la gare frontière jusqu'au moment où elle sera mise à la disposition du chemin de fer pour sa réexpédition.

En l'absence de toute indication, ou en cas d'une indication incom-

plète sur la déclaration d'expédition remise à la gare de départ, les opérations et formalités en douane seront accomplies d'office par le chemin de fer.

Conditions particulières à certaines marchandises.

Les tarifs spéciaux et communs applicables aux produits métallurgiques contiennent, pour le bris des objets en fonte, une disposition ainsi conçue :

La Compagnie prend à sa charge, moyennant le paiement des seuls frais d'enregistrement et de timbre du récépissé, le retour au point de départ des objets en fonte d'acier ou de fer moulée et des objets émaillés reconnus brisés à l'arrivée pour lesquels les expéditeurs prendront à leur charge le remplacement et les conséquences du retard à la livraison provenant de ce remplacement ; en ce cas, la Compagnie remboursera en outre aux ayants droit la taxe afférente au poids des objets reconnus brisés à l'arrivée.

Les ayants droit ont la faculté, après constatation des avaries, d'opter entre les dispositions qui font l'objet du précédent paragraphe et le régime général établi par l'art. 2 des conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux.

TRAINS UTILES. — DÉLAIS. — RETARDS

Les tarifs spéciaux et communs applicables aux denrées contiennent généralement une disposition analogue à celle-ci :

Le transport des denrées et du lait, taxés au présent tarif, a lieu par des trains *spécialement désignés* à cet effet, et dans des délais plus réduits que les délais réglementaires de la petite vitesse. La remise doit avoir lieu aux gares 3 heures au moins avant le départ de ces trains.

A l'arrivée, les denrées et le lait sont mis à la disposition des destinataires, dans les 3 heures qui suivent l'arrivée des trains qui les ont amenés.

En cas de retard dans l'arrivée des trains, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé par les expéditeurs ou les destinataires que jusqu'à concurrence du prix de transport et dans les proportions suivantes :

1^o Pour un retard de 3 à 4 heures, le $\frac{1}{3}$ du prix de transport pourra être retenu ;

2^o Pour un retard de 4 à 6 heures, les $\frac{2}{3}$ du prix de transport pourront être retenus ;

3^o Pour un retard de plus de 6 heures, la totalité du prix de transport pourra être retenue.

Toutefois, les droits des expéditeurs et des destinataires sont réservés, dans le cas où le retard excéderait 12 heures.

Les retards inférieurs à 3 heures ne donnent lieu à aucune retenue.

Classification des tarifs spéciaux P. V.

Les tarifs spéciaux intérieurs des divers réseaux groupent les marchandises sous les rubriques suivantes :

Numéros des Tarifs	MARCHANDISES
1	Animaux vivants.
2	Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre.
3	Denrées, fruits, légumes, produits de laiterie.
4	Eau de mer, sel gemme, sel marin.
5	Betteraves, sucres, mélasses, dextrine, glucoses et sirops.
6	Boissons.
7	Combustibles minéraux.
8	Combustibles végétaux.
9	Bois de construction, etc.
10	Chaux, ciments et plâtres.
11	Matériaux de construction.
12	Pierres et terres servant aux arts et métiers.
13	Minerais.
14	Produits métallurgiques.
15	Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides.
16	Corps gras et leurs dérivés.
17	Matières tinctoriales.
18	Produits chimiques.
19	Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits.
20	Tissus et textiles.
21	Produits céramiques, verrerie.
22	Amendements, engrais.
23	Arbres et arbustes vivants, foins, fourrages, paille, etc.
24	Mobiliers, objets manufacturés, etc.
25	Emballages vides.
26	Emballages vides en retour.
27	Dépouilles d'animaux et produits accessoires.
28	Matériel d'entrepreneur de fêtes, de chemins de fer et de tramways. Voitures.
	Réglementations diverses :
	<i>Chap. I^{er}.</i> Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.
	<i>Chap. II.</i> Embranchements particuliers.
29	<i>Chap. III.</i> Animaux, objets et produits destinés aux concours agricoles et expositions officielles, etc.
	<i>Chap. IV.</i> Marchandises en wagons fournis par les expéditeurs.
	<i>Chap. V.</i> Conditions de soudure des tarifs.

Numéros des Tarifs	MARCHANDISES
29	<i>Chap. VI.</i> Opérations en douane. <i>Chap. VII.</i> Pesage des camions et voitures. <i>Chap. VIII.</i> Enlèvement des marchandises et magasinage. <i>Chap. IX.</i> Transports sur les voies des quais. <i>Chap. X.</i> Marchandises de toutes natures en provenance ou à destination de diverses gares desservant une même localité.
30	Exportation. — Ports de mer.

Indépendamment des marchandises pour lesquelles le tarif 22 est indiqué, toutes celles qui sont rangées dans les autres tarifs spéciaux peuvent également figurer à ce tarif lorsqu'elles sont utilisées comme « amendements ou engrais ».

Toutes les marchandises sont susceptibles, en outre, de figurer au tarif spécial d'exportation ou des ports de mer portant le n° 30, chacune dans le paragraphe portant le même numéro que le tarif spécial intérieur où elle est rangée.

Les marchandises inscrites dans les tarifs communs prennent place dans ceux de ces tarifs dont les numéros correspondent au numéro du tarif intérieur dans lequel elles sont rangées. La correspondance s'établit ainsi qu'il suit :

1, 2, 3, etc.	tarifs intérieurs.
101, 102, 103, etc.	tarifs communs entre les chemins de fer français, pour le trafic intérieur.
201, 202, 203, etc.	tarifs communs avec les chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation.
301, 302, 303, etc.	tarifs d'exportation et de transit, communs entre chemins de fer français.
401, 402, 403, etc.	tarifs d'exportation et de transit, communs avec les chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation.

NOTA. — On peut se procurer tous ces tarifs, soit par exemplaire isolé, soit brochés en un volume, dans les gares et au Bureau des tarifs des administrations de chemins de fer intéressées.

COLIS POSTAUX

(Loi du 12 avril 1892.)

ART. 4. — Les dispositions de l'article 9 de la loi du 25 juin 1856 (1), de l'article 9 de la loi du 4 juin 1859 (2) et de l'article 9 de la loi du 25 janvier 1873 (3) sont applicables, selon le cas, à l'insertion : 1^o dans les colis postaux de lettres ou de notes manuscrites ayant le caractère de correspondance personnelle; 2^o dans les colis postaux sans déclaration de valeur, d'espèces monnayées, de matières d'or ou d'argent ou d'autres objets précieux. Les dispositions de l'article 5 de la loi du 4 juin 1859 (4) sont applicables au fait de déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du contenu des colis postaux portant déclaration de valeur. L'Administration des postes et des télégraphes est autorisée à transiger avant comme après jugement.

Décret du 27 juin 1892

(COLIS DE 0 A 5 KILOS)

ART. 1^{er}. — Les taxes et conditions d'envoi applicables aux colis postaux sont déterminées conformément aux indications des tableaux annexés au présent décret (5). L'affranchissement des colis postaux sera obligatoire.

Les colis postaux ordinaires de 0 à 3 et de 3 à 5 kilogrammes, lorsqu'ils seront transportés exclusivement par voie de terre, au moyen des correspondants du chemin de fer ou des courriers de la poste, supporteront la même taxe que les colis de gare à gare ou de gare à domicile prévue au tableau n^o 1, suivant qu'ils seront livrables bureau restant ou à domicile.

L'expéditeur d'un colis postal recevra gratuitement, au moment du dépôt, un récépissé sommaire de son envoi.

L'expéditeur de tout colis postal peut obtenir un avis de réception de ce colis, moyennant un droit fixe de 25 centimes.

ART. 2. — En cas de livraison à domicile dans les localités des-

(1) Cet article interdit l'insertion, dans les imprimés affranchis ou les paquets d'imprimés, de notes manuscrites ou de notes ou de lettres ayant le caractère d'une correspondance ou pouvant en tenir lieu.

(2) Est punie, aux termes de cet article, d'une amende de 50 à 500 fr. l'insertion, dans les lettres, de l'or, de l'argent, des bijoux ou autres effets précieux.

(3) L'article 9 de la loi du 25 janvier consacre l'interdiction précédente.

(4) Loi du 4 juin 1859, art. 5. — Le fait d'une déclaration frauduleuse de valeurs supérieures à la valeur réellement insérée dans une lettre est puni d'un emprisonnement d'un mois au moins et d'un an au plus, et d'une amende de 16 francs au moins et de 500 francs au plus.

(5) Ces tableaux, en raison de leur développement, n'ont pu trouver place dans cette brochure.

servies par factage ou correspondance et en cas de distribution dans un bureau de poste ouvert au service d'un colis postal ayant emprunté la voie ferrée, il sera perçu de l'expéditeur un droit de 25 centimes.

Pour les colis provenant des pays étrangers, ce droit sera perçu du destinataire à l'arrivée, sauf arrangement contraire avec les offices intéressés.

Les colis distribuables dans les localités de la France continentale où la livraison à domicile est assurée pourront être remis immédiatement après leur arrivée au lieu de destination par un porteur spécial lorsque les expéditeurs en auront fait la demande et auront acquitté à cet effet une taxe dite « d'express » de 50 centimes.

Pour les envois à destination des pays étrangers qui acceptent les colis express, l'expéditeur paye d'avance un droit fixe de 50 centimes et le complément, s'il y a lieu, des frais d'express, est recouvré sur le destinataire par le bureau de destination.

ART. 3. — Les destinataires des colis livrables en gare seront avisés dans les vingt-quatre heures, par les chefs de gare, de l'arrivée des colis à leur adresse et devront rembourser le port de la lettre d'avis avant de prendre possession de ces colis.

Le destinataire de tout colis postal livré à domicile remboursera au transporteur les droits de douane, d'octroi ou autres dont celui-ci aurait fait l'avance.

Tout colis postal porté à domicile par un service de factage ou de correspondance et qui n'aura pas été livré, pour une cause quelconque, sera conservé en gare, au bureau de correspondance ou au bureau de poste, à la disposition du destinataire.

Si un second transport à domicile est demandé par celui-ci, la livraison ne sera opérée que contre paiement d'un nouveau droit de factage de 25 centimes, indépendamment du droit de magasinage exigible, s'il y a lieu, en conformité des tarifs.

Le destinataire d'un colis postal provenant de l'étranger aura à payer un droit de timbre de 10 centimes.

ART. 4. — Dans les relations avec les pays qui y consentiront, les expéditeurs pourront prendre à leur charge les droits de douane exigibles à l'arrivée, moyennant déclaration préalable et dépôt d'arrhes suffisantes au bureau du départ.

Les expéditeurs pourront également faire retirer du service les colis postaux ou en faire modifier l'adresse aux conditions et sous les réserves déterminées pour les objets de correspondance. De plus, ils seront tenus de garantir d'avance le paiement du port dû pour la nouvelle transmission.

ART. 5. — La réexpédition d'un colis postal par suite du changement de résidence du destinataire, du renvoi à l'expéditeur, ou pour toute autre cause, donnera lieu à la perception supplémentaire d'une nouvelle taxe et d'un nouveau droit de timbre de 10 centimes à la charge du destinataire ou de l'expéditeur, suivant le cas, sans préjudice du remboursement des droits de douane ou d'octroi acquittés et des taxes de factage, de magasinage et autres frais, s'il y a lieu.

La réexpédition par suite de fausse direction ou d'une erreur de service ne pourra donner lieu à aucune perception supplémentaire à la charge du public.

ART. 6. — Les colis postaux qui n'auront pu être livrés aux des-

tinataires pour une cause quelconque, et que les expéditeurs dûment consultés n'auront pas fait retirer ou réexpédier, seront tenus à la disposition de ceux-ci pendant six mois, s'il s'agit de colis du régime intérieur. Passé ce délai, ils seront livrés à l'Administration des domaines pour être vendus au profit de l'État, sauf déduction des taxes et frais dus aux transporteurs s'il y a lieu.

Les colis originaires de l'étranger seront conservés en souffrance pendant un délai de deux mois, à l'expiration duquel ils seront renvoyés d'office au bureau d'origine. Ce délai est porté à six mois pour les relations avec les pays d'outre-mer.

Toutefois ceux des colis postaux non distribués qui renfermeront des articles sujets à corruption ou à détérioration seront vendus immédiatement au profit de qui de droit sans avis préalable ni formalités judiciaires.

ART. 7. — Sauf le cas de force majeure, *la perte, la spoliation ou l'avarie* d'un colis postal donnera lieu, au profit de l'expéditeur, et, à défaut ou sur la demande de celui-ci, du destinataire, à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de l'avarie ou de la spoliation, sans que cette indemnité puisse toutefois dépasser, pour les colis ordinaires, 15 ou 25 francs, suivant que leur poids n'excède pas ou excède 3 kilogrammes.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'indemnité pourra s'élever jusqu'au montant de cette valeur, mais, en cas de déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du colis, l'expéditeur perdra tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que comporte la législation sur la matière.

L'expéditeur d'un colis perdu aura droit, en outre, à la restitution des frais d'expédition.

Le paiement de l'indemnité aura lieu le plus tôt possible et au plus tard dans le délai de trois mois pour le régime intérieur et d'un an pour le régime international, à partir du jour de la réclamation.

Toute réclamation produite après un an à partir de la date d'expédition du colis sera nulle et sans effet.

La responsabilité des transporteurs cessera par le fait de la livraison des colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants.

En cas de perte des sommes perçues à titre de remboursement ou en cas de livraison du colis au destinataire sans que le montant du remboursement ait été encaissé, l'expéditeur du colis postal aura droit au paiement intégral des sommes perdues ou non encaissées.

ART. 8. — Les colis postaux seront transportés par les trains en usage pour le service des colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Leur expédition, leur transmission d'une Compagnie à une autre et leur livraison auront lieu dans les délais les plus courts fixés par les règlements généraux pour les transports à grande vitesse.

Les transports par voie maritime seront effectués par les Compagnies de navigation aux conditions de leur itinéraire réglementaire.

ART. 9. —

ART. 10. —

ART. 11. — Les dispositions du présent décret seront exécutoires à partir du 1^{er} juillet 1892.

Fait à Paris, le 27 juin 1892.

Signé : GARNOT.

Décret du 5 septembre 1897.

(COLIS DE 5 A 10 KILOGR.)

ART. 1^{er}. — Le service des colis postaux de cinq à dix kilogrammes commencera à fonctionner le 15 septembre 1897 sur le réseau des Administrations et Compagnies de chemins de fer signataires de la convention additionnelle susvisée du 12 novembre 1896. Ces colis ne pourront dépasser la dimension d'un mètre cinquante centimètres dans un sens quelconque.

ART. 2. — L'affranchissement des colis postaux sera obligatoire. La taxe à payer par l'expéditeur d'un colis postal de cinq à dix kilogrammes circulant à l'intérieur de la France continentale sera fixée à un franc vingt-cinq centimes (1 fr. 25) lorsque le colis devra être livré en gare, et à un franc cinquante centimes (1 fr. 50) lorsque le colis sera livrable soit à domicile, soit poste restante, dans les localités désignées à cet effet.

Tout colis postal de zéro à dix kilogrammes déposé chez un correspondant du chemin de fer ou, à défaut de correspondant, dans un bureau de poste désigné à cet effet, supportera, en outre, une taxe spéciale de vingt-cinq centimes (0 fr. 25) pour l'apport du colis jusqu'à la gare expéditrice.

ART. 3. — La taxe afférente au retour d'un remboursement de cinq cents francs (500 fr.) et au-dessous sera fixée, quelle que soit la catégorie du poids du colis postal, à soixante centimes (0 fr. 60), y compris le droit de timbre de dix centimes, quand le montant du remboursement encaissé devra être versé entre les mains de l'expéditeur à la gare ou au bureau de ville d'expédition; et à quatre-vingt-cinq centimes (0 fr. 85), y compris le droit de timbre de dix centimes, lorsque ce remboursement devra être effectué à domicile.

Les dispositions du deuxième paragraphe de l'article précédent seront applicables aux retours des fonds encaissés sur les colis expédiés contre remboursement dans les localités non pourvues d'une gare.

ART. 4. — Sauf le cas de force majeure, la perte, la spoliation ou l'avarie d'un colis postal donnera lieu, au profit de l'expéditeur et, à défaut ou sur la demande de celui-ci, du destinataire, à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, de l'avarie ou de la spoliation, sans que cette indemnité puisse toutefois dépasser :

- 15 francs pour les colis ordinaires jusqu'à 3 kilogrammes ;
- 25 francs pour les colis ordinaires de 3 à 5 kilogrammes ;
- 40 francs pour les colis ordinaires de 5 à 10 kilogrammes.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'indemnité pourra s'élever jusqu'au montant de cette valeur ; mais, en cas de déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle du colis, l'expéditeur perdra tout droit à une indemnité, sans préjudice des poursuites judiciaires que comporte la législation sur la matière.

L'expéditeur d'un colis perdu aura droit, en outre, à la restitution des frais d'expédition.

La responsabilité des transporteurs cessera par le fait de la livraison des colis postaux aux destinataires ou à leurs représentants.

En cas de perte des sommes perçues à titre de remboursement ou en cas de livraison du colis au destinataire, sans que le montant du remboursement ait été encaissé, l'expéditeur aura droit au paiement intégral des sommes perdues ou non encaissées.

ART. 5. — Les colis postaux de 0 à 10 kilogrammes seront transportés par les trains en usage pour les colis de grande vitesse et dirigés par le même itinéraire que ces colis. Leur expédition, leur transmission d'une Compagnie à une autre et leur livraison auront lieu dans les délais les plus courts fixés par les règlements généraux pour les transports à grande vitesse.

ART. 6. — Seront applicables aux colis postaux de 0 à 10 kilogrammes circulant à l'intérieur de la France continentale les dispositions du décret du 27 juin 1892 qui ne sont pas contraires au présent décret (1).

ART. 7. — A partir du 15 septembre 1897, des colis postaux de 5 à 10 kilogrammes ne dépassant pas la dimension d'un mètre cinquante centimètres (1 m 50) sur une face quelconque pourront être échangés, dans l'intérieur de la ville de Paris, au prix de quarante centimes (0 fr. 40), que les colis soient livrables à domicile ou bureau restant.

La taxe additionnelle des colis postaux de zéro à dix kilogrammes de Paris pour Paris, expédiés contre remboursement jusqu'à concurrence de cinq cents francs (500 fr.), sera fixée à treize centimes (0 fr. 30), y compris le droit de timbre de dix centimes. Ces colis pourront également être expédiés avec déclaration de valeur jusqu'à concurrence de cinq cents francs (500 fr.), moyennant un droit spécial d'assurance de dix centimes.

Le maximum de l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie ou à la spoliation d'un colis postal ordinaire de Paris pour Paris, ne pourra dépasser vingt-cinq ou quarante francs, suivant que le poids n'excédera pas ou excédera cinq kilogrammes, et, pour les colis avec valeur déclarée, le montant de cette valeur. L'expéditeur aura droit en outre à la restitution des frais d'expédition.

En cas de perte des sommes perçues à titre de remboursement ou en cas de livraison du colis au destinataire, sans que le montant du remboursement ait été encaissé, l'expéditeur aura droit au paiement intégral des sommes perdues ou non encaissées.

ART. 8. — Seront applicables aux colis postaux de zéro à dix kilogrammes de Paris pour Paris les dispositions du décret du 1^{er} septembre 1892 qui ne sont pas contraires à l'article 7 précédent.

ART. 9. — Le ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

Fait au Havre, le 5 septembre 1897.

Signé : FÉLIX FAURE.

Nous ajouterons qu'en règle générale les réclamations du public concernant le transport des colis postaux doivent être adressées tout d'abord aux Administrations de chemins de fer, accompagnées du récépissé remis à l'expéditeur.

(1) Voir aux pages précédentes.

Enfin le juge compétent en cas de différends entre le public et les Compagnies, au sujet du transport des colis postaux, est le ministre qui a les Postes dans ses attributions. Si donc l'inexécution du contrat de transport, en matière de colis postaux, donne lieu à une contestation, il y a lieu d'en saisir le ministre. Dans les deux mois de sa décision, le requérant devra se pourvoir contre cette décision, si elle lui paraît mal rendue, devant le Conseil d'Etat. Porter le différend devant une autre juridiction, commerciale, civile ou administrative, c'est perdre son temps; aucune d'elles n'est compétente. (Arrêt du conseil d'Etat du 28 décembre 1894. — C. Rennes, 19 janvier 1897; Tr. de Paix de Magny en Vexin, 28 juin 1898; Tr. comm. Seine, 15 septembre 1898; C. Montpellier, 24 octobre 1898; Tr. corr. Seine, 13 juillet 1899.)

CONVENTION INTERNATIONALE DE BERNE

DU 14 OCTOBRE 1890

SUR LE

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

Avec les modifications apportées par l'Arrangement du 16 juillet 1895 et par la Convention additionnelle du 16 juin 1898 conclue entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse (1).

(Texte en vigueur depuis le 10 octobre 1901.)

ART. 1^{er}. — La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer participantes.

Les Dispositions réglementaires, prises d'un commun accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même (2).

Protocole de clôture de la Convention internationale :

« Au sujet de l'art. 1^{er}, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux. »

« Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat. »

(1) Il existe, en outre, des dispositions additionnelles applicables aux tarifs franco-belge, franco-belge-allemand, franco-belge-néerlandais, franco-belge-allemand-russe, que, faute de place, nous ne pouvons reproduire dans cette brochure. Il en est de même en ce qui concerne les relations avec la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg.

(2) Les dispositions réglementaires pour l'exécution de cette Convention sont placées à la suite de chaque article en caractères italiens.

ART. 2. — Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1^o Les objets dont le monopole est réservé à l'Administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir ;

2^o Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport ;

3^o Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

ART. 3. — Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Sont exclus du transport :

1^o *Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux ;*

2^o *Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités ;*

3^o *Transports funèbres.*

Toutefois l'or et l'argent en lingots, la platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, seront admis au transport international avec la lettre de voiture internationale de la Convention de Berne, sur base, soit d'une entente entre les Gouvernements des Etats intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvées par toutes les autorités compétentes.

Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

De même, les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes :

a) *Le transport est effectué en grande vitesse ;*

b) *Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ ;*

c) *Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner ;*

d) *Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats ;*

4^o *La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitroglycérine, les pierates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.*

Les objets désignés dans l'Annexe 1 (1) ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins, deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

ART. 4. — En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention ; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

ART. 5. — Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1^{er}, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1^o Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

2^o Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;

3^o Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

ART. 6. — Toute expédition internationale (article 1^{er}) doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée ;

b) La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice ;

c) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire ;

d) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis ;

(1) En raison de leur développement, les annexes ne figurent pas dans cette brochure.

e) La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35 ;

f) La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40) ;

g) La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse ;

h) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise ;

i) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (article 12, alinéa 3) ;

k) Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (article 13) ;

l) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

1° Les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;

2° Il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur ;

3° La marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

Si la gare d'expédition a choisi une autre voie, elle doit en aviser l'expéditeur.

m) Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux Dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les

formulaires prescrits par l'Annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés pour la petite vitesse sur papier blanc, pour la grande vitesse sur papier blanc avec une bande rouge au bord supérieur et au bord inférieur, au recto et au verso. Les lettres de voiture seront certifiées conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues française ou allemande.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en français ou en allemand.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

Il est permis d'insérer dans la lettre de voiture, mais à titre de simple information et sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer, les mentions suivantes :

« Envoi de N. N. » — « Par ordre de N. N. » — « A la disposition de N. N. » — « Pour être réexpédié à N. N. » — « Assuré auprès de N. N. »

Ces mentions ne peuvent s'appliquer qu'à l'ensemble de l'expédition et doivent être insérées au bas du verso de la lettre de voiture.

ART. 7. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les Dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de déclaration inexacte du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids réel, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par

l'expéditeur, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

La surtaxe n'est pas due :

a) En cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la station expéditrice ;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou de surcharge d'un wagon lorsque l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit effectué par le chemin de fer ;

c) En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la station expéditrice.

Lorsque des marchandises désignées au 4^o du paragraphe 1^{er} et dans l'Annexe 1 auront été remises au transport avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou que les prescriptions de sûreté indiquées dans l'Annexe 1 n'auront pas été observées, la surtaxe sera de 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition sera de 1 franc, par lettre de voiture, lorsque cette déclaration ne sera pas de nature à entraîner une réduction du prix de transport; sinon, elle sera du double de la différence entre le prix de transport du contenu déclaré et celui du contenu constaté, calculé du point d'expédition au point de destination, et, en tout cas, elle sera au minimum de 1 franc.

En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel d'une expédition, la surtaxe sera le double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis le point d'expédition jusqu'au point de destination.

En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe sera de six fois le prix de transport du poids dépassant la charge permise, du point d'expédition au point de destination. Lorsqu'il y aura en même temps indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, la surtaxe pour indication d'un poids inférieur au poids réel et la surtaxe afférente à la surcharge seront perçues cumulativement.

La surtaxe pour surcharge (alinéa 4) est perçue :

a) *En cas d'emploi de wagons qui ne portent qu'une seule inscription indiquant le poids du chargement qu'ils peuvent recevoir lorsque le poids normal de chargement ou la capacité de chargement indiqués est dépassé de plus de 5 p. 100 lors du chargement ;*

b) *En cas d'emploi de wagons portant deux inscriptions dont l'une se rapporte au poids normal de chargement (Ladegewicht), et l'autre au poids maximum de chargement (Tragfähigkeit), lorsque la surcharge dépasse d'une manière quelconque le poids maximum de chargement.*

ART. 8. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare

expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

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

ART. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les Dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-joint (Annexe 3).

Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier à la même station des marchandises de même nature nécessitant un emballage et que ces marchandises sont remises sans emballage ou avec un emballage présentant toujours les mêmes défauts, il peut, à la place de la déclaration spéciale à chaque expédition, se servir, une fois pour toutes, du formulaire de déclaration générale prévu à l'Annexe 3 a. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir, en sus de la reconnaissance prévue à l'alinéa 2 de l'article 9, la mention de la déclaration générale remise à la station expéditrice.

ART. 10. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'ayant droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

ART. 11. — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

ART. 12. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. L'action en rectification est prescrite par un an à partir du jour du paiement, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéas 3 et 4, sont applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. La disposition de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'applique pas dans ce cas.

La station expéditrice devra spécifier, dans le duplicata de la lettre de voiture, les frais perçus en port payé inscrits par elle dans la lettre de voiture.

La production du duplicata de la lettre de voiture suffit pour introduire la réclamation prévue à l'article 12, alinéa 4, de la Convention, lorsque les frais de transport ont été liquidés au moment de la remise de la marchandise au transport.

ART. 13. — L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Le remboursement peut être refusé pour les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance par le chemin de fer (article 12, alinéa 2).

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

ART. 14. — Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque, d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemin de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

- | | |
|---|-----------|
| a) Pour la grande vitesse : | |
| 1 ^o Délai d'expédition..... | 1 jour ; |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible
de 250 kilomètres..... | 1 jour ; |
| b) Pour la petite vitesse : | |
| 1 ^o Délai d'expédition..... | 2 jours ; |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible
de 250 kilomètres..... | 2 jours. |

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

1° *Les jours de foire ;*

2° *Les époques de trafic extraordinaire ;*

3° *Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport ;*

4° *Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.*

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

ART. 15. — *L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer, au lieu de destination,*

ou en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture. Le chemin de fer peut, à son gré, à la demande de l'expéditeur, accepter des dispositions ultérieures tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait de remboursements, ou bien à l'affranchissement des envois. Des dispositions ultérieures autres que celles indiquées ci-dessus ne sont pas admises.

Toutefois, l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les Dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit.

ART. 16. — Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'ex-

péditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

ART. 17. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture obligent le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

ART. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

ART. 19. — La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

ART. 20. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

ART. 21. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

ART. 22. — Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

ART. 23. — Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

ART. 24. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit, en aucun cas, retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

ART. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tout cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander a constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

ART. 26. — Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

ART. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la mar-

chandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

ART. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

ART. 29. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

ART. 30. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

ART. 31. — Le chemin de fer n'est pas responsable (1) :

1^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts,

En tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

(1) Voir art. 2 des Tarifs spéciaux P. V.

En tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

3^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire,

En tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement, ou d'un chargement défectueux;

4^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

En tant que l'avarie est résultée de ce danger;

5^o De l'avarie survenue aux animaux vivants,

En tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6^o De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte,

En tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

ART. 32. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les Dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Une tolérance de 2 o/o du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de

réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0.

ART. 33. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (article 14), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

ART. 34. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

ART. 35. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

ART. 36. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer. Il sera donné acte par écrit de cette réserve.

Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

ART. 37. — En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

ART. 38. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée par l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les Dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire qui devra être payée en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture (art. 6).

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire calculée par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres, qui ne pourra pas dépasser 0 fr. 025 par 1.000 francs et par kilomètre, sur le montant réel de la somme déclarée.

Le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 50 pour le parcours total.

ART. 39. — Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

ART. 40. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10	du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de livraison;				
2/10	—	—	—	2/10	—
3/10	—	—	—	3/10	—
4/10	—	—	—	4/10	—
5/10	—	tout retard supérieur à 4/10		—	—

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison (article 6 et 38), il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard

2/10	du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de livraison;				
4/10	—	—	—	2/10	—
6/10	—	—	—	3/10	—
8/10	—	—	—	4/10	—
10/10	—	supérieur à 4/10		—	—

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage (1). Dans l'un et l'autre cas le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

ART. 41. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas, où le dommage aurait pour cause *un dol* ou une *faute grave* de la part du chemin de fer.

ART. 42. — L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

(1) Il en serait de même, en vertu de l'art. 41, en cas de dol ou de faute grave.

ART. 43. — La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

ART. 44. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer ;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception ;

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer ;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a) La demande en constatation, faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et, au plus tard, dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise ;

b) L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après la réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (article 16) les colis non livrés en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

ART. 45. — Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

En cas de réclamation écrite, adressée au chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription.

ART. 46. — Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des art. 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

ART. 47 et suivants : n'intéressent que les administrations de chemins de fer.

LOI DU 15 JUILLET 1845

SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER

TITRE III

(Extrait concernant l'exploitation commerciale.)

ART. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

ART. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans la présente loi pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les Conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi, jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ART. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ART. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

ART. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ORDONNANCE DU 15 NOVEMBRE 1846

SUR LA POLICE, LA SÛRETÉ ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS
DE FER

(Modifiée par décret du 1^{er} mars 1901.)

ART. 1^{er}. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre, dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public, seront réglées par des arrêtés du préfet du département.

Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des Travaux publics.

ART. 11. — Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre des Travaux publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que de diminuer la production des fumées incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

ART. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodes et présenter les dispositions que le ministre des Travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le ministre déterminera, la Compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture à voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication en chiffres apparents du nombre de places.

ART. 16. — Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics.

ART. 21. — Le ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

ART. 23. — Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le ministre, les gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Sauf les exceptions autorisées par le ministre des Travaux publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

ART. 24. — Pendant la nuit et, pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le ministre des Travaux publics, les fanaux des trains devront être allumés, et les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

Ces voitures devront être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le ministre.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la Compagnie en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le ministre prescrira, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs sera muni, sauf exception autorisée par le ministre, d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le ministre.

ART. 43. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis par la Compagnie à l'approbation du ministre des Travaux publics; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le ministre, la Compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le ministre n'a pas notifié à la Compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

A toute époque, le ministre des Travaux publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains des modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le ministre des Travaux publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la Compagnie sera dispensée de faire le service des messageries.

ART. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régulières, devront l'être avant le 1^{er} avril 1847.

ART. 45. — Pour l'exécution du § 1^{er} de l'article qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux (*actuellement au service du contrôle*).

ART. 46. — La Compagnie devra, en outre, dans le plus court

délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

ART. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des Travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

ART. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer (1).

ART. 49. — Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux (*actuellement au service du contrôle*).

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des Travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

ART. 50. — La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement. Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

ART. 57. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1^o De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2^o D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3^o D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde ;

(1) Le dépôt, dans les gares, à la disposition du public, du livret des tarifs, tient lieu de l'affichage prescrit.

4° D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service;

5° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement;

6° De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

ART. 58. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet et de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur (1);

2° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train;

3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

ART. 59. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiquées, conformément à l'article 12.

ART. 60. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

(1) Une place est considérée retenue par un voyageur, par le dépôt ostensible, à l'endroit qu'il veut occuper, d'un objet quelconque : canne, parapluie, chapeau, etc...; le fait de déranger cet objet peut exposer son auteur aux poursuites prévues par l'article 76 : Lettre de M. le ministre des Travaux publics du 25 septembre 1901; jugement du tribunal correctionnel de Dunkerque du 6 décembre 1902. (*Bulletin des transports des 1^{er} novembre 1901 et 1^{er} février 1903.*)

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

ART. 61. — Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer.

ART. 62. — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, la Compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

ART. 63. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

ART. 66. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une tutorisation spéciale du préfet du département.

ART. 72. — Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte aura été inscrite sur le registre, le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription (1).

(1) Une circulaire, du 22 septembre 1899, a prescrit l'affichage, dans toutes les gares et stations, d'un avis ainsi conçu :

« Dans chaque gare, un registre est mis à la disposition du public :

« 1^o Pour recevoir ses plaintes ou ses observations ;

« 2^o Pour l'aviser des suites qu'elles ont reçues.

« Dès que l'instruction est terminée, et au plus tard dans le délai d'un mois, le résultat de l'enquête faite par le service du contrôle de l'Etat est inscrit sur le registre, en regard de chaque plainte ou observation.

« MM. les voyageurs sont avisés qu'ils peuvent inscrire leurs plaintes soit à la gare où s'est produit le fait motivant leur réclamation, soit à celle

ART. 73. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 seront cotés et paraphés par le commissaire de surveillance administrative.

ART. 74. — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des Compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

.....
ART. 76. — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 (1) sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le ministre des Travaux publics et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit décret.

de leur domicile, soit dans toute autre gare du réseau français à leur choix. Ils trouveront sur le même registre, dans le délai ci-dessus indiqué, la mention du résultat de l'enquête faite par le service du contrôle. En outre, lorsque le voyageur aura laissé son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile, le résultat de l'instruction sera transcrit sur le registre de cette gare. »

(1) Voir art. 21 et suivants de cette loi.

CAHIER DES CHARGES

(Extrait de la partie commerciale.)

ART. 42. — (Extrait.) La perception des taxes aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par un centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1^o de 0 à 5 kilogrammes; 2^o au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3^o au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0 fr. 40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur, de... à 20 fr. ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 0 fr. 07 par tonne et par kilomètre (1).

ART. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révoicable 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.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'Administration fixera, sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

ART. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

(1) Les prix de transport résultant de l'art. 42 du cahier des charges constituent le tarif légal ou tarif maximum, que les Compagnies ne peuvent dépasser dans aucun cas.

ART. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

ART. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes. Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant 3 mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou exposibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes, d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèsent, ensemble ou isolément, plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent en ce qui concerne les paquets et colis ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'Administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an au moins pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'Ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

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 ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

¹⁰ Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'Administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront pas obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

ART. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de

la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'Administration, agissant en vertu de l'article 33, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le chemin de fer.

ART. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'Administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration pourra, même après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre, en tout ou en partie, leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger ou les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre: Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger

une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter, pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, de quatre centimes (0 fr. 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera révisé par l'Administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée, par ses soins et aux frais de la Compagnie.

LÉGISLATION DES TRANSPORTS

La législation des transports tient tout entière dans les articles 1782 à 1786 du Code civil et 96 à 108 du Code de commerce. Nous ne parlons pas, bien entendu, des transports maritimes, qui sont soumis à des règles particulières.

CODE CIVIL

LIVRE III, TITRE VIII

Section II

Les voituriers par terre et par eau.

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 séquestre (1).

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. (C. civ., 1384, 1782, 1784, 1785; C. comm., 103.)

Pour rentrer dans notre espèce, les Compagnies de chemins de fer ne sont responsables des objets qui leur ont été remis qu'à la condition d'en avoir pris charge. Elles n'ont pas à répondre d'un colis qui serait remis sur les quais d'une gare à leur insu, qu'elles n'ont pas reconnu et dont elles n'ont pas donné récépissé.

Il en est de même des objets dont le destinataire a payé le transport et émargé le livre de sortie :

« Attendu qu'il est constaté, en fait, par l'arrêt attaqué, que la
« marchandise objet du litige avait été reçue par le destinataire,
« lequel en avait pris possession après avoir acquitté le prix de la
« lettre de voiture, et émargé le livre de sortie, et que si la dite

(1) ART. 1952. — Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, comme dépositaires, des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux; le dépôt de ces sortes d'effets doit être regardé comme un dépôt nécessaire.

ART. 1953. — Ils sont responsables du vol ou du dommage des effets du voyageur, soit que le vol ait été fait ou que le dommage ait été causé par les domestiques et préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie. (C. civ., 1384.)

ART. 1954. — Ils ne sont pas responsables des vols faits avec force armée ou autre force majeure. (C. civ., 1148.)

« marchandise se trouvait encore dans la gare la nuit où a éclaté
 « l'incendie qui l'a détruite ou avariée, c'était par l'effet d'une sim-
 « ple tolérance sans que le consentement de la Compagnie eût été
 « obtenu ni même demandé ;

« Attendu que, dans de pareilles circonstances, la Compagnie n'était
 « responsable ni comme voiturier, puisque le contrat de transport avait
 « pris fin par le paiement du prix et la prise de possession des objets
 « transportés, ni comme dépositaire, puisqu'il n'était justifié d'aucune
 « obligation nouvelle prise par la Compagnie au sujet de ces mar-
 « chandises laissées dans sa gare en dehors de tout consentement de
 « sa part ;

« Attendu dès lors qu'en décidant que la Compagnie n'aurait pu
 « être déclarée responsable qu'autant que la Société des tissus aurait
 « apporté la preuve que l'incendie était le résultat de sa faute ou de
 « celle de ses agents, l'arrêt attaqué n'a violé aucun des textes invo-
 « qués. » (Cass., ch. des requêtes, 13 janvier 1875.)

Pour que leur responsabilité soit dégagée, il faut qu'il y ait eu réception effective de la marchandise :

« Attendu, en droit, que la réception de la marchandise se divise
 « en deux phases distinctes et successives qui peuvent se suivre im-
 « médiatement, mais qui peuvent aussi être séparées par un ou plu-
 « sieurs jours d'intervalle, l'une accomplie à la gare, l'autre au
 « quai : qu'à la gare le destinataire ou son représentant acquitte la
 « lettre de voiture et reçoit sous le nom de feuille de livraison un
 « bon de sortie, qu'ainsi le préliminaire indispensable est de payer
 « le prix de la lettre de voiture et d'émarger ; qu'au quai s'accomplit
 « la seconde phase de l'opération, que le destinataire se présente
 « avec la lettre de voiture acquittée ; que c'est à ce moment que
 « commence de sa part la vérification et la prise en possession de la
 « marchandise ; que jusque-là il n'y a qu'une livraison fictive ; que
 « la livraison véritable se constate par l'apposition d'un timbre de
 « sortie sur la lettre de voiture et par l'acquit de la feuille de
 « décharge ;

« Attendu, en fait, que la marchandise est arrivée en gare de
 « M... le jeudi 1^{er} mars, que le destinataire C... a été avisé le même
 « jour et a reçu la lettre d'avis le vendredi 2 mars à quatre heures
 « du soir ; qu'immédiatement il a prévenu son camionneur T... en lui
 « recommandant en termes formels, à raison de l'importance de
 « l'envoi, d'assister lui-même au déchargement ; que T... s'est présenté
 « le samedi 3, à 7 heures du matin, à la gare, a émargé la feuille de
 « livraison, mais n'a reçu ni acquitté la lettre de voiture qui avait
 « été envoyée à Bordeaux pour rectification de taxe ; que T... s'est
 « rendu ensuite au quai et a prévenu ses portefaix et le pointeur de
 « la gare qu'il voulait assister au déchargement, mais qu'obligé de
 « repartir pour assister à une cérémonie il ne procéderait que le
 « lendemain dimanche ou le surlendemain lundi au déchargement ;

« Attendu que jusque-là il n'y avait eu qu'une livraison fictive,
 « puisque T... n'avait pas encore vérifié la marchandise et avait
 « déclaré formellement qu'il n'en prendrait livraison effective que

« le lendemain ou le surlendemain. » (Trib. civ. Pamiers, 28 novembre 1900.) (1).

« Attendu que les motifs des premiers juges justifient leur décision ;

« Qu'il importe de préciser, en fait, que c'est contrairement à la volonté de T..., camionneur mandataire de C..., que le déchargement des marchandises contenues dans le wagon expédié à ce dernier a été opéré dans la journée du 3 mars à une heure relativement tardive qui ne permettait pas de l'achever avant la fermeture de la gare par des manœuvres ou portefaix inconscients et sans autorité, sur l'injonction d'un agent de la Compagnie du chemin de fer ;

« Qu'il suit de là, en droit, qu'il n'y a pas eu livraison effective du contenu du wagon avant la fermeture de la gare, et cela sans qu'il y eût aucune faute de la part du destinataire ;

« Qu'elle ne pouvait le devenir que par l'effet de la réception en leur entier des marchandises formant un tout fractionné, mais indivisible, par le camionneur T..., après vérification de leur identité et de leur état ;

« Que jusqu'à ce que cette livraison ait été constatée, soit directement par une décharge, soit indirectement par l'accomplissement complet du travail des manœuvres et la sortie de la gare, ces marchandises demeuraient aux risques et périls du transporteur et qu'il se trouvait virtuellement responsable des pertes, manquants ou avaries, quelle qu'en fût la cause. » (Arrêt confirmatif de la Cour d'appel de Toulouse du 2 décembre 1901.) (1).

Après réception, si l'enlèvement des marchandises est subordonné à l'accomplissement, par le destinataire, de certaines formalités, la Compagnie est responsable, dans une certaine mesure, de l'avarie ou de la destruction de ces marchandises, s'il est établi qu'elle a manqué de surveillance :

« Attendu que le wagon-réservoir d'alcool, expédié de N... au sieur T..., en gare de Cette, et voyageant aux conditions du tarif P. V. 32 de la Compagnie P.-L.-M., a été mis, le 6 décembre 1898, à la disposition du destinataire ; — que T..., conformément au tarif requis et appliqué, a fait immédiatement procéder par six agents au transvasement de l'alcool, du wagon dans des fûts ; — qu'au cours de cette opération un incendie s'est déclaré et a détruit une partie de la marchandise ;

« Attendu que l'arrêt dénoncé constate, d'une part, que l'enlèvement ne pouvait se faire qu'après l'accomplissement des formalités prescrites pour le transport des alcools, et que la Compagnie conservait la détention réelle jusqu'à la délivrance de la pièce de régie qui devait accompagner les fûts à leur sortie de la gare ; — qu'il constate, d'autre part, qu'aucune surveillance n'a été exercée par la Compagnie dans la partie de la gare où se trouvaient les

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} novembre 1902.

« fûts, et qu'il est certain que, si une surveillance avait été exercée, l'événement ne se serait pas produit ;

« Attendu, dans ces circonstances, qu'en déclarant la Compagnie « *partiellement* responsable envers T..., qui lui-même aurait manqué de surveillance, et en la condamnant à une indemnité, l'arrêt « dénoncé, lequel est motivé, n'a violé aucun des textes visés au « pourvoi. » (Cass., ch. civ., 23 avril 1902.) (1).

Une Compagnie est *responsable*, en partie, du préjudice causé par la perte de bagages confiés momentanément, par un voyageur, à un homme d'équipe en service, qui avait promis de les garder.

« Attendu qu'aux termes de l'art. 1382 C. civ. tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par « la faute duquel il est arrivé à le réparer, et qu'aux termes de « l'art. 1384 les maîtres et commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions « auxquelles ils sont employés. » (C. Aix, 17 mai 1900.) (2).

Une Compagnie a été déclarée *irresponsable* de la disparition de bagages déposés par un voyageur, dans une salle d'attente, pendant qu'il allait prendre son billet :

« Attendu que le voiturier est responsable du vol de tous les « objets qui lui ont été confiés, comme les bagages enregistrés, les « colis déposés à la consigne, ou même les objets confiés, même « tacitement, à la garde d'un préposé de la Compagnie ;

« Attendu, en ce qui concerne le colis volé à L..., que toute la « question est de savoir s'il a été confié à la Compagnie; que celui-ci l'a déposé dans la salle d'attente sans prévenir personne, sans « prier personne de veiller à sa garde, et ne peut prétendre l'avoir « confié à qui que ce soit. » (Tr. comm. Caen, 31 décembre 1902.) (3).

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 ou avariées par cas fortuit ou force majeure. (Voir plus loin, art. 103 C. comm.)

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. (C. civ., 1784; C. comm., 96 et suiv.)

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.

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} juin 1902.

(2) *Ibidem*, du 1^{er} octobre 1900.

(3) *Ibid.*, du 1^{er} juin 1903.

ART. 2102. — Les créances privilégiées sur certains meubles sont :

6° Les frais de voiture et les dépenses accessoires sur la chose voiturée.

CODE DE COMMERCE

LIVRE I, TITRE VI

ART. 96. — Le commissionnaire (1) 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 marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.

ART. 97. — 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 *légalement* constatée. (Voir art. 104 et Laisser pour compte).

Le retard peut donner lieu à indemnité. Lorsque les délais de transport sont épuisés, tout laps de temps qui s'écoule constitue un retard, et le retard est susceptible de causer un préjudice qui doit se résoudre en dommages-intérêts (2).

Celui qui est en retard pour l'exécution d'une obligation de faire ou ne pas faire peut être condamné à l'exécuter sous peine de dommages-intérêts par chaque jour de retard. Ces dommages-intérêts, qui sont la représentation du préjudice causé par le retard, ne peuvent être considérés comme une contrainte prohibée par l'art. 1142. (Cass., 26 juillet 1854.)

Pour que le retard donne lieu à dommages-intérêts, il est nécessaire qu'il ait été la cause d'un préjudice. Pas de préjudice, absence de droit à une indemnité (3).

C'est au réclamant à justifier le retard qu'il allègue et le préjudice qui lui a été causé. (Cass., 18 juillet 1876, 20 juin 1882, 10 juin 1884, 11 février 1885, 2 février 1887.)

En matière de transport, le préjudice qui résulte du retard

(1) Le commissionnaire de transport est un intermédiaire entre le public et le voiturier. N'opérant pas de transport lui-même, il n'est pas voiturier. C'est un entrepreneur dont l'industrie consiste à procurer des voituriers, qui transportent les marchandises que le public lui confie dans ce but.

Les Compagnies de chemins de fer sont, à la fois, commissionnaires et voituriers : commissionnaires parce qu'elles se chargent de transports, voituriers parce qu'elles les effectuent par leurs moyens propres.

(2) ART. 1142 C. civ. — Toute obligation de faire ou ne pas faire se résout en dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur.

(3) ART. 1147 C. civ. — Le débiteur est condamné, *s'il y a lieu*, au paiement de dommages-intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

consiste plus particulièrement dans la privation d'un bénéfice certain, qui aurait été réalisé s'il ne s'était pas produit de retard (1). Tel serait le cas d'un débitant qui aurait manqué d'une denrée et qui aurait été privé de la vendre à sa clientèle. Mais ce principe reçoit de singuliers tempéraments des articles 1150 (2) et 1151 (3) du Code civil.

Faisant application des principes qui y sont exposés, le tribunal de commerce de Marseille a rendu le jugement ci-après le 24 août 1900 :

« Le Tribunal,

« Attendu que, le 24 février dernier, le sieur S... a expédié de Cannes sur Marseille, en petite vitesse, sept colis confections et bonneterie du poids de 409 k. livraison en gare, sans avis;

« Attendu que les colis n'ont été mis à la disposition du sieur S... que le 3 mars, soit avec un retard de deux jours; qu'à raison de ce retard, qui serait d'après S... de 5 jours, ce dernier a assigné la Compagnie en paiement de *deux mille cinq cents francs* à titre de dommages-intérêts;

« Que, pour justifier une indemnité aussi élevée, S... prétend que cette marchandise était destinée à une vente au déballage à Marseille à raison de laquelle et pour une date fixe il avait loué un local et fait des frais de publicité et d'employés en vue de cette vente;

« Attendu qu'aux termes des articles 1150 et 1151 du C. civ. le transporteur ne peut être tenu *que du dommage prévu lors du contrat* et qui serait une conséquence *directe de ce retard*; que le préjudice invoqué par S... rentre évidemment dans cette catégorie de *dommage imprévu* et dont la Compagnie *ne saurait être responsable*; que rien ne pouvait, en effet, laisser supposer à la Compagnie, au moment où ces colis lui étaient confiés, qu'ils devaient servir à un déballage dont l'ouverture était aussi prochaine et dont les frais étaient aussi considérables que le déclare S...; que le mode d'expédition adopté par S..., *soit la petite vitesse*, était au contraire de nature à laisser supposer à la Compagnie que ce dernier n'aurait pas un besoin aussi urgent de sa marchandise;

« Que l'indemnité à allouer à S... doit, par suite, être limitée au préjudice par lui éprouvé et que la Compagnie pouvait prévoir.

« Par ces motifs;

« Le Tribunal condamne la Compagnie à payer au sieur S... la

(1) ART. 1149 C. civ. — Les dommages-intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé...

(2) ART. 1150. — Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

(3) ART. 1151. — Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur (le transporteur), les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier (le destinataire ou l'expéditeur) et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite *immédiate et directe* de l'inexécution de la convention.

« somme de 100 fr. à titre de dommages-intérêts avec intérêts de droit et dépens. »

La Cour de cassation avait fixé la jurisprudence dans ce sens par un arrêt qu'elle rendit le 22 novembre 1893 (1) et par celui-ci, du 15 juillet 1896 :

« La Cour ;

« Vu l'article 1150 du Code civil,

« Attendu, en droit, que la loi ne met à la charge du débiteur, en cas d'inexécution d'une obligation, que les dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat;

« Attendu, en fait, que, pour évaluer les dommages-intérêts qui pouvaient être dus à B... par la Compagnie, pour retard dans la livraison des marchandises à lui expédiées, le jugement attaqué, qui ne constate d'ailleurs aucun dol à la charge de la Compagnie, s'est fondé sur ce principe « qu'elle soutenait à tort qu'elle n'était tenue qu'aux dommages qui pouvaient être prévus lors du contrat », et qu'elle devait, au contraire, la juste réparation du préjudice qu'elle avait pu lui causer » ;

« Attendu qu'en statuant ainsi ledit jugement a expressément violé le texte de loi ci-dessus visé;

« Par ces motifs, casse et annule... »

Elle avait jugé, précédemment, que les Compagnies ne peuvent, sous le prétexte d'un usage généralement pratiqué sous le régime de la libre concurrence, être obligées d'accepter un forfait d'indemnité réglé à l'avance (arrêt du 27 janvier 1862). Qu'elles sont libres de consentir une indemnité, si elle est demandée par les expéditeurs et qu'il entre dans leurs conventions de l'accorder volontairement (arrêt du 13 août 1884).

En fait, les Compagnies empêchent les expéditeurs de prévoir, sur leur déclaration, l'indemnité qui pourrait leur être due en cas de retard et, lorsque ceux-ci réclament la réparation du préjudice causé, elles soutiennent qu'elles ne doivent réparer que le dommage *qui a été prévu* ou *qu'elles ont pu prévoir* lors du contrat.

Si la difficulté est juridiquement insoluble, il nous semble qu'il est un moyen de la tourner : il consiste, lorsqu'il s'agit de transports urgents, à *indiquer l'urgence*, par des mentions appropriées, sur les colis et dans la déclaration d'expédition, ou, s'il s'agit de voyageurs, sur le livre des plaintes de la gare de départ.

Dans cet ordre d'idées, il a été jugé, à l'occasion de la perte d'une caisse d'*échantillons*, que le transporteur ne doit pas

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} novembre 1899.

de dommages-intérêts pour le bénéfice que la réalisation du marché *aurait pu procurer* à l'expéditeur, si la caisse n'a pas été déclarée avec la spécification « échantillons », et si, d'autre part, le transporteur n'a pas été averti, par la forme de la caisse ou par les indications de la lettre de voiture, que le colis renfermait des objets destinés à provoquer un marché de fournitures. (Tr. comm. Bordeaux, 18 mai 1892, et, dans le même sens, Tr. comm. Seine, 5 août 1869, Marseille, 11 mars 1881; C. de Dijon, 21 juillet 1866, de Grenoble, 6 décembre 1869; Cass., 22 novembre 1871.)

De même on lit, dans un jugement rendu le 11 juin 1900 par le tribunal de commerce du Havre (1) :

« Attendu que si, dans le cas de l'inexécution d'une obligation, « l'art. 1149 du Code civil impose bien la réparation du dommage « causé au créancier, non seulement par la perte réelle subie, mais « encore par celle résultant de la privation du gain qui aurait pu « être réalisé, ce même article prévoit l'exception formulée par l'art. « 1150, qui stipule expressément que le débiteur ne saurait cepen- « dant être tenu de conséquences dommageables qui n'auraient pas « été prévues lors du contrat lorsque ce n'est pas par son dol que « l'obligation n'a pas reçu son exécution ;

« Attendu qu'au moment de la formation du contrat de transport « le demandeur a négligé de désigner qu'il s'agissait d'un envoi « d'échantillons, circonstance essentiellement particulière, donnant « à la marchandise un caractère spécial *indépendant de sa valeur* « *propre*, que la forme extérieure du colis et son poids n'étaient pas « des indications suffisantes pour tenir lieu de cette déclaration qui, « prévenant la Compagnie de l'Ouest du risque encouru, eût engagé « sa responsabilité :

« Attendu enfin qu'alors même que l'art. 1149 trouverait son appli- « cation on ne pourrait tenir compte d'un *gain aléatoire et hypo- « thétique*, il faudrait encore établir qu'il a été causé un préjudice « réel, ce dont le demandeur, en l'espèce, ne justifie pas suffisam- « ment ;

« Attendu que de ce qui précède il ressort que la demande en « dommages-intérêts ne peut être accueillie, comme ne se trouvant « pas dans les conditions prévues par les articles 1149 et 1150 du « Code civil, et parce que le manque à gagner, résultant de la perte « du colis de café, n'est pas prouvé, mais était éventuel et incertain ; « qu'il échet de déclarer suffisantes les offres de la Compagnie de « l'Ouest... »

En résumé, nous conseillons aux intéressés, en cas de transport d'échantillons, d'inscrire toujours ce mot en caractères apparents sur leurs colis et, en outre, lorsque le transport donne lieu à une déclaration d'expédition (grande ou

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} août 1900.

petite vitesse), d'indiquer sur cette déclaration, au moyen d'une mention spéciale, qu'il s'agit d'échantillons. Ex. : une caisse vins (échantillons), un ballot de café (échantillons), etc...

Le jugement ci-dessous démontre l'utilité de ces mentions.

« Le Tribunal.

« Attendu que le principe du retard n'est pas contesté, que la Compagnie P.-L.-M. reconnaît qu'il a été de deux jours, puisque, devant arriver le 16 octobre 1900 au plus tard, le colis échantillon n'a été présenté que le 18;

« Attendu que la Compagnie P.-L.-M. invoque l'article 1150 du Code civil d'après lequel le transporteur ne serait tenu que des dommages-intérêts qu'il a pu prévoir;

« Attendu qu'il n'en serait pas moins vrai que la plus scrupuleuse attention doit être apportée par les Compagnies de chemin de fer dans la conservation et la remise des colis qui leur sont confiés;

« Que, dans l'espèce, la Compagnie défenderesse savait bien qu'il s'agissait d'un envoi « échantillon vin » ; que ces sortes d'expéditions présentent un caractère d'importance et d'urgence que personne ne peut ignorer, les Compagnies de chemin de fer moins que tout autre;

« Attendu qu'il s'agit d'apprécier l'importance du préjudice éprouvé par C..., par la privation des échantillons dont s'agit et qu'à raison de la spécialité du moment, le Tribunal croit faire une équitable appréciation en évaluant ce préjudice à 160 francs;

« Par ces motifs :

« Le tribunal, jugeant contradictoirement et en dernier ressort, condamne la Compagnie P.-L.-M. à payer avec intérêts de droit à C... la somme de 160 francs pour les causes sus énoncées, la condamne en outre aux dépens de l'instance et ordonne le laissé pour compte à la charge de la Compagnie P.-L.-M. de la première caisse d'échantillons refusés et des frais de magasinage de ce chef qui devront lui être restitués par la Compagnie P.-L.-M. si M. C... en a fait l'avance. » (Trib. comm. Villefranche, 7 mai 1901.) (1).

Dans certains cas, les Compagnies *peuvent prévoir* que le retard sera susceptible de causer un préjudice important à l'expéditeur ; lorsqu'il s'agit, par exemple, de marchandises à destination de la voie maritime :

« Sur le cinquième moyen invoqué par la Compagnie et tiré des articles 1150 et 1165 du Code civil :

« Attendu qu'il ne s'agit pas dans l'espèce d'un *dommage indirect* qu'il n'était pas possible de *prévoir* lors de la formation du contrat de transport, mais bien d'un *dommage direct* et sur l'importance duquel la Compagnie défenderesse *n'a pas pu se méprendre* en recevant, le 3 août 1901, à 9 heures du soir, la caisse dont

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} juin 1902.

« s'agit au procès pour la transporter à Bordeaux ; que, la qualité
 « de fabricant de rubans de l'expéditeur non inconnu de la Compagnie,
 « la nature de la marchandise (caisse de rubans), indiquée sur
 « le titre même de transport, la qualité du destinataire (Messageries
 « maritimes de Bordeaux), tout indiquait à la Compagnie, non seule-
 « ment que la marchandise transportée avait une valeur importante,
 « mais que le transport de cette marchandise *ne s'arrêtait pas à*
 « *Bordeaux*, et que, après avoir subi un transport par voies fer-
 « rées, elle devait être soumise à un transport d'outre-mer ; que, par
 « conséquent, la non-arrivée de cette marchandise dans les délais
 « réglementaires devait avoir pour résultat, en faisant manquer le
 « départ du prochain paquebot, d'entraîner, par l'obligation d'atten-
 « dre le départ du bateau suivant, de nouveaux et longs retards dans
 « l'expédition du colis pour le lieu de sa destination définitive, et,
 « par suite, comme déduction simple, naturelle et logique, d'exposer
 « l'expéditeur à subir sur le prix de la marchandise expédiée, de la
 « part de son acheteur, des rabais d'autant plus considérables que
 « les frais de transport sont plus importants, et qu'à son arrivée au
 « port étranger, qui est le lieu définitif de sa destination, elle est
 « grevée de droits de douane qui en rendaient le retour impossible ;

« Attendu que toutes les sources de dommages qui sont de l'es-
 « sence même du contrat de transport dont s'agit au procès *n'ont pu*
 « *être ignorées de la Compagnie* au moment de la remise du colis
 « litigieux à la gare de Saint-Étienne ; qu'elle a dû *les envisager et*
 « *les prévoir* au moment de la formation du contrat dont elle prenait
 « la charge, et que, dès lors, à ce nouveau point de vue, elle doit
 « supporter *les conséquences dommageables* entraînées par le retard
 « subi dans son transport par la marchandise véhiculée ;

« Attendu, quant à la fixation de l'indemnité due, que le Tribunal
 « puise dans les documents de la cause et les renseignements recueil-
 « lis dans les plaidoieries des parties tous éléments d'appréciation
 « nécessaires à l'effet de déterminer cette indemnité d'une manière
 « équitable ;

« Par ces motifs :

« Statuant contradictoirement et en premier ressort,

« Sans s'arrêter ni avoir égard aux fins, exceptions et conclusions
 « de la Compagnie défenderesse, dans lesquelles celle-ci est déclarée
 « irrecevable et mal fondée, et dont elle est déboutée purement et
 « simplement ;

« La déclare responsable du retard apporté dans le transport de la
 « caisse litigieuse qui, confiée à ladite Compagnie dans sa gare de
 « Saint-Etienne, le 3 août 1901, à 9 heures du soir, aurait dû, d'a-
 « près ses propres affirmations, être mise à la disposition du desti-
 « nataire à Bordeaux le 6 août, à 7 h. 53 du matin, et ne l'a été que
 « le 12 août 1901 ; apprécie en conséquence et fixe à la somme de
 « 4.320 francs le *préjudice direct et facile à prévoir* qui est résulté
 « de ce retard pour le demandeur. » (Jugement du tribunal de com-
 « merce de Saint-Etienne du 8 août 1902.) (1).

Ou bien encore lorsqu'il s'agit d'expéditions faites en *grande*

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} décembre 1902.

vitesse bien qu'étant d'un poids relativement considérable :

« Attendu que Gaston P... , négociant à La Rochelle, conclut à ce que la Compagnie du Midi soit condamnée à lui payer avec les dépens la somme de 10.000 francs à titre d'indemnité ;

« Attendu qu'il base sa demande sur le préjudice que la Compagnie du Midi lui a occasionné par suite du retard commis dans la livraison d'un filtre et accessoires, d'un poids total de 800 kilogr., qu'il avait chargé Daniel P... , transitaire à La Rochelle, de lui expédier en grande vitesse en gare de Barcelone par l'intermédiaire de MM. Mitjaville et Goutelle, agents en douane à Port-Bou ;

« Attendu que la Compagnie reconnaît que cette marchandise, qui a fait l'objet de l'expédition en grande vitesse n° 10163, lui a été remise à La Rochelle le 2 juillet 1900 à 7 heures du soir et n'est parvenue à destination à Barcelone qu'à la date du 13 juillet, avec un retard de 5 jours ;

« Attendu qu'elle fait offre pour ce retard de payer à P... la somme de 100 francs pour tout dommage ;

« Attendu que P... ayant accepté à l'audience le décompte des délais de transport fait par la Compagnie, la seule question à examiner est celle de déterminer quel est le montant du préjudice dont il doit être tenu compte ;

« Attendu dès l'abord que l'offre de la Compagnie est manifestement insuffisante, qu'il s'agit, en effet, d'un transport par grande vitesse d'un poids de 800 kilogrammes d'un objet qui, n'étant pas par lui-même sujet à détérioration, n'exigerait qu'un transport en petite vitesse au cas où l'expéditeur n'aurait pas eu un besoin légitime et urgent de le faire parvenir à destination dans les délais réglementaires ; un commerçant soucieux de ses intérêts ne paie pas les frais de transport en grande vitesse sans motif sérieux, d'où il suit que la Compagnie est tenue de veiller rigoureusement au transport dans le délai imparté ;

« Attendu que si, à cette considération, on ajoute les considérations suivantes :

« 1° Que P... est l'inventeur de ce filtre pour lequel il a pris un brevet en Espagne ;

« 2° Que son expédition avait été faite par grande vitesse pour la soumettre à un comité de viticulteurs appelé à Barcelone à jour fixe et que ce comité n'a pu voir fonctionner le filtre par suite du retard ;

« 3° Que P... s'est transporté à Barcelone et de Barcelone à Port-Bou pour rechercher les causes du retard ;

« 4° Qu'il a dû revenir à Barcelone, rentrer à La Rochelle, le réexpédier à cette ville, et payer les frais de douane espagnole ; il en résulte qu'un grave préjudice lui a été porté ;

« Attendu que le Tribunal a, dans ces divers éléments, les données nécessaires pour évaluer l'indemnité « æquo et bono » ;

« Par ces motifs ;

« Le tribunal, statuant contradictoirement et en premier ressort, condamne la Compagnie du Midi à payer à P... , pour tout préjudice encouru, la somme de 3.000 fr. ; la condamne en outre aux dépens. » (Jugement du Trib. civ. de Céret du 10 décembre 1901.)

On sait enfin que l'article 4 des tarifs spéciaux P. V. accorde aux Compagnies, pour les marchandises transportées aux conditions de ces tarifs, des délais *supplémentaires* généralement de 5 jours.

Les Compagnies prétendent que leur responsabilité doit être atténuée en cas de retard de marchandises transportées à ces conditions.

C'est une erreur. Les délais *supplémentaires* des tarifs spéciaux, de même que les délais *ordinaires* des tarifs généraux G. V. ou P. V., ont force de loi pour ou contre elles et, de ce fait, le public est en droit de compter aussi bien sur la stricte observation des premiers que des seconds.

Cependant certains tribunaux ont admis bénévolement leur thèse :

« Attendu qu'il ressort des pièces produites, et de l'instruction, « que le retard dans le transport des marchandises a été au maximum de huit jours ;

« Qu'il convient de remarquer que l'expédition a été faite en *petite vitesse* et que de plus l'expéditeur avait demandé l'application du « *tarif le plus réduit*, comportant encore un *allongement* (délais « supplémentaires) de la durée du transport ;

« Que, dans ces conditions, la Compagnie ne pouvait prévoir l'in- « téréêt particulier que pouvait présenter, pour le destinataire, la « livraison *rapide* desdites marchandises. » (Tr. comm. Seine, 15 mai 1902.) (1).

L'argument tiré de ce que l'expédition était faite en *petite vitesse* et au *tarif spécial* tombe à faux : le demandeur, en effet, ne réclamait pas des dommages-intérêts pour le défaut de « livraison rapide », mais bien parce que la marchandise n'a été livrée que huit jours après l'expiration du délai P. V. augmenté du délai *supplémentaire* des tarifs spéciaux. Or, c'est précisément à cause de la longueur de ces délais que le destinataire peut compter d'autant mieux être livré de sa marchandise, au plus tard au moment de leur expiration.

Art. 98. — Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture (2), ou force majeure.

Art. 99. — Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

Aux termes de l'article 98, le commissionnaire qui se charge

(1) *Bulletin des Transports*, 1^{er} septembre 1902.

(2) Voir Tarifs spéciaux G. V. et P. V., art. 2.

d'un transport est responsable de l'avarie ou de la perte des objets; d'après l'article 99, il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise. La présomption légale de faute résultant de l'article 98 ne saurait, en droit, s'appliquer au transporteur intermédiaire qui a reçu la marchandise non de l'expéditeur, mais du commissionnaire primitif, et qui, n'ayant pu vérifier que l'état *extérieur* des colis, n'est pas supposé, comme celui-ci, avoir reçu les marchandises en bon état.

En cas de perte ou d'avaries, le destinataire (ou l'expéditeur) est tenu, dans les conditions du droit commun et conformément à l'article 1315 du Code civil, de faire, contre le commissionnaire intermédiaire, la preuve que l'avarie provient de son fait. (Cass., 6 août 1888; Tr. comm. Nantes, 5 mai 1897.) (1).

Si le commissionnaire intermédiaire décline toute responsabilité, c'est donc au premier commissionnaire à qui le transport a été confié par l'expéditeur que les ayants droit doivent recourir pour obtenir réparation du préjudice subi par eux.

Art. 100. — 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 auquel elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

Aux termes de l'article 1138 du Code civ., « l'obligation de livrer la chose est parfaite par le seul consentement des parties contractantes. — Elle rend le créancier propriétaire et met la chose à ses risques dès l'instant où elle a dû être livrée, encore que la tradition n'en ait point été faite, à moins que le débiteur ne soit en demeure de la livrer; auquel cas la chose reste aux risques de ce dernier. »

Les deux articles se complètent. Ils sont la synthèse de la formule de droit « *res perit domino* ». C'est le propriétaire de la marchandise qui court les risques, c'est-à-dire l'acheteur, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire. X... achète une pièce de vin livrable à son domicile ou à la gare par laquelle son domicile est desservi. La tradition de la chose n'a lieu par rapport à lui, acheteur, qu'à son domicile ou qu'à la gare qui dessert son domicile. Elle voyage donc aux risques du vendeur. Il en serait différemment si la pièce de vin était vendue, prise à la gare de départ. C'est, en ce cas, pour le compte de l'acheteur qu'elle serait transportée et, conséquemment, à ses risques.

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} février 1898.

Art. 101. — 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 ne forme pas le contrat. Elle le constate. Le contrat résulte de l'acceptation par le transporteur de la déclaration d'expédition. Les parties étant d'accord, elle n'intervient que pour en fournir la preuve. La lettre suit la marchandise et, à l'arrivée, doit être remise au destinataire par le voiturier. — Dans les transports par chemins de fer, le récépissé s'est substitué à la lettre de voiture et produit les mêmes effets juridiques. (Cahier des charges, art. 49. — Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 50; arrêté ministériel du 12 juin 1866, art. 15. — Loi des 30 mars, 4 avril 1872. — Cass., 5 mai 1846, 9 décembre 1873 et 5 août 1878.)

Art. 102. — La lettre de voiture doit être datée.

Elle doit exprimer :

La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter,

Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Elle indique :

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 :

Le prix de la voiture.

L'indemnité due pour cause de retard,

Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

Cet article n'a plus qu'un intérêt rétrospectif. La lettre de voiture dont il y est question étant remplacée, pour les transports par chemins de fer, par le récépissé, c'est la déclaration d'expédition qui forme lien de droit entre l'expéditeur et le transporteur. Le récépissé ne vaut qu'autant qu'il reproduit le contenu de la déclaration d'expédition.

Section IV

Du voiturier.

Art. 103. — Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure. Il est garant des avaries autres

que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure (1).

Sous l'empire de cet article les Compagnies sont responsables, vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire (2), des objets qu'elles ont acceptés. Elles doivent apporter à leur conservation tous les soins d'un bon père de famille. (C. civ., art. 1137.)

Leur responsabilité est pleine et entière et ne souffre d'exceptions que celles qui résultent de la force majeure, des cas fortuits, du vice propre de la chose et de l'article 2 des conditions d'application des tarifs spéciaux G. V et P. V.

Par *force majeure*, il faut entendre une force irrésistible, à laquelle il n'est pas possible de s'opposer et que l'on ne peut prévenir: la guerre, par exemple; la grève, dans certains cas.

Le *cas fortuit* est un événement inopiné, ne procédant que du hasard: une inondation, un abaissement de température soudain et excessif.

Le *vice propre* est une tare contingente, particulière à l'objet transporté et qui tient à la nature de cet objet. Certains bois, par exemple, se gondolent naturellement; certains métaux s'oxydent à l'humidité; sous la pression des liquides qu'ils contiennent, il arrive que les fûts se « voilent »; c'est ce qu'on entend par vice propre de la chose.

Qu'il y ait cas fortuit ou force majeure, dit M. Sarrut, pour que la responsabilité de la Compagnie soit à couvert, il faut que l'événement ait été irrésistible, n'ait pas pu être détourné. Il faut que la cause de cet événement ne soit, en aucune manière, ni de près ni de loin, imputable à la négligence ou même à l'imprévoyance des employés de la Compagnie: toutes les mesures doivent être prises pour l'éviter. Il faut enfin que les effets de l'événement soient des effets nécessaires, inévitables, de telle sorte qu'une vigilance active eût été impuissante à les empêcher de se produire (3).

(1) Art. 1147 C. civ. — Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages-intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

Art. 1148. — Il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit. (Voir article 1784 C. civ. et *Tarifs spéciaux* G. V. et P. V., article 2.)

(2) L'expéditeur a la faculté de stipuler pour le destinataire. (C. civ., art. 1121 et 1122.)

(3) Louis Sarrut. *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.*

Ni de la force majeure, ni du cas fortuit, ni du vice propre de la chose, les transporteurs ne sont responsables. Toutefois, il ne suffit pas qu'ils invoquent l'une ou l'autre de ces exceptions pour que leur responsabilité soit dégagée. Sous l'empire du droit commun, ils sont dans l'obligation d'en faire la preuve ainsi que cela résulte des arrêts ci-après de la Cour de cassation :

« La Cour :

« Attendu qu'aux termes des articles 97 et 98 du Code de commerce le voiturier n'est dispensé de représenter les objets qui lui ont été confiés que dans le cas où leur perte est le résultat de la force majeure ; — qu'il ne lui suffit donc pas d'établir que ces objets ont péri dans un incendie ; qu'il doit justifier en outre que cet incendie est lui-même le résultat d'un fait purement fortuit, c'est-à-dire qu'il n'a pu ni prévoir ni empêcher, et que, faute par lui de pouvoir préciser ce fait, il doit au moins prouver qu'il est impossible que ledit incendie ait en cause une faute, une imprudence ou une négligence de sa part ;

« Attendu que, d'après le jugement confirmé par l'arrêt, les faits articulés par la Compagnie ne tendaient qu'à prouver qu'il y avait eu incendie du wagon et que tout sauvetage avait été impossible, mais qu'ils ne tendaient pas à établir l'absence de toute faute, de toute imprudence ou de toute négligence de la Compagnie ; que dans ses conclusions devant la Cour d'appel, la Compagnie n'a pas même cherché, par une articulation nouvelle, à repousser les hypothèses indiquées par le jugement comme pouvant constituer des cas de responsabilité pour la Compagnie ;

« Attendu que, dans ces circonstances, l'arrêt attaqué a pu, sans violer les textes indiqués, déclarer les faits non concluants et en refuser la preuve, et déclarer la Compagnie responsable. » (Cass., ch. des requêtes, 3 juin 1874.)

Il faut, en outre, qu'il soit établi qu'il n'y a eu aucune négligence de leur part.

« Attendu qu'aux termes des articles 103 du Code de commerce et 1784 du Code Napoléon, le voiturier est responsable des avaries de la marchandise par lui transportée, à moins qu'il ne prouve que ces avaries proviennent du vice propre de la dite marchandise ou de la force majeure ;

« Attendu que le jugement constate, en fait, que les vins transportés par la Compagnie demanderesse ont été avariés par la gelée survenue en cours de voyage, laquelle, à raison de l'époque du transport, devait être prévue par la Compagnie et ne pouvait être considérée comme un cas de force majeure ; qu'il est également constaté par le jugement que la Compagnie ne prouve pas que ses agents aient pris les précautions qu'ils auraient dû prendre pour la conservation de la marchandise et qu'ainsi elle doit être réputée en faute ;

« Attendu que la Compagnie a néanmoins prétendu s'exonérer de toute responsabilité en soutenant que l'avarie était la conséquence du mode de transport choisi par les expéditeurs qui, en adoptant le tarif spécial n° 13, sans demander des wagons couverts, auraient volontairement assumé les risques pouvant résulter d'un transport à découvert ;

« Mais attendu que si les dispositions du tarif spécial emportent implicitement pour la Compagnie la faculté de transporter la marchandise en wagons découverts, il n'en résulte pas qu'elle soit dispensée de prendre, pour la conservation de cette marchandise, les précautions que peuvent commander les circonstances survenant au cours du transport, sauf à en être indemnisée, s'il y a lieu, par les expéditeurs ; que, d'ailleurs, le jugement ne constate pas que l'avarie soit résultée uniquement de l'emploi de wagons découverts ; que c'est donc à bon droit que, dans l'espèce, le jugement a décidé que la demande du tarif spécial par l'expéditeur ne pouvait exonérer la Compagnie des avaries provenant de la faute de ses agents ; qu'en statuant ainsi le jugement n'a violé ni les dispositions du tarif spécial n° 13, ni l'art. 103 du Code de commerce, ni l'art. 1134 du Code Napoléon. » (Cass., ch. civ., 16 février 1870.)

La réception par les Compagnies, des colis sans réserves, ne leur enlève pas le droit d'établir ensuite le *vice propre* :

« La Cour,

« Vu les articles 103, § 2, du Code de commerce et 1382 du Code civil :

« Attendu que si, en principe, le voiturier est responsable des pertes ou avaries survenues pendant le transport, cette responsabilité cesse lorsqu'il est établi qu'elles proviennent du vice propre de la chose ou du cas fortuit ;

« Attendu que, dans l'espèce, il a été établi, par une expertise dont la régularité n'a pas été contestée, que le fût, objet du litige, ne présentait, à l'arrivée à destination, aucune trace de choc ou de frottement, que le coulage avait eu pour cause le mauvais état de ce fût, fabriqué avec un bois poreux, impropre à conserver des liqueurs, et avec des douves dont les joints étaient mal garnis ;

« Attendu que le jugement n'a pas contredit ces constatations de l'expertise, mais a cependant déclaré la Compagnie responsable du coulage envers l'expéditeur, sous le prétexte que l'expertise n'était point opposable à celui-ci, qui avait remis en gare le colis en bon état, puisqu'on l'avait reçu sans observations ni réserves ; et que, d'ailleurs, la Compagnie était tenue de donner tous ses soins aux marchandises qui lui sont confiées et, au besoin, de faire opérer en cours de route le rabattage des cercles ;

« Mais attendu que la réception des colis par le voiturier, sans observations ni réserves de sa part, ne lui enlève pas le droit de prouver que l'avarie ou la perte ont eu pour cause le vice propre de la chose expédiée ; que les Compagnies de chemins de fer ne sont tenues de donner aux marchandises qui leur sont confiées que les soins ordinaires et compatibles avec les nécessités de leur service réglementaire ; que de là il ne peut résulter contre elles,

« au moins en principe et d'une manière absolue, l'obligation de
 « réparer, en cours de route, les vices propres de l'expédition ;
 « Attendu, dès lors, qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait et en déclara-
 « rant la Compagnie responsable de l'avarie dont il s'agit, le juge-
 « ment dénoncé a violé, par une fausse application, les textes de loi
 « ci-dessus visés. » (Cass., ch. civ., 9 décembre 1891.)

Il avait été déjà jugé, dans le même sens, dans l'arrêt ci-dessous :

« La Cour :

« Attendu, d'une part, que si, en principe, le voiturier est garant
 « des avaries survenues en cours de route, sa responsabilité cesse lors-
 « qu'il est établi qu'elles proviennent du *vice propre de la chose* ;
 « d'autre part, que les tarifs des chemins de fer règlent non seule-
 « ment le prix, mais aussi le mode et le délai du transport ; que les
 « Compagnies ne sont pas obligées de donner à la marchandise des
 « soins exceptionnels autres que ceux qui leur sont imposés par le
 « tarif requis et qui ne trouveraient pas leur rémunération dans le
 « prix qui leur est alloué ; qu'elles ne sont pas responsables des
 « avaries occasionnées par la force majeure, par le *vice propre de*
 « la chose, à moins qu'une *faute spéciale et déterminée* ne leur
 « soit imputée ;

« Et attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la Compagnie
 « de l'Est, appelée à répondre de la perte d'une bonbonne d'eau de
 « cerises qui lui avait été remise, à destination de la gare d'Autet,
 « pour le sr Pitolet, distillateur, invoquait une expertise contradic-
 « toire, faite le 2 avril 1886, qui constatait que l'explosion de la
 « bonbonne et la perte du liquide provenaient d'un vice propre de
 « la chose, à savoir la dilatation de l'alcool et le trop plein de la
 « bonbonne ;

« Attendu que, dans cet état des faits, le jugement, tout en ad-
 « mettant le résultat de l'expertise, a néanmoins déclaré la Com-
 « pagnie transporteur responsable de l'avarie vis-à-vis du destina-
 « taire, par ces motifs que la marchandise, voyageant au *tarif*
 « *général* sous sa responsabilité, exigeait certaines précautions en
 « raison de sa nature, sans indiquer les précautions qu'aurait dû
 « prendre la Compagnie et en quoi leur omission pouvait constituer
 « une faute ;

« Qu'en statuant ainsi le jugement attaqué manque de base
 « légale et a violé la disposition finale de l'article 103 du Code de
 « commerce. » (Cass., ch. civ., 25 avril 1888.)

Ajoutons enfin que la preuve du *vice propre* de la chose ne peut résulter que d'un procès-verbal d'expertise, et c'est au transporteur qui en excipe à faire cette preuve. La déclaration d'un expert qui aurait agi à la requête du transporteur serait insuffisante pour l'établir. Pour être probante, l'expertise doit être faite conformément aux dispositions de l'article 106 du Code de commerce, ainsi que l'a jugé, conformément à nos conclusions, le tribunal de commerce de Nîmes :

« Attendu que, s'il est exact, conformément aux arrêts cités, que
 « le transporteur ne soit pas responsable des avaries uniquement
 « dues au vice propre de la chose, cela ne peut s'appliquer qu'au
 « cas où le vice invoqué aurait été formellement établi ou dûment
 « constaté; qu'il incombait à la Compagnie de faire la preuve de ce
 « vice propre par application des articles 1315 du Code civil et 103
 « du Code de commerce; qu'elle apporte seulement, à cet égard, la
 « déclaration d'un tonnelier consulté officieusement, par elle-même,
 « sans le concours ni l'assentiment de l'expéditeur ou du destina-
 « taire et en dehors des formes prescrites par l'article 106 du Code
 « de commerce; qu'un tel avis, invoqué par celui seul qui l'a provo-
 « qué, ne saurait engager le Tribunal et vaudrait tout au plus comme
 « renseignement si toutefois les capacités techniques et la moralité
 « que présente l'expert étaient établies, ce qui n'a pas lieu dans la
 « cause;

« Attendu qu'il est, au contraire, de notoriété publique que les
 « expertises auxquelles il est procédé dans de semblables conditions,
 « dépourvues déjà de toute valeur juridique, n'offrent que d'insuf-
 « fisantes garanties; qu'on en trouve un exemple dans un jugement
 « rendu le 25 novembre 1901 par le tribunal de commerce d'Aix
 « (Jouffret et Coustan contre la Compagnie Paris-Lyon-Méditer-
 « ranée) (1), duquel il résulte qu'un tonnelier consulté par la Com-
 « pagnie au sujet du coulage d'un fût d'huile estima que le coulage
 « s'était produit par les pores du bois, tandis que, plus tard, l'expert
 « nommé par le tribunal déclara, sous la foi du serment, que le fût
 « litigieux ne présentait aucun vice de construction, qu'un peigne
 « était cassé par suite de choc, que les deux cercles de tête man-
 « quaient également, et que ces divers faits avaient été la cause du
 « coulage;

« Attendu que l'avis donné par le tonnelier F. ..., ne pouvant être
 « pris en considération par le Tribunal, il y a lieu de déclarer que
 « la Compagnie n'a pas établi que le manquant constaté ait été dû
 « à un vice propre de l'objet transporté. » (Jugement du 11 mars 1903.
Bulletin des Transports du 1^{er} mai 1903.)

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. (C. civ., art. 1148.)

L'obligation de donner avis des retards provenant de force majeure à l'expéditeur ou au destinataire n'est imposée ni au voiturier en général, par l'art. 104, ni spécialement aux Compagnies de chemins de fer, par les lois et règlements qui les concernent. (Cass., ch. civ., 24 juillet 1895.)

Art. 105 (*Loi du 11 avril 1888*). — La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle (2), si, dans les

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} janvier 1902.

(2) Par conséquent l'action qui naît du « retard » est soustraite à cette

trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux (1).

Cet article donne au destinataire qui a pris livraison en gare de marchandises avariées ou dont la quantité est inférieure à celle prise en charge par le transporteur, ou qui a reçu à domicile, sans en vérifier le conditionnement en les recevant, des colis incomplets ou détériorés, le droit de protester dans les trois jours (les jours fériés ne comptant pas) par acte extrajudiciaire, c'est-à-dire par exploit d'huissier, ou par lettre recommandée.

Des réserves verbales ne peuvent remplir le même office (Cass., 8 novembre 1893, 16 avril 1896, 23 mars 1897 et 14 janvier 1901), de même qu'une lettre affranchie à 0 fr. 15 (Cass., 23 décembre 1891), ou un procès-verbal d'avarie dressé par un employé de chemins de fer (Cass., 25 février 1896), ou par un employé de la régie. (Tr. comm. Angoulême, 18 janvier 1900.)

L'assistance d'un chef de gare au déballage des colis et la reconnaissance, par lui, des avaries ne peuvent tenir lieu des formalités prescrites. (Cass., 14 avril 1899.)

Les prescriptions impératives de l'art. 105 peuvent, par exception, cesser d'être applicables sous la double condition : que le destinataire ait fait des réserves au moment de la livraison, et que les dites réserves aient été acceptées par le transporteur. (Cass., ch. civ., 22 janvier et 22 juillet 1902.) (2).

Mais la constatation écrite par le chef de gare, sur la lettre de voiture, d'avarie ou de manquants, n'a aucune valeur si elle n'est accompagnée de réserves :

« Attendu que, pour écarter l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce et opposée à la demande du sieur Fabre par la Cie P.-L.-M., le jugement se fonde sur l'unique motif que « les réserves faites par Fabre ont été admises, puisqu'elles ont été faites sur la lettre de voiture même, visée pour timbre et enregistrée » ;

« Attendu que la lettre de voiture ou déclaration d'expédition produite par le demandeur n'est accompagnée d'aucune réserve ; que la déchéance (Cass., 5 mai 1903, *Bulletin des Transports* du 1^{er} juin 1903), de même que l'action qui résulte de la perte totale.

(1) L'art. 105 n'est pas applicable aux transports internationaux, qui sont régis par l'article 44 de la Convention de Berne. (Trib. comm. Seine, 26 mai 1898, *Bulletin des Transports* du 1^{er} juillet 1898.)

(2) *Bulletin des Transports* des 1^{er} février et 1^{er} août 1902.

« duite à la Cour porte, il est vrai, la mention suivante, signée du chef de gare d'Avignon : « Reconnu au déchargement 2.200 kilos », tandis qu'au départ le poids déclaré était de 2.500 kg., mais que par contre on n'y relève aucune trace de réserves quelconques faites par Fabre au moment de la livraison ;

« D'où il suit qu'en statuant comme il a fait le tribunal de commerce d'Avignon n'a pas légalement justifié sa décision et qu'il a ainsi violé le texte de loi ci-dessus visé. » (Cass., 4 février 1903.) (1).

L'exploit ou la lettre recommandée, suivant que le destinataire a recours à l'un ou à l'autre moyen, doivent contenir une protestation *motivée* contre le transporteur, c'est-à-dire énoncer très exactement la nature des avaries, les objets avariés, l'importance des manquants, etc. L'un et l'autre doivent être adressés à la gare qui a livré la marchandise.

L'exploit doit être signifié avant l'expiration des trois jours accordés. La lettre, au contraire, peut arriver après. Il suffit qu'elle ait été mise à la poste avant l'expiration des trois jours.

Le délai de trois jours (non compris les jours fériés qui sont : les dimanches, le premier janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le 14 juillet, l'Assomption (15 août), la Toussaint et le jour de Noël) se compte de la manière suivante : si la marchandise est livrée le vendredi 31 décembre, on ne comptera pas le 1^{er} janvier, qui est un jour férié ; on ne comptera pas non plus le 2 janvier, qui est un dimanche. Le délai de trois jours comprendra par conséquent le lundi 3 janvier, le mardi 4 et le mercredi 5 janvier.

Que le destinataire recoure à l'exploit ou à la lettre recommandée, il doit requérir la gare intéressée de déléguer un agent du chemin de fer pour vérifier la marchandise objet de la contestation. Si la gare n'obtempérait pas à sa réquisition ou discutait les causes de l'avarie ou de la perte, il devrait, dans les affaires de peu d'importance, proposer une expertise amiable ; dans les affaires plus sérieuses, ne pas hésiter à provoquer une expertise judiciaire.

Le destinataire ayant le droit absolu de s'assurer du conditionnement extérieur et intérieur des colis transportés, même avant d'en payer le port (Cass., 8 décembre 1885 (2) ; C. d'Aix, 4 février 1889, et de Lyon, 22 novembre 1899 (3) ; Tr. comm., Paimpol, 17 novembre 1900 ; de Vannes, 16 décembre 1902), (4)

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} mars 1903.

(2) *Ibidem*, 1^{er} août 1897.

(3) *Ibid.*, 1^{er} juin 1900.

(4) *Ibid.*, 1^{er} avril 1903.

on ne doit pas perdre de vue qu'il est utile d'user de ce droit, et, si l'on constate des avaries ou des manquants, de prendre des réserves *très précises et bien déterminées* sur le livre de sortie de la gare ou le bordereau de livraison du camionneur, car il ne faut pas oublier que l'acceptation sans réserves entraîne *la présomption de bon conditionnement et de conformité de poids*.

Les réserves, au contraire, créent la présomption d'une faute à la charge du transporteur et, s'il y a contestation ou procès, il incombera au transporteur de faire tomber cette présomption. C'est une tâche qui ne va pas sans difficultés.

Le destinataire protestant une fois la livraison effectuée, c'est-à-dire lorsqu'il est en possession des marchandises, les rôles sont renversés. Il n'existe plus de présomption de faute contre le transporteur. (C. Lyon, 22 novembre 1899.) (1). Par conséquent, le destinataire doit prouver que la marchandise a périclité alors qu'elle se trouvait encore sous la garde du chemin de fer ; cette preuve est d'autant plus ardue à faire que le transporteur est plus avisé et qu'il est en mesure de ne négliger aucun des moyens susceptibles de dégager sa responsabilité.

Art. 106. — En cas de refus ou de 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 (2).

Le dépôt ou séquestre et ensuite le transport dans un dépôt public peut en être ordonné.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

Ainsi que l'a fort bien expliqué notre excellent collaborateur au *Bulletin des Transports*, M. Karnix (3) :

« L'observation de cette règle devient d'une importance capitale en matière d'avaries ou de pertes partielles : en pareil cas, il est toujours très imprudent de prendre livraison, *même sous réserves*, avant d'avoir fait constater par expert l'état de la marchandise, l'étendue du dommage et les causes, possibles, présumables ou certaines, qui l'ont occasionné.

« Bien souvent les gares, dans le but de déterminer les destinataires à prendre livraison, leur promettent *verbalement* de

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} juin 1900.

(2) Voir, aux annexes, la formule de requête.

(3) Etude sur l'expertise, *Bulletin des Transports*, 1^{er} mai 1902.

les indemniser du préjudice subi : il ne faut jamais se contenter d'une promesse de ce genre, ni même d'une promesse écrite qui ne serait pas formelle et parfaitement explicite, parce qu'en prenant livraison on détruit par cela même, le plus souvent, tous les moyens qu'on pouvait avoir de démontrer la responsabilité de la Compagnie.

« Il importe, en effet, que l'expert puisse voir la marchandise tandis qu'elle est encore entre les mains de la Compagnie, et même sur wagon si la manutention incombe au commerce, c'est-à-dire, d'une manière générale, *avant que le destinataire y ait touché*. C'est dans ces conditions seulement qu'il pourra apprécier en pleine connaissance de cause, d'abord si la présomption d'irresponsabilité invoquée par la Compagnie est admissible, ensuite si, étant admissible en soi, elle ne se trouve pas détruite par la preuve contraire.

« Lorsque le destinataire effectue lui-même le déchargement, il peut arriver qu'il ne s'aperçoive de l'avarie que pendant le cours de cette opération : dans ce cas, le déchargement doit être aussitôt suspendu pour recourir immédiatement à l'expertise. On conçoit sans peine que l'expert trouvera, le plus souvent, dans la connaissance du point où l'avarie commence à se montrer, une indication très précise au point de vue de la détermination de la responsabilité.

Ceci dit, bien entendu, pour la majorité des cas et sans préjudice des exceptions que peuvent nécessiter certains transports.

« Une chose qu'il est bon de ne pas perdre de vue, c'est que, même si l'expertise ne démontre pas la responsabilité de la Compagnie, elle peut être très utile au destinataire en établissant, le cas échéant, que l'avarie est imputable à l'expéditeur, soit que la marchandise ait été mal emballée ou mal chargée, soit pour tout autre motif. Il est évident qu'en pareil cas, même si la marchandise voyage aux risques et périls du destinataire, celui-ci a recours contre l'expéditeur pour les avaries qui proviendraient de son fait.

« L'expertise est, en résumé, la seule sauvegarde des intérêts du destinataire, qui ne doit jamais hésiter à recourir à cette mesure conservatoire, lorsque les expéditions présentent des traces d'*avaries* ou de *manquants* dont la Compagnie n'accepte pas la responsabilité.

« Elle doit avoir lieu contradictoirement, le destinataire et

la Compagnie présents, *ou dûment appelés*. (Voir art. 103 C. comm.)

« Le destinataire agira sagement en y assistant lui-même ou en s'y faisant représenter par une personne capable de suivre les opérations de l'expert, de réfuter au besoin les allégations de la Compagnie, et d'appeler l'attention de l'expert sur les points qui pourraient lui échapper. »

Ainsi qu'il est dit dans l'affiche de la *Ligue de défense*, l'expertise judiciaire prévue par l'art. 106 n'est pas absolument indispensable si, d'ailleurs, les parties en cause (le chef de gare et le destinataire) sont d'accord pour s'en remettre à la décision d'un ou de plusieurs experts choisis par eux. On peut, par conséquent, recourir, surtout s'il s'agit d'une affaire de peu d'importance, à une *expertise amiable*, faite dans les mêmes conditions et après engagement mutuel de chacune des parties, pris par écrit pour plus de sûreté, de se conformer aux conclusions du rapport de l'expert.

Nous ajouterons, enfin, que l'expertise n'entraîne pas nécessairement des suites judiciaires.

Si, en effet, le rapport de l'expert conclut à la *responsabilité de la Compagnie*, ou celle-ci s'y soumettra et indemnera l'ayant droit, ou bien elle résistera et se laissera assigner devant le tribunal.

Dans le premier cas, l'ayant droit aura obtenu, *sans aucun frais*, la satisfaction à laquelle il prétendait.

Dans le second cas, satisfaction lui sera donnée par le ou les juges devant qui l'affaire *pourra* être portée, les juges s'en rapportant presque toujours *aux constatations des experts*.

On trouvera plus loin, aux annexes, une formule de demande d'expertise.

L'art. 106 du Code de commerce, dernier alinéa, ouvre au voiturier non payé du prix de la voiture une simple faculté (la vente) que l'on ne saurait arbitrairement convertir en obligation. (Cass., ch. civ., 12 mars 1890; Tr. comm. Seine, 17 décembre 1898.) (1).

Il en résulte que, — lorsqu'une Compagnie a fait connaître à l'expéditeur que la marchandise est restée entre ses mains, par suite de non-réception par le destinataire, — on ne saurait rendre cette Compagnie responsable des conséquences dommageables résultant, pour l'expéditeur, du retard apporté par lui

(1) *Bulletin des Transports*, 1^{er} mars 1899.

à disposer de cette marchandise. (Cass., ch. civ., 31 juillet 1888, 6 mai 1890.)

L'article 106 n'apportant aucune dérogation à la règle générale édictée par l'article 1382, il s'en suit que le voiturier qui fait vendre la marchandise refusée par le destinataire sans observer au préalable les formalités prescrites par ledit article 106, commet sans doute un acte pouvant engager sa responsabilité, mais il ne peut être tenu à des dommages-intérêts envers l'expéditeur qu'autant qu'il est établi que l'inobservation de ces formalités a été la cause d'un préjudice. (Cass., ch. civ., 8 août 1888, 25 février 1896.) (1).

De même une Compagnie qui fait vendre des marchandises dont il n'a pas été pris livraison, sans remplir les formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce, n'engage pas sa responsabilité d'une manière absolue et n'est tenue de rembourser à l'ayant droit une somme supérieure au produit de la vente que dans le cas où il serait établi que cette vente aurait causé un préjudice au propriétaire de la marchandise. (Cass., 17 mai 1883; Ch. réunies, 10 mai 1886; 26 janvier 1887.)

Enfin une Compagnie qui fait vendre des marchandises sujettes à détérioration, après refus du destinataire d'en prendre livraison, ne fait qu'user de son droit, cette mesure s'imposant dans l'intérêt commun. (Tr. comm. Nérac, 21 septembre 1899.) (2).

Nous ajouterons que les Compagnies sont autorisées à vendre, sans avis préalable ni formalités judiciaires, les colis postaux en souffrance ou refusés qui seraient sujets à détérioration ou à corruption.

ART. 107. — Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques.

ART. 108 (Loi du 11 avril 1888). — Les actions pour avaries, pertes ou retard auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles le contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 (3) du Code de procédure civile sont prescrites dans le délai de cinq ans.

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} novembre 1896.

(2) *Ibidem*, 1^{er} décembre 1899.

(3) ART. 541 C. proc. civ. — Il ne sera procédé à la revision d'aucun

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aurait été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

Les prescriptions de l'art. 108 ne peuvent être interrompues que par les moyens indiqués dans les art. 2244 et suiv. C. civ. (1).

Il a été jugé que l'accusé de réception qui est adressé par une Compagnie, en réponse à une réclamation écrite, au propriétaire de la marchandise transportée, ne constitue pas une cause suffisante pour interrompre la prescription (Cass., 11 juin 1877, 25 juin 1884, 9 décembre 1901) (2); de même que de simples démarches amiables faites par les destinataires (Cass., 30 mars et 1^{er} décembre 1874, 10 mai 1876, 19 juin 1895); ou encore la promesse d'un chef de gare de faire régler à l'amiable une réclamation formulée à l'occasion d'avaries. (Cass., 29 décembre 1874.)

compte, sauf aux parties, s'il y a erreurs, omissions, faux ou doubles emplois, à en former leurs demandes devant les mêmes juges.

(1) ART. 2244. — Une citation en justice, un commandement ou une saisie, signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, forment l'interruption civile.

ART. 2248. — La prescription est interrompue par la reconnaissance que le débiteur ou le possesseur fait du droit de celui contre lequel il prescrivait.

(2) *Bulletin des Transports* du 1^{er} janvier 1902.

ANNEXES

Factage et Camionnage.

Le factage est le transport de la gare au domicile du destinataire, ou du domicile de l'expéditeur à la gare, des marchandises transportées en grande vitesse. La même opération porte le nom de camionnage lorsqu'elle s'applique aux marchandises transportées en petite vitesse.

L'article 52 du cahier des charges impose aux Compagnies l'obligation « de faire soit par elles-mêmes, soit par un intermédiaire dont elles répondent, le factage et le camionnage pour la remise, au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui leur sont confiées ».

Factage et camionnage doivent être faits par les Compagnies aux prix des tarifs homologués. (Tr. comm. Seine, 11 juin 1883.)

Les traités que font les Compagnies avec des intermédiaires pour assurer la livraison des marchandises qu'elles transportent doivent être soumis à l'Administration supérieure et n'ont de valeur légale qu'autant qu'ils ont été homologués par le ministre des Travaux publics.

L'article 52 du cahier des charges n'oblige pas les Compagnies à créer un service de factage et de camionnage au départ. On pourrait en conclure que, lorsqu'elles en établissent un, elles sont libres de le faire fonctionner à leur fantaisie. Il n'en est rien. Le service de factage et de camionnage au départ est réglementé tout comme celui qui fonctionne dans le sens inverse et soumis à des conditions et des prix que les Compagnies ne peuvent enfreindre. La création en est facultative pour les Compagnies ; mais, une fois qu'il est créé, il ne fonctionne plus facultativement.

Les Compagnies sont responsables des fautes de leurs préposés. (Loi du 15 juillet 1845, art. 22.) Au reste, l'art. 52 du cahier des charges porte « qu'elles répondent des intermédiaires qu'elles se substituent ». Les camionneurs, qui sont leurs sous-traitants, sont à la fois des préposés et des intermé-

dières qu'elles emploient dans leurs relations avec le public et qui sont tenus de se conformer, pour leurs opérations, aux tarifs homologués, à peine de contravention à l'art. 21 de la loi de 1845. (Cass., 20 mai 1868; C. Lyon, 4 août 1881.)

Voir page 132 « Correspondants des Compagnies ».

Délais de Camionnage. — Les délais de camionnage sont indépendants des délais de transport; ils s'ajoutent aux délais accordés pour la livraison en gare. Si donc le délai de camionnage à domicile est fixé par les tarifs homologués à deux jours, ces deux jours doivent être ajoutés au jour accordé pour la livraison en gare. (Cass., 25 avril 1877; C. Toulouse, 22 décembre 1893.)

Les conditions générales d'application du tarif de camionnage des marchandises dans Paris sont les suivantes :

Pour le camionnage des marchandises à remettre ou à prendre à domicile, les délais fixés par les arrêtés ministériels pour le transport et les opérations de gare, au départ et à l'arrivée, sont augmentés de deux jours. Ce délai ne comprend pas les jours fériés. Il ne pourra être augmenté qu'en cas d'encombrement ne provenant pas du fait de la Compagnie et notifié au commissaire de surveillance administrative 24 heures à l'avance, avec rapport justificatif à l'appui.

Pour les marchandises à prendre à domicile, de même que pour les marchandises primitivement adressées en gare et livrées ensuite à domicile, le délai de deux jours ne courra qu'à partir du moment où l'ordre écrit d'enlèvement ou de livraison aura été reçu par la gare.

Les marchandises apportées par les expéditeurs dans les bureaux de ville de la Compagnie ne sont soumises qu'à une augmentation de délai de 24 heures par rapport à celles qui sont remises directement dans les gares.

Les marchandises pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront pas présentées au destinataire les dimanches et jours fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite, soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le destinataire.

Le fait de la demande dans les conditions ci-dessus indiquées dégage complètement la Compagnie des conséquences de la non-livraison des colis les dimanches et jours fériés. (Extrait de l'arrêté ministériel du 9 mai 1891.)

A moins du consentement des destinataires, les marchandises ne pourront être livrées ou enlevées à domicile avant sept heures du matin, ni après sept heures du soir.

Les marchandises conduites à domicile et non livrées par suite de l'absence du destinataire, d'une fausse indication, ou bien d'un refus non justifié par une faute de la Compagnie, seront ramenées en gare et le camionnage, au retour, sera taxé au même prix qu'à l'aller.

Les taxes sont perçues sur un poids minimum de 100 kilogram-

mes, et au-dessus de 100 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

En province, les conditions auxquelles s'effectue le camionnage varient suivant les Compagnies et les localités.

Délais de factage dans Paris. — Au départ, les articles de messagerie, marchandises à grande vitesse, finances et valeurs remis dans les bureaux de ville de la Compagnie ou enlevés à domicile sont transportés à la gare et expédiés par chemin de fer au plus tard dans les 24 heures de leur remise dans les bureaux de ville, ou dans les 48 heures de la réception, par la gare, de l'ordre d'enlèvement à domicile.

A l'arrivée, les articles de messagerie, marchandises à grande vitesse, finances et valeurs sont transportés au domicile du destinataire, dans les délais fixés par l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 (article 1^{er}) : 5 heures pour les denrées alimentaires à destination des halles centrales, 10 heures pour les autres articles de messagerie.

Ces deux délais seront comptés à partir de l'arrivée effective du train réglementaire qui a dû effectuer le transport ; mais on déduira pour le calcul du second les heures de nuit, telles qu'elles sont déterminées par l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 1866 pour la livraison, en gare, des expéditions de grande vitesse. (Article 2 de l'arrêté ministériel du 16 mars 1884.)

Pour les expéditions primitivement adressées en gare et livrées ensuite à domicile sur l'ordre des destinataires, les délais fixés par l'arrêté ministériel du 16 mars 1884 courent à partir du moment où l'ordre de livraison à domicile aura été reçu par la gare.

Les marchandises pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur ne seront pas présentées au destinataire, les dimanches et jours fériés, lorsque la demande écrite en aura été faite soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le destinataire.

Le fait de la demande, dans les conditions ci-dessus indiquées, dégage complètement la Compagnie des conséquences de la non-livraison des colis les dimanches et jours fériés. (Extrait de l'arrêté ministériel du 9 mai 1891.)

Les marchandises conduites à domicile et non livrées par suite de l'absence du destinataire, d'une fausse indication ou bien d'un refus non justifié par une faute de la Compagnie, seront ramenées en gare, et le factage, au retour, sera taxé au même prix qu'à l'aller.

De même que pour le camionnage, les délais de factage en province varient suivant les localités.

Les taxes de factage et de camionnage comprennent le chargement sur le camion et le déchargement à l'entrée du domicile du destinataire des colis. C'est illégalement qu'une Compagnie réclamerait un supplément pour un surcroît de manutention rendu nécessaire par la vérification des employés de l'octroi. (C. Reims, 18 juin 1872.)

Il a été jugé que la descente en cave d'une pièce de vin sort du cadre de l'opération de transport et de camionnage ; par suite, si un accident survient au cours de cette descente, la Compagnie ne peut en être responsable. (Tr. civ. de la Seine, 6^e ch. suppl., 2 février 1898.)

Enfin les Compagnies de chemins de fer ne peuvent se prévaloir d'une stipulation de livraison à domicile lorsque le destinataire, usant de la faculté qui lui est accordée par l'art. 52 du cahier des charges, a fait connaître en temps opportun son intention de recevoir lui-même ou faire recevoir sa marchandise en gare. (Cass., 6 juillet 1903.) (1).

Correspondants des Compagnies. — L'article 52 du cahier des charges a limité le monopole des Compagnies de chemins de fer en ce qui concerne le factage et le camionnage des marchandises, en leur interdisant, à moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises, desservant les mêmes voies de communication.

Les Compagnies de chemins de fer sont donc tenues de traiter sur un pied d'égalité les entrepreneurs de transport. Toute atteinte à l'égalité de traitement ouvre, par suite, aux intérêts lésés une action en dommages-intérêts.

Il suit de là que le sous-traitant d'une Compagnie ne peut camionner, *pour le compte de cette Compagnie*, des marchandises au-dessous du tarif homologué. La violation de cette règle le met en contravention avec l'article 21 de la loi de 1845. Mais traiter de gré à gré *avec ses clients*, comme camionneur libre, et à des prix inférieurs au tarif de la Compagnie, est un droit qui lui a été reconnu par un arrêt de la Cour de Rennes du 27 juillet 1889, aux termes duquel :

Si le camionneur attiré de la Compagnie est tenu, dans son service obligatoire, de se conformer au tarif homologué, il est libre, quand il opère au nom et pour le compte des particuliers, de débattre avec eux ses conditions, sans pour cela faire acte de concurrence déloyale vis-à-vis des autres entrepreneurs.

Le contrat passé avec la Compagnie pour le transport des marchandises livrables en gare prend fin du moment où elles sont mises

(1) Voir plus loin « Camionneurs libres ».

à la disposition du destinataire, et il appartient à celui-ci de les prendre lui-même ou de les faire enlever par un tiers, quel qu'il soit.

Si elles sont livrables à domicile, port dû, leur camionnage, à défaut de toute indication contraire, rentre sans doute dans les attributions de la Compagnie ou de son correspondant et doit par suite être payé conformément au tarif. Mais il est loisible au destinataire de résilier partiellement le contrat primitif et de demander leur remise en gare, soit à lui, soit à toute personne qu'il lui plaira de désigner par un ordre général ou spécial.

Dans l'un comme dans l'autre cas, rien n'interdit au camionneur choisi, fût-il celui de la Compagnie, de consentir au profit du commerce telle réduction de prix que bon lui semble.

Commissionnaires de transport. Camionneurs libres.

Les rapports des commissionnaires de transport avec les chemins de fer sont réglés par l'art. 47 du cahier des charges. Après avoir reconnu le droit pour les particuliers de grouper des colis isolés à l'adresse d'un destinataire unique, cet article stipule « que le bénéfice de cette disposition ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis ».

Ainsi donc, ces entrepreneurs n'échappent à la taxe du tarif exceptionnel (0 fr. 25 par tonne et par kilomètre) qu'à la condition de réunir les colis soumis à cette taxe en un seul, et de l'adresser à un destinataire unique, chargé d'en faire la répartition.

L'article 2 de la loi du 30 mars 1872 est venu ajouter à ces obligations. Il est ainsi conçu :

Les entrepreneurs de messageries et autres intermédiaires de transport qui réunissent en une ou plusieurs expéditions des colis ou paquets envoyés à des destinataires différents sont tenus de remettre aux gares expéditrices un bordereau détaillé et certifié, écrit sur du papier non timbré et faisant connaître le nom et l'adresse des destinataires réels. — Il sera délivré, outre le récépissé pour l'envoi collectif, un récépissé spécial à chaque destinataire. Ces récépissés spéciaux ne donneront pas lieu à la perception du droit d'enregistrement au profit des Compagnies de chemin de fer ; mais ils seront établis par les entrepreneurs de transports eux-mêmes sur des formules timbrées que les Compagnies de chemins de fer tiendront à leur disposition, moyennant remboursement des droits et frais. Les numéros de ces récépissés seront mentionnés sur le registre de factage ou de camionnage que lesdits entrepreneurs ou intermédiaires sont tenus de faire signer pour décharge par les destinataires. — Ces livres ou registres seront représentés à toute réquisition aux

agents de l'enregistrement. — Chaque contravention aux dispositions qui précèdent sera punie d'une amende de 50 francs, et de 100 francs dans le cas de récidive dans le délai d'un an. — Ces contraventions seront constatées par tous les agents ayant qualité pour verbaliser en matière de timbre et par les commissaires de surveillance administrative.

Faisant application de ces principes, le tribunal civil de la Seine a condamné un entrepreneur de transports à une indemnité de 5751 fr. 20 parce que : d'une part, les récépissés timbrés et spéciaux n'avaient pas été créés pour un certain nombre de colis groupés et que, d'autre part, les bordereaux collectifs sur papier libre ne contenaient pas tous les numéros des colis groupés. (Jugement du 10 novembre 1899.) (1).

Tenus par les exceptions qui précèdent, les commissionnaires de transport sont soumis, quant au reste, au droit commun (2). Groupent-ils des marchandises de natures diverses ? Le prix de la marchandise dont la taxe est la plus élevée est applicable au colis groupé, à moins que chacune des marchandises qui entrent dans le groupage ne soit désignée, sur la déclaration, par sa nature et son poids. (Art. 6 des conditions d'application des tarifs généraux.)

Le camionneur libre qui prend livraison d'une marchandise au nom du destinataire réalise le contrat de transport conclu entre l'expéditeur et la Compagnie au profit du destinataire, absolument comme si la livraison était faite à celui-ci.

Le camionneur n'est donc pas commissionnaire intermédiaire entre la Compagnie et le destinataire ; il y a en réalité deux contrats de transport : l'un, intervenu entre l'expéditeur et la Compagnie, a pris fin au moment de la livraison au camionneur représentant du destinataire, l'autre, conclu entre le camionneur et le destinataire, commence à recevoir son exécution par le fait de cette même livraison. C'est pour cette raison que la Compagnie cesse d'être responsable si le camionneur a pris livraison sans réserver les droits de son mandant.

La situation vis-à-vis du camionneur de la Compagnie, agissant au nom et pour le compte de cette dernière, est absolument inverse et le contrat primitif de transport, en cas de livraison à domicile par la Compagnie, ne prend fin qu'au moment de cette livraison.

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} mars 1900.

(2) Voir « *Législation des Transports* ».

Au-delà. — L'article 52 du cahier des charges réserve au destinataire de marchandises livrables à domicile le droit d'en prendre livraison en gare. « Toutefois, y est-il dit, les expéditeurs et les destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises. »

Longtemps les Compagnies ont soutenu que l'expéditeur est le mandataire nécessaire du destinataire et elles en tiraient le droit de camionner, malgré l'opposition du destinataire, les marchandises livrables à domicile. Dès 1872, la Cour de cassation condamnait cette prétention. Mais cet échec ne les rebuta pas (1). Elles reprenaient leur thèse en 1879, émettant la prétention cette fois de faire payer aux destinataires, pour les expéditions livrables à domicile, les frais de camionnage de marchandises qui avaient été transportées par des camionneurs libres. Elles se faisaient encore condamner. (C. Toulouse, 24 juin 1879.)

Elles ont depuis changé leur arme d'épaulé. Au camionneur libre, mandataire du destinataire, qui se présente pour prendre livraison de colis livrables à domicile, elles remettent bien les colis; mais elles gardent l'au-delà, payé par l'expéditeur, pour le transport de ces colis, de la gare au domicile du destinataire. Elles ont soutenu que le camionneur est sans lien de droit avec elles, parce qu'il n'est pas partie au contrat de transport. De nombreux jugements leur ont appris que la thèse ne pouvait se soutenir. (Cass., 2 décembre 1891.)

L'arrêt du 2 décembre 1891 de la Cour souveraine présente trop d'intérêt pour ne pas être reproduit ici.

La Compagnie de Lyon en avait appelé de deux jugements rendus contre elle, par le tribunal de commerce de Montargis, le 29 juillet 1886 et le 6 janvier 1887. Condamnée en appel, le 1^{er} mai 1889, par la Cour d'Orléans qui confirma les deux jugements consulaires en adoptant les motifs des premiers juges, elle se pourvut devant la Cour de cassation, qui rendit l'arrêt ci-après :

La Cour... :

Statuant sur l'unique moyen du pourvoi, tiré de la violation des art. 101 du C. comm., 1121 et 1377 C. civ. ;

Attendu qu'aux termes de l'article 52 du cahier des charges annexé aux décrets de concession du 12 juin 1857, si les Compagnies de chemin de fer sont tenues de faire le camionnage pour la remise

(1) Voir « Factage et camionnage ».

au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui leur sont confiées, les destinataires restent toujours maîtres de faire, par eux-mêmes ou par un intermédiaire de leur choix, le camionnage des dites marchandises ;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, d'une part, que le montant de la réclamation de B... contre la Compagnie représente les sommes versées à la dite Compagnie par les expéditeurs pour le camionnage de marchandises expédiées franco livrables à domicile ; d'autre part, que ces camionnages ont été effectués par B..., choisi à cet effet par les divers destinataires et désigné par eux à la demanderesse en cassation ;

Attendu que, pour repousser l'action en paiement des sommes litigieuses la Compagnie soutient qu'aucun lien de droit n'existe entre elle et le camionneur, étranger aux stipulations de la lettre de voiture, et quelle ne pourrait être redevable des dites sommes qu'aux expéditeurs ou aux destinataires ;

Mais attendu que, nonobstant la mention de « livraison à domicile » insérée dans la feuille d'expédition par l'expéditeur et la Compagnie, et sauf convention contraire, le destinataire conserve la faculté, que lui réserve expressément l'article 52 prérappelé, de faire opérer par un intermédiaire de son choix le camionnage des colis à son domicile ; que, d'un autre côté, tout expéditeur qui stipule le transport d'une marchandise pour la faire parvenir à une personne déterminée stipule évidemment dans les termes de l'art. 1121 du Code civil, c'est-à-dire pour le destinataire et éventuellement, par voie de conséquence, pour le voiturier que celui-ci choisira, d'après le droit qui lui est également réservé, à l'effet de camionner la marchandise entre la gare et le domicile ;

Attendu que, dans les circonstances de la cause, en déclarant que B... a qualité pour réclamer à la Compagnie le prix des transports par lui effectués à son lieu et place, l'arrêt attaqué n'a violé ni les articles invoqués par le pourvoi, ni aucune autre disposition de la loi ;
Rejette le pourvoi.

Le camionneur est, par rapport à la Compagnie, le représentant du destinataire, tiers prévu par l'art. 1121 du Code civil, ainsi que le rappelle la Cour de cassation, et si l'on peut stipuler au profit d'un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même, « on ne peut plus révoquer la stipulation qu'on a faite, si le tiers a déclaré vouloir en profiter ».

Or, du moment que le camionneur, au nom du destinataire, demande livraison en gare de la marchandise, il manifeste ainsi, de la part de celui-ci, l'intention de profiter de la stipulation faite à son profit. A partir de ce moment, l'expéditeur ne peut plus rien révoquer de sa stipulation ; la Compagnie, en lui remboursant un au-delà, lui paye une somme dont elle doit compte à un tiers, le destinataire, et qu'en tout état de cause ce tiers est fondé à répéter contre elle.

Nous ajouterons que les destinataires, ou leurs mandataires, ne peuvent invoquer l'art. 52 du cahier des charges pour se faire restituer le prix du factage payé par l'expéditeur, de colis postaux adressés à *domicile* et dont il a été pris livraison *en gare*.

« Considérant qu'aux termes de l'article 3 du décret du 19 avril 1881 l'affranchissement des colis postaux est obligatoire ; que l'expéditeur a le choix entre deux taxes, l'une de 0 fr. 60, l'autre de 0 fr. 85, suivant qu'il demande que le colis soit remis en gare ou livré à domicile et qu'après ce choix la taxe perçue n'est susceptible d'aucune réduction ; qu'ainsi et sans qu'il soit besoin de rechercher si les sieurs G... et M..., simples commissionnaires de transports, auraient qualité pour se plaindre du refus qui leur a été opposé par la Compagnie du Midi, c'est avec raison que le ministre du Commerce a rejeté leur réclamation. » (Arrêt du Conseil d'Etat du 20 mai 1893.)

Laisse pour compte

Nous conseillons la prudence en fait de *laissé pour compte*. Certains auteurs ne l'admettent en aucun cas et voici sur quoi ils fondent leur opinion :

L'article 1134 du Code civil, disent-ils, dispose « que les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites et qu'elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel ou pour les causes que la loi autorise ».

Le contrat de transport, étant une de ces conventions, ne peut, par suite, être converti en contrat de vente, car, aux termes de l'art. 1142 C. civ., « toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur ».

Or, le laissé pour compte est-il autre chose que la substitution d'un contrat de vente au contrat de transport ?

Les tenants de cette doctrine s'appuient sur la jurisprudence constante, à ce qu'il paraît, du tribunal de commerce de la Seine, et ils citent de ce tribunal un jugement du 18 avril 1883 décidant :

« Que si le sieur G..., en raison du retard apporté à la remise de la marchandise, soutient qu'elle était à ce moment de nulle valeur et refuse d'en prendre livraison il est établi que, dans aucun cas, le retard dans la livraison d'un colis ne peut avoir pour effet de transformer un contrat de transport en un contrat de vente et autoriser le propriétaire du colis à le laisser pour compte au voiturier ; qu'il y a lieu, en conséquence, d'obliger G... à prendre

« livraison de la dite marchandise dans un délai à impartir, et, par suite, de repousser la demande en paiement. »

Le Tr. de comm. de Marseille a jugé de même, le 3 mai 1886 :

« La réception d'un objet arrivé avarié par le chemin de fer ne laisse au réceptionnaire que le droit de réclamer une indemnité pour avarie, alors même qu'elle est accompagnée de réserves, mais le rend non recevable à laisser l'objet pour compte au transporteur. »

On remarquera que la théorie absolue que nous avons exposée plus haut reçoit ici un correctif du fait de la réception par le destinataire du colis avarié.

Le même tribunal a décidé le 24 mars 1887 :

« Que l'obligation pour une Compagnie de livrer la marchandise au destinataire se résout en dommages-intérêts, conformément à l'art. 1142 du C. civ., lorsqu'elle n'est pas remplie, à raison des avaries qui diminuent la valeur ou l'utilité de la chose transportée; que la Compagnie ne peut être forcée de remettre l'objet en bon état avant de le livrer; qu'elle doit mettre le destinataire en mesure et en demeure de prendre livraison, mais avec offres de réparer le préjudice causé. »

Sous le bénéfice des observations que nous avons déjà présentées, nous nous hasardons à dire que l'absolu de cette théorie la ruine.

Le transporteur est un mandataire et un mandataire salarié à qui la responsabilité relative aux fautes doit être appliquée rigoureusement (art. 1992 C. civ.). Qu'est-ce à dire, s'il remet au destinataire un panier de poissons pourris parce qu'il l'a retenu au delà des délais légaux? Le contrat de vente ne se substitue-t-il pas, par la force des choses, au contrat de transport? On pourrait nous dire que la substitution d'un contrat à un autre est une question de mesure, mais il est évident que, du moment que le cas de substitution s'impose, dans certaines circonstances, la théorie qui repousse cette substitution n'existe plus. Nous ne sommes pas seuls pour défendre cette opinion.

Le célèbre jurisconsulte Pardessus dit « que les voituriers ne peuvent se borner à offrir une indemnité proportionnée à la diminution de prix que l'avarie a causée; ils sont tenus de garder la marchandise pour compte et de la payer à dire d'experts ».

La Cour de cassation (Chambre des requêtes) a jugé, le

3 août 1835, dans une affaire de retard, que la marchandise peut être laissée pour compte :

« Attendu, dit son arrêt, que la loi, en gardant le silence sur le mode de l'indemnité à laquelle elle soumet les transporteurs pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à destination, a laissé aux tribunaux à déterminer cette indemnité d'après les faits et les circonstances; d'où il suit que, dans l'espèce, en choisissant pour régler l'indemnité, qui n'était pas contestée, un mode de réparation entre plusieurs autres, la Cour n'a fait qu'user du droit qu'elle avait et n'a violé aucune loi. » (Duverdy-Cotelle, *Traité de la législation des chemins de fer.*)

Les auteurs qui défendent l'inadmissibilité du « laissé pour compte » ne manquent pas de menacer des foudres de la Cour de cassation les tribunaux qui jugeraient contre leur doctrine. Les tribunaux n'ont rien à craindre de ce côté: « Lorsque, dit Mourlon (tome XI, page 586), les juges, appelés à statuer sur un différend qui leur est soumis, font une fausse application d'une loi générale, leur décision, renfermant une *erreur sur le droit*, peut être soumise à la censure du Tribunal de cassation et cassée par lui. Il n'en est pas de même lorsqu'ils se trompent sur le sens d'une convention, lorsqu'ils l'interprètent mal. La Cour de cassation, en effet, tient toujours pour constants, pour vrais, les faits qui sont l'objet de la décision soumise à son examen; son rôle se borne à rechercher si les juges ont ou non appliqué justement la loi aux faits, tels qu'ils sont posés dans le jugement. Au premier cas, elle maintient le jugement; elle le casse au second. Or, lorsqu'un tribunal interprète mal la convention sur laquelle plaident les parties; lors, par exemple, qu'il décide en fait qu'elle est un *échange* tandis qu'elle est une *vente*, il n'y a là qu'une *erreur de fait* qui échappe à la censure de la Cour de cassation. »

Le même auteur ajoute : « Il en serait autrement si, après avoir reconnu que la convention est tel contrat, par exemple une *vente*, le tribunal lui faisait l'application des règles qui sont propres à un autre contrat, par exemple à l'*échange* : il y aurait alors violation d'une loi générale et par conséquent *erreur de droit*. »

Il est donc permis aux tribunaux, pour se rapprocher des satisfactions que souvent commande l'équité et qu'entrave une trop stricte interprétation de la loi, d'appliquer les règles d'un contrat à un autre contrat, les règles du contrat de vente au contrat de transport, par exemple, sous la condition de ne pas

qualifier le contrat interprété, sans tomber pour cela sous la censure de la Cour de cassation. Et ainsi tombe sous un troisième argument la théorie de ceux qui repoussent la substitution d'un contrat à l'autre dans l'interprétation des conventions.

La question du laissé pour compte n'est pas susceptible de solution absolue. Elle doit être traitée avec mesure. S'agit-il d'un retard de peu d'importance ou d'avaries qui n'ôtent aux marchandises qu'une partie de leur valeur ? Il vaut mieux, en ce cas, faire payer la dépréciation par la Compagnie et généralement offerte par celle-ci. — Jugé en ce sens dans le cas d'un retard de 50 jours d'une balle de cuir tanné : le destinataire a été condamné à prendre livraison de ladite balle moyennant la paiement d'une indemnité égale à 30 p. 100 de la valeur de la marchandise. (Tr. comm. Saint-Omer, 6 janvier 1891.)

Le 16 décembre 1893, le tribunal de commerce de Libourne a refusé de laisser pour compte à la Compagnie d'Orléans 242 mètres de toiles dont 120 mètres avaient été mouillés sur une largeur de 0 m. 25, par de l'eau de marée. Il admit les offres de ladite Compagnie, qui consistaient à payer à l'ayant droit, suivant expertise, la valeur de la toile avariée.

Le 24 novembre 1897, le tribunal de commerce de la Seine, au sujet d'un retard de 7 jours dans le transport en G. V. d'une caisse de cigares, a jugé : « Que si, en raison de ce retard, les destinataires peuvent être fondés à réclamer aux transporteurs des dommages et intérêts pour le préjudice qui leur aurait été causé de ce chef, ils ne sauraient valablement demander paiement du prix de la marchandise, c'est-à-dire transformer le contrat de transport en un contrat de vente, alors surtout qu'il n'est pas justifié, ni même allégué, que le retard qui sert de base à la demande ait eu pour conséquence d'avarier la marchandise transportée ou de la rendre impropre à la consommation (1). »

Pour nous résumer, le *laissé pour compte* n'est généralement admis par les tribunaux que dans l'hypothèse où les marchandises en retard ou avariées seraient dans un tel état que l'on ne pourrait les vendre, qu'elles seraient impropres à tout emploi ou même qu'elles ne répondraient plus à celui auquel on les destinait : « des articles de modes, par exemple. »

(1) *Bulletin des Transports*, 1^{er} octobre 1898.

(Tr. comm. Seine, 25 mars 1862 ; C. Paris, 18 mai 1863 ; Tr. comm. Marseille, 6 août 1900.) (1).

Ou qu'elles auraient perdu toute valeur marchande (C. Agen, 12 mai 1899) (2), ou leur identité artistique, s'il s'agit d'un objet d'art avarié, d'une statue en marbre, en la circonstance :

« Attendu que le laissé pour compte est une mesure exceptionnelle que les Tribunaux ne doivent prononcer que pour des motifs graves et sérieux ;

« Attendu qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un objet d'art ; que la suppression de la partie brisée, même adroitement dissimulée par quelques coups de ciseau, ferait perdre au buste dont il s'agit son caractère particulier et en changerait complètement la nature ; que le buste aurait encore une certaine valeur, mais ne serait plus l'œuvre complète que l'artiste a créée, mais une autre entièrement différente qu'il ne serait même plus permis de vendre comme étant la reproduction de l'œuvre. » (Tr. comm. Tourcoing, 12 mai 1903.) (3).

Il n'est pas admis pour cause de simple manquant. (Tr. comm. Rouen, 11 février 1898 (4) ; Marseille, 7 septembre 1900.) (5).

Il importerait peu que le destinataire, pour ne pas manquer la vente, eût fait une seconde commande de la même marchandise, s'il est commerçant, c'est-à-dire en meilleure position que la Compagnie de tirer parti de la marchandise. (C. Bordeaux, 11 août 1854 ; Tr. comm. Marseille, 6 août 1900.)

Nous terminerons ces observations en disant qu'en matière de laissé pour compte les tribunaux ont un pouvoir souverain d'appréciation et que la jurisprudence l'admet plus facilement s'il s'agit d'avaries qu'en matière de retard.

Bâchage des wagons.

Les Compagnies peuvent, en principe, employer pour le transport des marchandises qui leur sont confiées, ou fournir aux expéditeurs qui, aux termes des conditions communes ou particulières des tarifs appliqués, en effectuent eux-mêmes le chargement, soit des wagons *couverts*, soit des wagons *découverts*.

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} octobre 1900.

(2) *Ibidem*, 1^{er} novembre 1899.

(3) *Ibid.*, 1^{er} juillet 1903.

(4) *Ibid.*, 1^{er} mai 1898.

(5) *Ibid.*, 1^{er} novembre 1900.

Mais si le transport en wagon *découvert* n'est pas autorisé par les conditions des tarifs appliqués, elles ne peuvent se prévaloir, en cas d'avaries résultant de l'emploi de ces wagons, du premier alinéa de l'art. 2 des tarifs spéciaux P. V.

En outre, lorsque, le transport en wagon découvert n'étant pas autorisé, lesdites conditions sont également muettes en ce qui concerne l'opération *du bâchage* et n'imposent à l'expéditeur que celle *du chargement*, celui-ci satisfait aux obligations qui lui sont imposées, en remettant ses marchandises chargées sur wagon et en laissant, à la Compagnie, le soin de les bâcher, s'il y a lieu, à ses risques et périls.

L'expéditeur ne saurait, en ce cas, être responsable que des avaries résultant de la défectuosité *du chargement* (art. 2, § 3, des tarifs spéciaux) et non de celles résultant de la défectuosité *du bâchage*.

Il en serait de même dans le cas où il aurait effectué lui-même le *bâchage*, sans y être obligé par le tarif; mais il en serait tout autrement si, le bâchage lui incombant, il avait, *par sa défectuosité*, occasionné des avaries.

Dans tous les cas, que le bâchage soit fait par l'expéditeur ou par les Compagnies, celles-ci sont responsables des avaries résultant de la *défectuosité des bâches* fournies par elles, même gratuitement, au même titre qu'elles sont responsables des avaries occasionnées par la *défectuosité des wagons*.

Le tribunal de commerce de Saint-Etienne a fait application de ces principes dans les termes suivants :

« Sur l'exception d'irresponsabilité tirée de l'art. 2 des conditions
« d'application des tarifs spéciaux (1) :

« Attendu qu'avant la dernière décision ministérielle du 27 octobre
« 1900, applicable à partir du 1^{er} janvier 1901, la stipulation de non-
« garantie dans un contrat de transport en petite vitesse à prix réduit,
« sans exonérer le transporteur des conséquences de ses fautes, obli-
« geait les expéditeurs et les destinataires, contrairement à la pré-
« somption résultant de l'art. 1784 C. civ. et de l'art. 103 C. comm. à
« prouver la faute imputée par eux au transporteur comme cause du
« dommage dont ils demandaient la réparation; mais que, depuis la
« décision ministérielle du 27 octobre 1900, ces stipulations de non-
« garantie, dans les contrats de transports en petite vitesse à prix
« réduits, ont été sensiblement modifiées; que la décision prédatée y
« a substitué des stipulations identiques à celles contenues dans la
« Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 et que les
« nouvelles dispositions de cette décision, loin de confirmer sous une

(1) Approuvées par décision ministérielle du 27 octobre 1900. (Voir page 54.)

« autre forme les anciennes conditions des tarifs spéciaux réduits de
« la petite vitesse des Compagnies de chemins de fer, ne dégagent
« celles-ci, dans les espèces analogues à celle qui fait l'objet du pro-
« cès actuel, en ce qui concerne l'avarie survenue aux marchandises
« qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spé-
« ciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées
« par celui-ci ou par le destinataire qu'autant que l'avarie serait le
« résultat du danger inhérent à l'opération du chargement, ou du
« déchargement, ou d'un chargement défectueux ;

« Attendu qu'un principe essentiel domine toute la matière des
« transports, c'est que, quel que soit le tarif requis et appliqué, la
« Compagnie doit assurer aux marchandises qui lui sont confiées
« tous les soins que comporte leur nature et qui sont compatibles
« avec les nécessités du service ;

« Attendu, sans doute, que la Compagnie défenderesse n'était pas
« tenue de fournir pour l'expédition litigieuse un wagon couvert,
« puisque, d'une manière générale, les Compagnies sont libres de
« transporter comme elles l'entendent les marchandises qu'on leur
« confie pourvu qu'elles les fassent arriver en bon état à l'adresse
« du destinataire ; qu'elles peuvent, en principe, les transporter en
« wagons couverts ou sur wagons découverts ; mais qu'elles sont
« responsables des avaries autres que celles qui proviennent du vice
« propre de la chose ou de la force majeure ; que, par conséquent, la
« nature de la marchandise leur étant révélée par la demande de
« wagon et par la déclaration d'expédition, il leur appartient de pré-
« parer le transport par la fourniture d'un matériel suffisant et en
« bon état, et d'effectuer ledit transport dans des conditions suffisam-
« ment convenables pour qu'il s'accomplisse sans avaries ; que lors-
« que, pour leur commodité personnelle, elles ont chargé sur des
« wagons découverts ou obligé l'expéditeur à charger sur des
« wagons découverts, il est de leur devoir non pas seulement de four-
« nir une bâche pour couvrir les marchandises, mais bien, sauf
« indication contraire dans le tarif, d'effectuer elles-mêmes convena-
« blement, à leurs frais et sous leur responsabilité, le bâchage des
« wagons employés ;

« Que ce principe a d'ailleurs été consacré souverainement par la
« Chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt du 29 février
« 1892, où il est dit : « Attendu que les conditions du tarif spécial
« P. V., n° 8, tout en autorisant implicitement le transport en wa-
« gons découverts, n'exonèrent pas néanmoins les Compagnies des
« obligations qui incombent à tout transporteur, et notamment de
« celles qui consistent à donner aux marchandises les soins ordi-
« naires nécessaires pour leur conservation, lorsque ces soins sont
« compatibles avec les nécessités du service réglementaire ; que, dès
« lors, le bâchage des wagons découverts, lorsqu'il est nécessaire
« pour assurer la conservation de la chose transportée, à raison de
« la nature de cette chose et de l'état de l'atmosphère, rentre dans
« les soins généraux imposés au transporteur, et que, d'autre part,
« il n'est point incompatible avec les nécessités du service » ;

« Attendu que tel est le droit commun en matière de transport ;
« qu'il ne peut y être dérogé que par des conventions licites, c'est-à-
« dire en matière de chemins de fer, par des tarifs dûment homolo-

« gués; que c'est pour cela que, lorsque le bâchage doit être fait par
 « l'expéditeur, les tarifs doivent le prévoir; qu'en cas de silence du
 « tarif à ce sujet le bâchage incombe à la Compagnie toutes les
 « fois qu'il y a lieu d'y procéder, et que, si elle le laisse faire par
 « l'expéditeur, elle en assume en tous cas la responsabilité;

« Attendu que l'opération du bâchage est une opération tout à fait
 « distincte de celle du chargement; que les deux opérations ne sau-
 « raient être confondues l'une avec l'autre, et considérées comme
 « étant l'accessoire l'une de l'autre; qu'il est de jurisprudence cons-
 « tante, en effet, que les tarifs doivent être appliqués à la lettre sans
 « qu'il soit permis d'en étendre les conditions en dehors des cas qui
 « y sont prévus, sous prétexte d'usage, de tolérance ou d'équité;
 « qu'en vertu de ces principes mêmes, pour que les opérations de
 « chargement et de bâchage soient à la charge de l'expéditeur, il
 « faut qu'elles lui soient imposées l'une et l'autre par le tarif reven-
 « diqué et appliqué; que lorsque le tarif appliqué n'impose à l'expé-
 « diteur que l'opération du chargement, celui-ci satisfait aux condi-
 « tions de ce tarif en remettant ses marchandises chargées sur wa-
 « gons et en laissant à la Compagnie le soin de les bâcher si, en
 « raison de leur nature, elles doivent être bâchées; que lorsque l'ex-
 « péditeur effectue le bâchage, alors même qu'il n'est pas tenu de
 « l'opérer, c'est uniquement pour le compte et sous la responsabilité
 « de la Compagnie, au même titre que s'il faisait le chargement sans
 « y être obligé par le tarif;

« Attendu, en outre, et dût-on, contrairement à la loi des trans-
 « ports à prix réduits de la petite vitesse, considérer l'opération du
 « bâchage comme rentrant dans l'opération du chargement, et comme
 « incombant à ce titre à l'expéditeur, lorsque celui-ci, en vertu des
 « dispositions du tarif revendiqué, a l'obligation du chargement,
 « qu'il y aurait dans tous les cas lieu de décider que cette opération
 « du bâchage ne doit comprendre que *l'usage et l'emploi même de*
 « *la bâche*, et ne saurait impliquer, pour l'expéditeur de la marchan-
 « dise transportée, que la responsabilité des avaries dues à la défec-
 « tuosité *du bâchage* qui est son œuvre à l'exclusion de celles qui
 « proviennent du mauvais état *des bâches* elles-mêmes et qui engagent
 « directement la responsabilité de la Compagnie qui les a fournies;
 « que la Compagnie est, en effet, responsable de son matériel, et que
 « le fait par l'expéditeur d'avoir accepté au moment de son charge-
 « ment des bâches dont la non-étanchéité peut, d'ailleurs, n'être pas
 « apparente et échapper à toute vérification, ne saurait suffire pour
 « affranchir la responsabilité des avaries de mouille résultées, au
 « cours du transport, du mauvais état des bâches, alors que son
 « obligation consiste à les fournir en bon état;

« Attendu, dans l'espèce, qu'il résulte de l'instruction de la cause
 « et des débats, comme aussi des constatations faites tant par l'huissier
 « Barthélemy que par l'expert G. . . , nommé par ordonnance de
 « M. le Président de ce siège en vertu de l'article 106 du Code de
 « commerce, et qui a procédé régulièrement aux opérations à lui confiées,
 « après prestation de serment, et en présence des parties inté-
 « ressées, que l'avarie survenue en cours de transport à la marchan-
 « dise litigieuse est due au mauvais état, tant du wagon affecté au
 « transport que de la bâche qui le recouvrait;

« Attendu que, pour décliner utilement la responsabilité de l'avarie
 « sus-énoncée, la Compagnie défenderesse *est tenue de justifier* que
 « ladite avarie peut se rattacher, par voie de relation de cause à effet,
 « au danger inhérent à l'opération du chargement de la marchandise
 « litigieuse ou d'une défectuosité quelconque de ce chargement;
 « qu'il est de toute évidence que la disposition de carottes dans un
 « wagon, quelle que soit la manière dont lesdites carottes aient été
 « emmagasinées dans ce wagon, *n'a pu, ni dû, exercer aucune*
 « *influence sur la mouille de ces carottes* en cours de transport;
 « que, si elles ont été mouillées et par suite avariées pendant leur
 « voyage, cela tient uniquement à l'insuffisance *du matériel* mis par
 « la Compagnie à la disposition de l'expéditeur, et spécialement au
 « mauvais état *de la bâche* qui n'était pas de complète imperméa-
 « bilité;

« Attendu qu'étant démontré que l'avarie, cause originaire du pré-
 « sent procès, n'est pas le résultat du danger *inhérent à l'opération*
 « *du chargement* (1) de la marchandise litigieuse, ou d'une défec-
 « tuosité quelconque de ce chargement, la présomption de faute
 « incombant à la Compagnie transporteur, par suite des dispositions
 « formelles de l'article 1784 du Code civil et de l'article 103 du Code
 « de commerce, reprend tout son empire, et ce avec d'autant plus de
 « raison que, conformément aux principes mêmes mis en lumière
 « par l'arrêt de Cassation sus-énoncé du 29 février 1892, l'opération
 « du bûchage, même en cours de route, quand l'état de l'atmosphère
 « l'a rendue nécessaire pour assurer la conservation de la chose,
 « s'imposait dans l'espèce, comme indispensable pour assurer cette
 « conservation, et que rien, dans son accomplissement, ne pouvait le
 « faire considérer comme incompatible avec les nécessités du ser-
 « vice réglementaire;

« Attendu que, de ce qui précède, il résulte que la Compagnie doit
 « être tenue comme responsable de l'avarie qui sert de base à la
 « réclamation du sieur H. . . , et que le Tribunal puise dans le rapport
 « de l'expert G. . . , dont il adopte les appréciations, tous les rensei-
 « gnements nécessaires pour déterminer d'une façon équitable l'in-
 « demnité due;

« Attendu que, quant aux dépens, l'article 130 du Code de procé-
 « dure civile les met à la charge de la partie qui succombe;

« Par ces motifs,

« Dit et juge que si le tarif à prix réduit de la petite vitesse, re-
 « quis et appliqué dans la cause, impose à l'expéditeur l'obligation
 « de charger la marchandise, objet du transport, cette obligation
 « n'exonère la Compagnie transporteur de toute responsabilité en
 « cas d'avarie qu'autant que ladite avarie pourrait être considérée
 « par voie de relation de cause à effet, comme étant le résultat du
 « danger *inhérent à l'opération du chargement*, ou d'un chargement
 « défectueux (1);

« Dit et juge que, dans l'espèce, l'avarie constatée ne peut être
 « présumée être la conséquence d'un *chargement défectueux* ou du
 « danger *inhérent à ce chargement*, mais bien à l'état *défectueux du*
 « *matériel* mis à la disposition de l'expéditeur, et notamment au

(1) Voir § 3 de l'art. 2 des Tarifs spéciaux P. V.

« *mauvais état de la bâche* fournie par la Compagnie pour couvrir le wagon litigieux ;

« Dit et juge que l'opération du bâchage est distincte de l'opération du chargement ; que dès lors un tarif qui impose à l'expéditeur l'obligation de procéder lui-même à l'opération du chargement de la marchandise n'impose pas, par cela même, audit expéditeur l'obligation du bâchage après chargement ;

« Dit et juge, dans tous les cas, qu'en admettant qu'on puisse considérer l'opération du bâchage comme entrant dans celle du chargement, ladite opération ne saurait comprendre que l'usage et l'emploi même de la bâche, et n'implique dans ce cas que la responsabilité des avaries dues à *la défectuosité du bâchage* et non la responsabilité de celles provenant du mauvais état de la bâche elle-même ;

« Dit et juge que cette dernière responsabilité incombe tout entière à la Compagnie transporteur, obligée par la nature même du contrat de transport de mettre à la disposition du public un matériel en bon état et des bâches d'une complète étanchéité, ces bâches devant être fournies à l'expéditeur comme accessoires indispensables de wagons découverts, pas plus à titre gratuit que les wagons eux-mêmes, dont la location, même aux prix réduits des tarifs spéciaux, comprend virtuellement la rétribution due pour les bâches destinées à protéger les marchandises en cours de transport ;

« Dit et juge que, dans l'espèce, l'insuffisance de la bâche fournie en gare de départ ayant dû être reconnue et constatée en cours de transport de la marchandise, la Compagnie défenderesse avait l'obligation stricte de lui en substituer une autre pour la conservation de ladite marchandise, et que, dans la circonstance, cette obligation rentrait dans les soins généraux à elle imposés par le contrat, et n'était point incompatible avec les nécessités de son service réglementaire ;

« Dit et juge, en conséquence, qu'en négligeant de donner à la marchandise destinée au sieur H... les soins indispensables à sa conservation, ainsi que cela est dit plus haut, alors surtout que ces soins n'avaient rien d'incompatible avec son service, la Compagnie défenderesse a manqué d'accomplir une des obligations qui lui incombait et que, cette négligence ayant eu pour résultat de causer à H... un dommage, ladite Compagnie doit réparer ce dommage. » (Jugement du 19 février 1903.) (1).

Le transport en wagons découverts n'étant pas prévu, dans le tarif, pour la marchandise ayant fait l'objet de ce procès, le § 1^{er} de la clause de non-garantie, « transport en wagons découverts en vertu des prescriptions des tarifs », ne pouvait trouver application : la Compagnie ne l'a d'ailleurs pas invoqué.

Mais le § 3, « chargement défectueux », dont elle voulait se réclamer, n'était pas davantage applicable, puisqu'il s'agissait d'une avarie de *mouille*, et que, comme le dit le tribunal,

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} avril 1903.

« la disposition de carottes dans un wagon, quelle que soit la manière dont les dites carottes ont été emmagasinées dans ce wagon, n'a pu, ni dû, exercer aucune influence sur la mouille de ces carottes en cours de transport ».

Cette « mouille » étant résultée de la défectuosité de la bache, la Compagnie devait en supporter la responsabilité ainsi que l'avait jugé la Cour d'appel de Grenoble dans une affaire à peu près identique :

« Attendu que la Compagnie doit assurer aux marchandises qui lui sont confiées tous les soins compatibles avec les nécessités du service que comporte leur nature, et qu'il est incontestable que des baches en bon état sont absolument nécessaires à la conservation du ciment transporté sur plates-formes ;

« Qu'elle est donc responsable, en principe, du mauvais état des baches qu'elle fournit à l'expéditeur et de la mouillure ou de l'avarie qui en est la conséquence, et qu'elle ne peut se fonder, pour décliner toute responsabilité à cet égard, sur ce qu'elle délivre gracieusement et gratuitement à l'expéditeur la bache que le tarif appliqué ne l'oblige pas à fournir ;

« Attendu, d'une part, que l'argument tiré par la Compagnie de la prétendue gratuité de la fourniture des baches est sans valeur dans la cause, et que la bache remise à l'expéditeur pour recouvrir ses ciments comme un accessoire indispensable du wagon découvert n'est pas en réalité plus gratuitement fournie que le wagon lui-même, dont la location, même au prix réduit du tarif spécial, comprend virtuellement la rétribution due pour la bache destinée à protéger la marchandise en cours de transport ;

« Que, d'autre part, l'opération du bâchage, qui incombe à l'expéditeur comme rentrant dans l'opération du chargement (1), ne comprend que l'usage et l'emploi même de la bache, et ne saurait impliquer pour l'expéditeur que la responsabilité des avaries dues à la défectuosité du bâchage qui est son œuvre, à l'exclusion de celles qui proviennent du mauvais état des baches elles-mêmes et qui engagent directement la responsabilité de la Compagnie qui les a fournies ;

« Que la Compagnie est, en effet, responsable de son matériel, et que le fait par l'expéditeur d'avoir accepté, au moment de son chargement, des baches dont la non-étanchéité peut n'être pas apparente et échapper à toute vérification, ne saurait suffire pour affranchir la Compagnie de la responsabilité des avaries de mouille résultées en cours de transport du mauvais état de ses baches. » (Arrêt du 18 juin 1902.) (2).

Nous ajouterons, enfin, que la Cour de cassation a jugé « qu'aucune disposition légale n'impose aux Compagnies l'o-

(1) Lorsque le tarif le prévoit (voir page 144, 1^{er} alinéa).

(2) *Bulletin des Transports* du 1^{er} octobre 1902.

« bligation de vérifier l'état du chargement effectué par l'expé-
 « diteur et que leur surveillance et leur contrôle n'ont à s'exer-
 « cer qu'au seul point de vue des conditions réglementaires
 « du transport. » (Ch. civ., arrêt du 28 avril 1900.) (1).

Transport des boissons.

La mise en circulation de boissons soumises à des droits est subordonnée à la délivrance d'une pièce d'*expédition* de la régie (loi du 28 avril 1816).

Ces pièces sont :

Le *congé*, permission donnée par les Contributions indirectes de transporter, d'un lieu dans un autre, des liquides dont les droits ont été payés au moment même de leur mise en circulation.

L'*acquit-à-caution*, autorisation de faire circuler les liquides donnée à celui qui prend, sous sa responsabilité, d'en faire acquitter les droits lors de l'arrivée à destination.

Le *passavant*, autorisation donnée pour transporter les liquides d'un magasin à un autre, en empruntant la voie publique.

Le *passé-debout*, autorisation pour traverser, sans s'y arrêter, un lieu soumis à un octroi.

L'Administration des contributions indirectes a toujours admis que les petites quantités, enlevées des débits, à destination de simples consommateurs, pourraient circuler librement.

Il a été jugé :

« Que l'obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier
 « des boissons n'est imposée par la loi qu'à l'expéditeur ; c'est à lui
 « qu'il appartient de calculer le délai dont il a besoin pour faire par-
 « venir la marchandise au lieu où l'acquit-à-caution doit être déchargé,
 « et de faire concorder ce délai avec celui que les tarifs régulièrement
 « approuvés accordent aux Compagnies de chemins de fer pour effec-
 « tuer leurs transports, aucune disposition de loi n'obligeant lesdites
 « Compagnies à contrôler les pièces qui leur sont remises par les
 « expéditeurs, à refaire leurs calculs et à leur signaler les erreurs
 « qu'ils auraient pu commettre sur la concordance des délais dont il
 « s'agit. » (Cass., 30 avril 1888.)

Il résulte de cet arrêt qu'un retard occasionné par la régularisation d'un acquit-à-caution *périmé* n'entraîne pas la res-

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} juin 1900.

ponsabilité de la Compagnie qui a accepté ledit acquit avec des délais insuffisants.

Si des spiritueux transportés par chemin de fer sont saisis par la régie comme présentant une richesse alcoolique inférieure à celle indiquée sur l'acquit-à-caution, les transporteurs sont responsables de cette différence vis-à-vis des Contributions indirectes, à moins qu'ils ne mettent cette Administration en mesure de poursuivre les véritables auteurs de la fraude.

En fait, ils se bornent généralement à rejeter sur l'expéditeur la responsabilité de la contravention constatée, alors qu'elle incombe souvent à des agents de chemin de fer indelicats qui, après avoir soustrait des liquides, ont comblé le creux par de l'eau, en vue de cacher leur larcin.

En raison des nombreuses contestations provenant des différences de richesse alcoolique, nous croyons nécessaire, afin de permettre à nos lecteurs de défendre utilement leurs intérêts, de mettre sous leurs yeux les décisions judiciaires ci-après, qui font aujourd'hui jurisprudence.

*Jugement du tribunal correctionnel de Saint-Malo
du 27 décembre 1888.*

L'Administration des contributions indirectes contre Compagnie de l'Ouest et autres.

« Le Tribunal,...

« Attendu que, d'un procès-verbal régulier dressé à la date du 13 septembre 1888, dûment affirmé à la date du 14, devant le juge de paix de Saint-Malo, il résulte que, le 12, les agents verbalisateurs ont constaté que la richesse alcoolique d'un fût d'eau-de-vie expédié par D... et C^{ie}, de Condom, à la veuve D... à Saint-Malo, est de trois degrés centésimaux inférieure à celle énoncée en l'acquit-à-caution qui l'accompagnait;

« Attendu que ce fait constitue la contravention prévue et punie par les articles 10 et 19 de la loi du 28 avril 1816, 1^{er} de la loi du 28 janvier 1872 et 6 de la loi du 21 juin 1873;

« Attendu qu'aux termes de l'article 13 de la loi du 21 juin 1873 les transporteurs ne sont pas considérés, eux, leurs préposés ou agents, comme contrevenants, lorsque, par une désignation exacte et régulière de leurs commettants, ils mettent l'Administration en mesure de poursuivre les véritables auteurs de la fraude;

« Attendu que ce texte subordonne à une double condition l'immunité du transporteur au regard duquel la contravention a été constatée; qu'il ne lui suffit pas de désigner son commettant; qu'il faut de plus que, par cette désignation, il mette l'Administration en mesure d'exercer ses poursuites contre le véritable auteur de la fraude;

« Attendu que le sieur Fr..., chef de la petite vitesse à la gare de Saint-Malo, en remettant aux rédacteurs du procès-verbal ci-dessus visé l'acquit-à-caution accompagnant la marchandise, qui indique comme expéditeur D... et Cie et comme premiers transporteurs la Compagnie du Midi et l'Administration des chemins de fer de l'Etat, a, dans les conditions d'exactitude et de régularité exigées par la loi, fait connaître ses commettants; qu'il reste à rechercher si, par cette désignation, il a mis l'Administration en mesure d'exercer des poursuites contre les véritables auteurs de la fraude;

« Attendu que le procès-verbal du 13 septembre constate que le fût d'eau-de-vie dont il s'agit était bien plaqué à la bonde, paraissait en bon état et sans trace de coulage ni d'avarie, d'où les différents transporteurs concluent que la fraude n'a pas été commise en route;

« Attendu, d'autre part, que l'expéditeur produit une facture adressée par lui à la veuve D..., à Saint-Malo, partie de Condom, le 28 août 1888, arrivée le lendemain à Saint-Malo, ainsi qu'il résulte des cachets de la poste; que cette facture, par toutes les mentions qui y sont relatées, est conforme à l'acquit-à-caution qui accompagnait le fût; que l'expéditeur s'appuie sur ce document pour repousser la prévention d'une fraude qui l'aurait exposé à une demande en dommages-intérêts de la part de la destinataire de la marchandise,

« Attendu qu'en l'absence d'un scellement reconnaissable, appliqué sur la bonde du fût au moment de l'expédition, une vérification de l'extérieur et de l'intérieur même du fût ne permettrait pas de découvrir avec certitude si la fraude a été commise avant l'expédition ou pendant le transport; qu'en vain constaterait-on, en effet, que le fût n'a pas été percé sous les cercles ou dans quelque autre partie dissimulée aux regards, puisque la fraude a pu être commise soit avant de placer la bonde, soit après l'avoir retirée; que la plaque de métal qui la recouvrait au moment des constatations n'est pas une garantie suffisante, vu qu'il n'est pas appris qu'elle ait été scellée au fût avec des empreintes ou marques susceptibles d'être reconnues; qu'il n'est pas certain, dès lors, que la plaque de métal apparue aux agents verbalisateurs soit la même que celle qui a été placée au moment de l'expédition, ou que, cette plaque étant la même, elle n'ait pas été retirée, pour commettre la fraude, et rétablie ensuite;

« Attendu que les circonstances de la cause ne permettant pas de découvrir le véritable auteur de la fraude, le transporteur au regard duquel la contravention a été constatée reste passible de la peine édictée par la loi;

« Attendu qu'il existe dans la cause des circonstances atténuantes; « Par ces motifs et vu les articles 10 et 19 de la loi du 28 avril 1816, 1^{er} de la loi du 28 février 1872, 6, § 1, de la loi du 21 juin 1873, 42 de la loi du 30 mars 1888, 463 et 52 du Code pénal, 104 du Code d'instruction criminelle, 157 et 158 du décret du 18 juin 1811;

« Acquitte l'Administration des chemins de fer de l'Etat, la Compagnie du Midi, D... et Cie, et les renvoie de la poursuite sans dépens;

« Condamne la Compagnie de l'Ouest, en la personne du sieur Fr...,

« chef de la petite vitesse à la gare de Saint-Malo, par corps, en une
 « amende de 25 francs ;
 « Prononce la confiscation du fût d'eau-de-vie saisi et, faute de
 « représentation dudit fût, condamne ladite Compagnie, en la per-
 « sonne du sieur Fr..., à en payer la valeur, fixée à 300 francs.

Même cause

Arrêt de la Cour d'appel de Rennes du 20 mars 1889.

Compagnie de l'Ouest contre l'Administration des contributions indirectes.

« La Cour,
 « Attendu que l'Administration des contributions indirectes, intimée
 « sur l'appel de la Compagnie de l'Ouest contre elle et D... et C^{ie}, a,
 « de son côté, relevé éventuellement appel contre D... et C^{ie} ; qu'il
 « convient de joindre ces deux appels liés par une intime connexité,
 « afin qu'il soit statué par le même arrêt ;
 « Attendu que ni en première instance, ni en cause d'appel, la
 « Compagnie de l'Ouest et D... et C^{ie} n'ont contesté la régularité et
 « l'exactitude des constatations opérées par les agents des Contribu-
 « tions indirectes établissant la diminution de richesse alcoolique du
 « fût de boisson saisi ;
 « Attendu qu'une contravention étant, dès lors, certaine, les pour-
 « suites exercées par l'Administration des contributions indirectes
 « doivent nécessairement aboutir à la condamnation, soit de l'expédi-
 « teur, soit du dernier transporteur, qui a été seul maintenu en cause
 « d'appel parmi les diverses Compagnies ayant participé au transport ;
 « Attendu qu'antérieurement à la loi du 21 juin 1873 une présomp-
 « tion *jaris et de jure* eût pesé sur la Compagnie de l'Ouest, der-
 « nier transporteur, mais que l'article 13 de ladite loi a pour effet
 « de ne laisser subsister, contre cette Compagnie, qu'une présomp-
 « tion simple, et de lui permettre de ne point être considérée comme
 « contrevenante, si, par des renseignements exacts et réguliers sur
 « le nom de ses commettants, elle a mis l'Administration en mesure
 « de poursuivre le véritable auteur de la fraude ;
 « Attendu que les présomptions relevées par la Compagnie de
 « l'Ouest contre l'expéditeur D... et C^{ie} ne suffisent point à établir
 « la fraude de ces derniers ; que l'intérêt minime, en réalité, qu'a-
 « vaient D... et C^{ie}, négociants d'un ordre important, à l'acte frau-
 « duleux qu'on leur impute, ne paraît point un motif déterminant à de
 « tels agissements ; que, d'un autre côté, ayant fait l'expédition à un
 « autre négociant, ils ne pouvaient espérer voir leur fraude rester
 « ignorée et échapper à une action en responsabilité du destinataire,
 « qui n'eût point manqué, à la réception de la marchandise, d'en
 « opérer la vérification ; qu'en tous cas un doute sérieux s'élève et
 « doit profiter à D... et C^{ie}, en leur qualité de prévenus ;
 « Attendu que, par suite, la présomption simple existant contre la
 « Compagnie de l'Ouest, dernier transporteur, a conservé sa force ;
 « qu'elle est même confirmée, en fait, par les facilités, déjà signalées
 « par les premiers juges, que l'on a eues, pendant le transport, pour
 « détourner, sans que l'extérieur du fût en portât des traces matérielles,

« une certaine quantité de l'alcool transporté, et remplacer le man-
 quant par un autre liquide inerte ;
 « Par ces motifs et adoptant, au surplus, ceux des premiers juges ;
 « La Cour joint l'appel principal à l'appel relevé par l'Administra-
 tion des Contributions indirectes contre D... et C^{ie} ;
 « Relaxe D... et C^{ie} des poursuites et les met hors de cause sans
 dépens ;
 « Confirme le jugement dont est appel, qui sortira son plein et
 entier effet. »

Même cause.

*Arrêt de la Cour de cassation du 1^{er} août 1889
 (chambre criminelle).*

« La Cour...,
 « Sur le moyen unique pris de la violation de l'article 13 de la loi
 « du 21 juin 1873 et de l'article 101 du Code de commerce, de la
 « fausse application des articles 10 et 19 de la loi du 28 avril 1816,
 « 1^{er} de la loi du 28 février 1872, 6 de la loi du 21 juin 1873, en ce
 « que le transporteur a été condamné pour contravention de trans-
 port de spiritueux avec acquit-à-caution inapplicable, malgré la dé-
 signation de l'expéditeur, tandis que cette désignation a pour effet
 « de substituer à la personne du voiturier celle de l'expéditeur et de
 « faire peser sur le commettant une présomption de contravention,
 « qui atteignait antérieurement le préposé ;
 « Attendu qu'aux termes de l'article 13 de la loi du 21 juin 1873
 « ne doivent pas être considérés comme contrevenants les trans-
 porteurs qui, par une désignation exacte et régulière de leurs com-
 mettants, auront mis l'Administration en mesure de poursuivre les
 « véritables auteurs de la fraude » ;
 « Attendu que, si cet article a tempéré la rigueur de la présomp-
 tion légale qui pesait, à l'égard de la régie, sur le transporteur
 « de la boisson saisie en état de contravention aux lois sur les con-
 tributions indirectes, c'est à la condition que le véritable auteur de
 « la fraude sera découvert ; mais qu'il ne suffit pas au transporteur de
 « désigner l'expéditeur pour rejeter sur lui la responsabilité de la
 « contravention constatée, que le juge, d'après les faits de la cause,
 « décide souverainement lequel, du transporteur ou de l'expéditeur,
 « doit être condamné ;
 « Et attendu, en fait, que, — les préposés de la régie ayant opéré,
 « dans un procès-verbal régulier du 13 septembre dernier, la saisie
 « d'un fût d'eau-de-vie expédié par D... et C^{ie} et transporté par la
 « Compagnie de l'Ouest, pour une différence de trois degrés avec
 « le titre de mouvement, ce qui rendait le titre inapplicable, — le tri-
 bunal de Saint-Malo et la Cour d'appel de Rennes ont déclaré
 « que les circonstances de la cause ne permettaient pas de découvrir
 « le véritable auteur de la fraude » ; que, par suite, le transporteur
 « ne s'est pas trouvé dans les conditions prévues par l'article 13
 « pour bénéficier de l'immunité accordée par la loi ; qu'en jugeant
 « ainsi, loin de violer les articles invoqués par le pourvoi, l'arrêt
 « attaqué n'en a fait au contraire qu'une juste application :
 « Rejette le pourvoi... »

Bulletins de garantie.

Aux termes des articles 47 et 43 des conditions d'application des tarifs généraux de grande et de petite vitesse, les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter, non emballées, les marchandises que le commerce est *dans l'usage d'emballer*, ni celles qui leur sont présentées dans un emballage défectueux⁽¹⁾ ou avec des traces évidentes de détérioration.

Ces articles, ainsi que l'écrivait M. Karnix dans le *Bulletin des transports* du 1^{er} août 1898, « renferment implicitement l'obligation pour les Compagnies d'accepter *non emballées* les marchandises que le commerce *n'est pas dans l'usage d'emballer*. Elles ne peuvent donc exiger des *garanties* que s'il s'agit de marchandises que le commerce *est dans l'usage d'emballer* et qu'elles acceptent exceptionnellement sans emballage ou dans un emballage défectueux.

« Les expéditeurs doivent se refuser énergiquement à souscrire des garanties lorsqu'il n'est pas d'usage d'emballer leurs produits; que si, à ce refus, une Compagnie oppose à son tour un refus d'expédier ou de prendre charge de la marchandise présentée, il faut faire constater le fait, soit par une lettre signée du chef de gare, soit par huissier, soit par un procès-verbal du commissaire de surveillance administrative.

« Qu'on y prenne sérieusement garde: en matière d'emballage, l'usage seul fait loi, mais l'usage n'est pas immuable; en se laissant aller à donner des garanties pour le défaut d'emballage de marchandises transportées ordinairement à découvert, on glisse tout doucement sur la pente où les Compagnies veulent nous conduire: la modification de l'usage. Lorsque deux ou trois expéditeurs bénévoles se seront laissé aller à emballer des marchandises qui n'en avaient pas besoin, on ne tardera pas à exiger des autres qu'ils en fassent autant, en leur citant les premiers comme établissant l'usage, et c'est alors qu'effectivement un usage nouveau s'établira, contre lequel il n'y aura plus possibilité de réagir ».

Si l'expéditeur souscrit une « garantie » pour *défaut d'emballage*, cette garantie ne peut dégager en tout et pour tout la responsabilité de la Compagnie; elle l'exonère uniquement des avaries résultant du *défaut d'emballage*, c'est-à-dire des avari-

(1) Voir art. 2, § 2, des Tarifs spéciaux P. V.

ries qui ne se seraient pas produites si la marchandise avait été emballée conformément aux usages du commerce.

Pour être valable, c'est-à-dire pour mettre à couvert la responsabilité du transporteur, la garantie souscrite par l'expéditeur doit être *particulière*; en d'autres termes, elle doit déterminer la cause pour laquelle elle a été souscrite.

Une garantie générale, déchargeant le transporteur de toute responsabilité à l'occasion du transport dont il se charge, est nulle. Est nulle, par exemple, la garantie libellée « sans responsabilité » pour un transport effectué aux conditions du tarif général par ce qu'elle est contraire à l'ordre public. (Art. 6 C. civ.; Cass., 25 janvier 1898.) (1).

Est valable, au contraire, la garantie qui vise « la mouille » si la marchandise remise au transporteur est mouillée quand il l'accepte. Encore, pour limiter la responsabilité des parties, devrait-elle être *précisée* pour que le transporteur pût être rendu partiellement responsable en cas d'aggravation de l'avarie.

L'indication *précise* de l'avarie ou du vice constaté lors de la remise a pour effet de rendre les transporteurs responsables, conformément au droit commun, des avaries ou des vices autres que ceux pour lesquels la garantie a été donnée.

Les Compagnies n'ont pas le droit d'exiger une garantie pour un événement problématique, par exemple pour la chaleur ou pour la gelée que l'état de l'atmosphère fait craindre. Aucune disposition de loi ni de règlement ne les y autorise.

D'autre part, si les Compagnies *ne sont pas tenues* « d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration », elles *peuvent* cependant les accepter, attendu « qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne les oblige à vérifier l'état « des objets qu'on leur confie, ni de faire aucune réserve en « les acceptant ». (Cass., 11 juin 1898.) (2).

Enfin, ainsi que nous l'avons dit à l'art. 103 C. comm., si, en principe, le voiturier répond des objets qu'il transporte, « sa « responsabilité cesse lorsqu'il prouve que l'avarie existait « antérieurement à sa prise en charge et il n'est nullement « déchu du droit de faire cette preuve lorsqu'il a reçu, *sans* « observations ni réserves, les colis à transporter ».

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} avril 1898.

(2) *Ibidem*, 1^{er} août 1898.

Saisies-arrêts.

Les Compagnies de chemins de fer entre les mains desquelles des saisies-arrêts sont pratiquées ne sont pas tenues de se faire juges de la validité desdites saisies et, par conséquent, de livrer les marchandises saisies-arrêtées, soit au destinataire, soit à l'expéditeur ou à un tiers désigné par lui. Dans ce cas, la livraison ne pouvant s'effectuer, par suite de la contestation qui fait naître la saisie, elles sont fondées à provoquer la vente desdites marchandises, conformément aux dispositions de l'article 106 du Code commerce. (Cass., 17 avril 1889.)

Les Compagnies sont en droit de refuser la livraison de la marchandise, tant qu'on ne leur justifie pas d'une mainlevée ou d'une décision judiciaire indiquant entre quelles mains elles doivent se dessaisir. (Cass., 20 juin 1876 et 19 juillet 1882.)

Elles ne sont pas tenues de prévenir le saisi de l'existence de la saisie-arrêt; c'est au saisissant de remplir les formalités légales à cet égard. (Cass., 20 juin 1876.)

Une marchandise saisie, expédiée contre remboursement, ne cesse pas d'appartenir à l'expéditeur. La Compagnie, tiers-saisi, doit la mettre à la disposition de l'expéditeur : en ne le faisant pas, non seulement elle n'a pas le droit de faire payer à celui-ci les frais de magasinage, mais son refus autorise l'expéditeur à lui réclamer des dommages-intérêts dont le montant peut s'élever à la valeur des marchandises non restituées. (Cass., 26 avril 1882, 13 avril 1885.) Mais le saisissant est tenu de garantir la Compagnie des condamnations motivées par l'exécution donnée à ses ordres. (Cass., 13 avril 1885.)

Constatations.

Faute d'avoir fait faire en temps opportun les constatations utiles, il arrive souvent qu'on est embarrassé plus tard lorsqu'il s'agit de prouver le bien-fondé d'une réclamation.

Celui qui est soucieux de sauvegarder ses droits ne doit pas oublier :

1° Que la preuve du contrat de transport résulte, pour les voyageurs, de leur billet de place; pour les bagages, du bulletin d'enregistrement; pour les chiens transportés par les trains de voyageurs, du billet spécial délivré à leur maître; enfin pour

les animaux et marchandises expédiés en grande ou en petite vitesse, du récépissé. En cas de contestation, on ne doit donc se dessaisir de ces pièces entre les mains des agents de la Compagnie qu'en échange d'un reçu suffisamment explicite pour pouvoir les suppléer au besoin ;

2° Que les engagements qui se forment sans contrat et reposent uniquement sur des faits peuvent toujours être prouvés par témoins ; par exemple, les faits engageant la responsabilité de leur auteur et l'obligant à réparer le dommage qu'il a commis (art. 1348 du Code civil) ;

3° Que la preuve *testimoniale* est admissible dans tous les cas en matière commerciale. (Cass., 1^{er} août 1810 ; 11 nov. 1813 ; 24 mars 1825 ; 21 juin 1827 ; 15 janv. 1828 ; 2 janv. 1843.)

Les procès-verbaux des commissaires de surveillance administrative constituent un excellent moyen de preuve auquel on doit recourir toutes les fois que ces fonctionnaires veulent bien s'y prêter. Malheureusement si les commissaires de surveillance administrative, en tant qu'officiers de police judiciaire, ne peuvent se refuser à consigner dans des procès-verbaux les délits et contraventions spéciaux à l'exploitation des chemins de fer, dont on vient se plaindre à eux, il n'existe aucune disposition légale leur prescrivant de constater, à la requête des intéressés, des faits ne présentant aucun caractère délictueux, en vue du règlement d'un litige d'ordre commercial. Toutefois, comme ils font journellement des constatations de cette nature à la requête des Compagnies, il semble qu'ils seraient mal venus à montrer moins de complaisance à l'égard du public. Ils doivent d'ailleurs stationner, d'une manière à peu près permanente, dans les gares pour recueillir les réclamations : on peut donc toujours s'adresser à eux et, s'ils refusaient une constatation écrite, on pourrait les faire appeler devant le tribunal comme témoins.

L'intervention de l'huissier, quoique plus coûteuse, est, en général, moins avantageuse que celle du Commissaire. Ces officiers ministériels ont bien dans leurs attributions « toutes citations, notifications et significations requises pour l'instruction des procès (1) », mais leurs procès-verbaux de constat ne sauraient, en aucun cas, remplacer le rapport d'expert prévu par l'art. 106 du Code de commerce. Il a été jugé dans ce sens, le 26 mars 1884, par la Cour d'appel de Paris que, en

(1) Loi du 14 juin 1813, art. 21.

cas d'avaries, « pour administrer la preuve de la faute, les griefs allégués sont susceptibles d'être justifiés par tous moyens de droit, notamment par procès-verbaux d'agents publics attestant des faits dont leurs fonctions les appellent à connaître. Mais les huissiers n'ont point qualité pour vérifier, dans une gare de chemins de fer, l'état des arrivages ».

Il s'en suit qu'il ne peut être vraiment utile de s'adresser à l'huissier que dans le cas où l'on ne trouverait pas d'autre moyen de faire faire la constatation d'une manière incontestable; encore le livre de réclamations pourrait-il être, dans certains cas, suffisant et, au besoin, la preuve des faits établie au moyen de témoins *quelconques*.

Mais il n'en est pas moins vrai qu'un chef de gare n'a aucunement le droit d'expulser de la portion de sa gare ouverte au public un huissier qui se présente au nom de son client pour offrir des marchandises au transport ou pour réclamer livraison de marchandises et constater, le cas échéant, le refus ou l'impossibilité d'accepter ou de livrer les dites marchandises. Une telle constatation est d'ailleurs parfaitement dans les attributions des huissiers aux termes de l'article précité de la loi du 14 juin 1813.

En résumé, lorsqu'il est nécessaire d'établir, d'une manière certaine, des faits que les agents des Compagnies se refusent à reconnaître *par écrit*, en cas d'accidents, de retards (de voyageurs, de bagages ou de marchandises), de fautes pouvant engager la responsabilité de la Compagnie (guichets non ouverts, colis jetés par terre, etc.), il faut recourir au Commissaire de surveillance, au livre de plaintes, à l'huissier, ou s'assurer le témoignage des personnes présentes.

Quant aux avaries, elles doivent toujours être constatées dans la forme et de la manière que nous avons indiquées.

Formule de demande d'expertise.

Ainsi que nous l'avons dit aux articles 2 des Tarifs spéciaux, 103 et 106 du Code de commerce, lorsque la gare décline la responsabilité des avaries ou manquants constatés, il est *indispensable* d'établir, au moyen d'une expertise faite par un ou des tiers compétents, à qui incombe la responsabilité des avaries ou manquants.

Cette expertise peut être faite par un expert choisi d'un

commun accord entre le chef de gare et le destinataire ou par deux experts désignés respectivement par chacune des parties, après engagement mutuel de chacune d'elles, *pris par écrit* pour plus de sûreté, de se soumettre aux conclusions de l'expertise. — Si le chef de gare refuse l'*expertise amiable* faite dans ces conditions et si l'avarie en vaut la peine et laisse supposer qu'elle *n'a pas pu résulter de l'une des causes* invoquées par la Compagnie, il est *indispensable* de recourir à une *expertise judiciaire*.

Le cas échéant, le destinataire prendra une feuille de papier timbré de 0 fr. 60 sur laquelle il requerra, suivant la formule *ci-dessous*, soit le président du tribunal de commerce, soit, à son défaut, le juge de paix, de désigner l'expert dont il est question à l'article 106 du Code de commerce, pour vérifier l'état de la marchandise, rechercher les causes de l'avarie et établir les responsabilités.

A..... le..... 190

A Monsieur le Président du tribunal de commerce (*ou le juge de paix du canton*) de.....

Le soussigné..... (*nom, prénoms et profession*), demeurant à..... (*adresse précise et détaillée*), a l'honneur de vous exposer que le..... il a reçu du chemin de fer de..... d'envoi de M..... à..... les colis ci-après énumérés. (*Indiquer le nombre, la nature, le poids, les marques et numéros des colis en souffrance.*)

Qu'en procédant à la gare de..... à la vérification de ces colis il a constaté que..... (*désignation très exacte des avaries ou manquants*);

Et que, en présence du refus du représentant de la Compagnie d'accepter la responsabilité de ces avaries (*ou manquants*), il a refusé d'en prendre livraison.

En conséquence, il a l'honneur de vous prier de vouloir bien désigner tel expert qu'il vous plaira nommer, aux fins suivantes :

Procéder en gare de..... la Compagnie du chemin de fer dûment appelée, à la vérification des colis ci-dessus énumérés et en constater l'état ;

Dire s'ils étaient entachés d'un *vice propre* ou non et si, eu égard aux circonstances de fait, les avaries ou manquants constatés ont pu résulter, — en tout ou en partie et, le cas échéant, dans quelle proportion — des causes invoquées par la Compagnie comme dégageant sa responsabilité ;

Déterminer, si possible, les véritables causes de ces manquants ou avaries et estimer la valeur du dommage éprouvé ;

Et ferez justice.

Il portera ensuite cette feuille chez le magistrat susdit, qui commettra sur l'heure un expert pour la vérification requise. L'expert convoquera les parties, recherchera la cause de l'ava-

rie ou du manquant en leur présence et déposera son rapport.

Si ce rapport conclut que les avaries ou manquants *n'ont pas pu résulter des causes invoquées*, ou qu'ils résultent *d'une faute de la Compagnie*, ou celle-ci s'y soumettra et indemniserà l'ayant droit, ou bien elle résistera et se laissera assigner devant le tribunal. Dans le premier cas, l'ayant droit aura obtenu, *sans aucuns frais*, la satisfaction à laquelle il prétendait; dans le second, satisfaction lui sera donnée par le ou les juges devant qui l'affaire sera portée, les juges s'en rapportant presque toujours *aux constatations des experts*.

Assignations.

Les sociétés commerciales doivent être assignées, suivant les articles 59, 69, § 6, et 70 du Code de procédure civile, devant le juge du lieu où elles ont leur principal établissement.

Le principe comporte des exceptions.

La jurisprudence a admis que les Compagnies de chemins de fer pouvaient être considérées comme ayant un établissement principal, c'est-à-dire une succursale, dans chacune de leurs gares importantes, et que les chefs de ces gares étaient aptes à recevoir les actes judiciaires. (Cass., 16 janvier 1861, 17 avril 1866, 20 novembre 1867, 15 décembre 1869, 2 juillet 1872 et 7 août 1876.)

Mais si les Compagnies peuvent être assignées à ces succursales, c'est à la condition essentielle que ce soit pour actions nées des opérations de ces succursales. (Cass., 3 février 1885; C. Agen, 29 juin 1898.) (1).

Le 27 juin 1899, la Cour de cassation annula un arrêt de la cour d'appel de Rennes qui avait, à tort, admis la compétence du tribunal de commerce de Nantes pour une expédition faite de Saint-Etienne de Montluc à Saint-Nazaire, alors que l'expédition litigieuse « était étrangère à la gare de Nantes, que cette gare n'en était ni le point de départ ni le point d'arrivée, lesquels se trouvaient l'un et l'autre dans une autre circonscription judiciaire (2) ».

Les Compagnies peuvent aussi être assignées, à l'occasion de difficultés naissant de l'exploitation commerciale, devant les

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} septembre 1898.

(2) *Ibidem*, 1^{er} septembre 1899.

tribunaux dans le ressort desquels se trouvent les gares *qui ont assez d'importance* pour être considérées comme ayant le caractère d'établissement principal.

C'est en vertu de ce principe que le tribunal de commerce d'Angoulême a pu être valablement saisi d'un accident survenu en gare de Vars, cette gare se trouvant dans l'arrondissement judiciaire dont Angoulême est le chef-lieu. (Cass., 15 avril 1893.)

Enfin la jurisprudence ne paraît pas admettre que les assignations puissent être valablement données, en province, à d'autres agents que les chefs de gare. (Cass., 17 avril 1866; C. Grenoble, 6 décembre 1873; C. Lyon, 3 janvier 1900.) (1)

(1) *Bulletin des Transports* du 1^{er} août 1900.

FIN

CLASSIFICATION DES MATIÈRES

	Pages.
Tarifs généraux G. V.....	5 à 22
Tarif général commun G. V.....	22 à 24
Tarifs généraux P. V.....	25 à 49
Tarifs spéciaux G. V.....	51 à 52
Tarifs spéciaux P. V.....	53 à 64
Colis postaux.....	65 à 70
Convention de Berne.....	71 à 89
Loi de 1845.....	90 à 91
Ordonnance de 1846.....	91 à 96
Cahier des charges.....	97 à 102
Législation des transports.....	103 à 128
Annexes.....	129 à 160

(Voir pages suivantes.)

ABRÉVIATIONS

Art.....	Article.
Cah. ch.....	Cahier des charges.
Cass.....	Cour de cassation.
G. Berne.....	Convention de Berne.
C. Paris, Rouen.....	Cour d'appel de Paris, de Rouen.
C. civ.....	Code civil.
C. comm.....	Code de commerce.
C. pr. civ.....	Code de procédure civile.
Circ. min.....	Circulaire ministérielle.
Ch. civ.....	Chambre civile.
Ch. corr.....	Chambre correctionnelle.
Ch. req.....	Chambre des requêtes.
Cond. part. G. V. ou P. V... G. V.....	Conditions particulières T. sp. G. V. ou P. V. Grande vitesse.
Gén. com. G. V.....	Tarif général commun G. V.
Loi de 1845.....	Loi du 15 juillet 1845.
Ord.....	Ordonnance du 15 novembre 1846.
P. V.....	Petite vitesse.
T. gén. G. V. ou P. V.....	Tarifs généraux G. V. ou P. V.
T. sp. G. V. ou P. V.....	Tarifs spéciaux G. V. ou P. V.
Tr. intern.....	Transports internationaux.
Tr. civ.....	Tribunal civil.
Tr. comm.....	Tribunal de commerce.
Tr. corr.....	Tribunal correctionnel.

TABLE ALPHABÉTIQUE

AVIS. — Sauf indication contraire, les chiffres ci-après indiquent le numéro des articles des dispositions réglementaires, législatives ou des tarifs auxquels il convient de se reporter suivant le cas à étudier.

- Acceptation des marchandises par les Compagnies.** T. gén., G. V., 47; P. V., 43; T. sp. P. V., 2; Tr. intern., 8, 9, 27; bulletins de garantie, page 153.
- Affichage des tarifs,** Ord., 48.
- Animaux.** T. Gén., G. V., 33 à 41, 46; P. V., 21 à 30, 42; T. sp., G. V. et P. V.; Ord., 62, 63.
- Appareils de levage.** T. gén., P. V., 30.
- Assignations,** page 159.
- Assimilations.** T. gén., P. V., 1; cah. ch., 45.
- Avis d'arrivée.** T. gén., G. V., 56, 57; P. V., 36, 37, 52, 53, 54, 57.
- Avis de livraison ou de souffrance.** T. gén., G. V., 61; P. V., 55, 59; Tr. intern., 24.
- Avaries.** T. gén., G. V. et P. V. C. civ., 1784, C. comm., 103; T. sp., G. V. et P. V., 2, et cond. part.; Tr. intern., 25 à 31, 37 à 46; laissé pour compte, page 137.
- Bâchage des wagons,** page 141.
- Bagages.** T. gén., G. V., 8 à 13, 25, 29; cah. ch., 44.
- Boîtes de secours,** Ord., 24.
- Boissons (transport des),** page 148.
- Bureaux de ville.** T. gén., G. V., 54; P. V., 51.
- Bulletins de garantie,** page 153.
- Cahier des charges,** page 97.
- Calcul des taxes.** T. gén., G. V., 44; P. V., 7, 41; T. sp., P. V., 9; Tr. intern., 11, 12; Cah. ch., 42.
- Camionnage,** page 129; Cah. ch., 52 et 53; d'office, T. gén., G. V., 29, 58; P. V., 56.
- Camionneurs libres,** page 133.
- Cas fortuits.** C. civ., 1784, C. comm., 103; Tr. intern., 18.
- Célérité des transports,** Ord. 50; Cah. ch., 49.
- Chargement des wagons.** T. gén., P. V., 36, 53, 54, 57; T. sp., P. V., 6, 7 (Voir « Bâchage » et « Manœuvres »).
- Chiens.** T. gén., G. V., 18 à 21; Ord. 62.
- Classification des tarifs spéciaux,** P. V., page 63.
- Clause de non-responsabilité.** T. sp., G. V. et P. V., 2; Tr. intern., 31, 32.
- Codes civil,** page 103, de commerce, 107.
- Colis postaux,** page 65.
- Comptage des colis.** T. gén., G. V., 48, 53; P. V., 44, 50.
- Commissionnaires de transports,** page 133.
- Conditionnement des marchandises.** T. gén., G. V., 47; P. V., 43; T. sp., P. V., 2; Tr. intern., 9; C. comm., 103; bulletins de garantie, page 153.
- Constatactions,** page 155.
- Contraventions.** Loi de 1845; Ord., 76.
- Convention de Berne,** page 71.
- Correspondants des Compagnies,** page 132.
- Déboursés.** T. gén., G. V., 51; P. V., 47.
- Déchargement des wagons.** T. gén., P. V., 37, 38, 52, 53, 54, 57; T. sp., P. V., 6 (Voir « Manœuvres »).
- Déchets de route.** T. gén., G. V. et

- P. V., C. civ., 1784; C. comm., 103; T. sp., G. V., 2; P. V., 3; Tr. intern., 32.
- Déclarations d'expédition.** T. gén., G. V., 48; P. V., 44; Tr. intern., 6, 7.
- Déclarations d'intérêt à la livraison.** Tr. intern., 38 à 40.
- Défenses diverses.** Ord., 57 à 60, 63.
- Délais d'enlèvement des marchandises.** T. gén., G. V., 55; P. V., 52; voir en outre « lettre d'avis ».
- Délais de transport.** T. gén., G. V., 54; P. V., 51; T. sp., P. V., 4, 6; cond. part., T. sp., G. V. et P. V.; Tr. intern., 14; Cah. ch., 50.
- Demande des tarifs sp.,** G. V. et P. V., 1; Tr. intern., 6.
- Demande des wagons vides.** T. gén., G. V., 60; T. sp., P. V., 6.
- Denrées.** T. gén., G. V., 15, 15 bis, 25; T. gén. com., G. V.; T. sp., G. V. et P. V., cond. part.
- Dépôt des bagages.** T. gén., G. V., 29.
- Désinfection des wagons.** T. gén., G. V., 59; P. V., 58.
- Distances.** T. gén., G. V., 42; P. V., 39.
- Douane (pièces et formalités).** T. gén., G. V., 48; P. V., 44; T. sp., P. V., 14; Tr. intern., 6, 10.
- Emballages des marchandises.** C. comm., 103; T. gén., G. V., 47; P. V., 43; T. sp., P. V., 2; Buletins de garantie, page 153; Tr. intern., 9.
- Enregistrement.** T. gén., G. V., 24; P. V., 13; Ord., 50.
- Envoi des avis d'arrivée (Voir « Avis »).**
- Erreurs de tarification.** C. comm., 108; Tr. intern., 12.
- Expertises.** C. comm., 106; formule de demande, page 157.
- Exportation.** T. sp., P. V., 13.
- Factage,** page 129; Cah. ch., 52, 53.
- Fausse déclarations.** T. gén., G. V., 49; P. V., 45 (V. « Contraventions »).
- Fermeture des gares.** T. gén., G. V., 54; P. V., 51.
- Finances.** T. gén., G. V., 16, 17; P. V., 9; Tr. intern., 3.
- Flammèches des locomotives.** Ord., 11.
- Fontes (objet en').** Voir cond. part. des tarifs sp., P. V.
- Force majeure.** C. civ., 1784; C. comm., 103, 104; Tr. intern., 18.
- Fourniture des wagons vides.** T. gén., G. V., 60; T. sp., P. V., 6.
- Fractions de poids.** T. gén., G. V., 43; P. V., 40.
- Frais accessoires (Marchandises).** T. gén., G. V., 25; P. V., 14; T. sp., P. V., 5, 6; Cah. ch., 51.
- Gage des transporteurs.** C. civ., 2102; Tr. intern., 20 à 23.
- Groupages.** T. gén., G. V., 15 bis; P. V., 5, 6; T. sp., P. V., 7; Cah. ch., 47.
- Gruens (location des).** T. gén., P. V., 14.
- Homologation des tarifs.** Ord., 44 à 49.
- Horaires des trains.** Ord., 43.
- Injonctions des agents.** Ord., 58, 63 (Voir « Contraventions »).
- Itinéraires des expéditions.** T. gén., G. V., 54; T. gén. com., G. V.; T. sp., P. V., 1; Tr. intern., 6, 18.
- Jours fériés.** T. gén., P. V., 57.
- Laisse pour compte,** page 137.
- Législation des transports,** p. 103.
- Lettres d'avis.** T. gén., G. V., 56, 57; P. V., 36, 37, 52, 53, 54, 57.
- Lettres de voitures.** T. gén., G. V., 53; P. V., 49; C. comm., 101, 102; Tr. intern., 6, 7, 8, 12, 26.
- Livre des plaintes.** Ord., 72.
- Loi du 15 juillet 1845,** page 90.
- Magasinage.** T. gén., G. V., 27, 28; P. V., 16, 52, 53, 55, 57. (Voir « Stationnement des wagons »).
- Manceuvre des wagons.** T. sp., P. V., 6.
- Manutention.** T. gén., G. V., 25; P. V., 14; T. sp., P. V., 6.
- Marchandises de faible densité.** T. gén., G. V., 22; P. V., 10; T. sp., P. V., 11; Cah. ch., 47.
- Marchandises refusées ou en souffrance.** T. gén., G. V., 61; P. V., 59.
- Marche des trains.** Ord., 43.
- Masses indivisibles.** T. gén., G. V., 23; P. V., 12; Cah. ch., 46.

- Matériel roulant.** T. gén., P. V., 31 à 35.
- Matières inflammables, explosibles, infectes, vénéreuses.** T. gén., G. V., 46; P. V., 11, 42; Tr. intern., 3; Ord., 21, 61; Cah. ch., 47.
- Messageries et marchandises.** T. gén., G. V., 14, 15 bis, 25; P. V., 1 à 7; T. gén. com., G. V.; T. sp., G. V. et P. V., Cond. part.
- Mesures de police.** Loi de 1845; Ord., 1.
- Minimum de perception.** T. gén., G. V., 45; P. V., 7.
- Objets d'art, précieux.** T. gén., G. V., 16, 17; P. V., 8; Tr. intern., 3; Cah. ch., 47.
- Objets de dimensions exceptionnelles.** T. gén., G. V., 23; P. V., 12; Tr. intern., 3.
- Obligations des Compagnies.** C. civ., 1782.
- Ordonnance de 1846,** page 91.
- Ordres des expéditeurs.** T. gén., G. V., 61; P. V., 59; Tr. intern., 15, 16.
- Ouverture des gares.** T. gén., G. V., 54; P. V., 51.
- Paiements.** T. gén., G. V., 50; P. V., 46; Tr. intern., 12, 16, 17, 20.
- Perception des taxes.** Ord., 44.
- Perte des marchandises.** C. civ., 1784; C. comm., 98, 103; Tr. intern., 25, 30 à 46.
- Pesage.** T. gén., G. V., 26; P. V., 15; T. sp., P. V., 8; Tr. intern., 6, 7.
- Places marquées.** Ord., 58.
- Pompes funèbres.** T. gén., G. V., 32, 38 à 40; Tr. intern., 3.
- Prescription.** C. comm., 105, 108; Tr. intern., 44 à 46.
- Récépissés.** T. gén., G. V., 53; P. V., 50; Ord., 50.
- Réclamations (registre des).** Ord., 72.
- Réclamations.** Voir Avaries, Pertes, Retards, Tr., intern., 28.
- Refus des marchandises.** C. comm., 106. (Voir « Laisse pour compte », page 137).
- Remboursements.** T. gén., G. V., 52; P. V., 48; Tr. intern., 13.
- Réserves.** C. comm., 105; Tr. intern., 36.
- Résistance aux agents.** Ord., 63.
- Responsabilité des Compagnies.** Voir Avaries, Pertes, Retards; Tr. intern., 27 à 46.
- Retards.** C. comm., 97, 104; Cond. part. des tarifs sp., G. V. et P. V.; Laisse pour compte, page 137; Tr. intern., 33, 39, 40, 41.
- Saisie-arrêt,** page 155.
- Signal d'alarme.** Ord., 23, 58.
- Stationnement des wagons.** T. gén., P. V., 36, 37, 38, 52 à 55, 57.
- Stations intermédiaires.** T. sp., G. V., 3; P. V., 10.
- Tarifs généraux,** G. V., page 5; P. V., page 25; Observations générales, page 3;
- Tarif général commun,** G. V., page 22.
- Tarifs spéciaux,** G. V., pages 50 à 53; P. V., page 53; Observations générales, pages 3, 50, 60.
- Traités particuliers.** Cah. ch., 48, 53.
- Transit.** T. sp., P. V., 13.
- Transmission et transbordement.** T. gén., P. V., 14; T. sp., P. V., 5.
- Transports internationaux.** (Voir « Convention de Berne »).
- Valeurs.** T. gén., G. V., 16, 17; P. V., 8.
- Vente des marchandises.** C. comm., 106.
- Vente dans les gares.** Ord., 66.
- Vérification des marchandises.** C. comm., 105, 106; Tr. intern., 7.
- Vice propre.** C. civ., 1784; C. comm., 103; T. sp., P. V., 2; Tr. intern., 18.
- Voitures (transport des).** T. gén., G. V., 30, 31, 37 à 40; P. V., 17 à 20, 25 à 29.
- Voitures (commodités, places).** Ord., 12.
- Voitures (nombre).** Ord. 16; Cah. ch., 43.
- Voitures (éclairage, chauffage).** Ord., 24.
- Voyageurs.** T. gén., G. V., 1 à 7.
- Wagons vides (demande des).** T. gén., G. V., 60; T. sp., P. V., 6.
- Wagons (bâchage des),** page 141.

LIGUE DE DÉFENSE CONTRE LES CHEMINS DE FER

SIÈGE, 8, rue Jacquemont, 8, PARIS

L. LAMY, Directeur

La Ligue est placée sous le patronage d'un Comité de 60 Députés

DE TOUTES NUANCES POLITIQUES

EXTRAIT DU RÈGLEMENT

Membres adhérents (1).

Les *Membres adhérents* versent un droit d'admission de 2 fr., plus une cotisation annuelle de 20 fr.; ils ont droit :

ART. 1^{er}. — Au service **gratuit** du journal mensuel de la Ligue le *Bulletin des Transports* et à l'envoi d'une carte de *Correspondant de ce Journal*; cette carte, très élégante, peut servir de *carte d'identité*.

ART. 2. — A l'envoi **gratuit** : 1° du présent volume; 2° d'un tableau-affiche de 0 m. 56 X 0 m. 38 avec baguettes dorées, indiquant les formalités à remplir pour faire valoir ou conserver leurs droits en cas d'avaries, de pertes, de retards, etc.; enfin à 24 consultations *gratuites* par an — contre l'envoi d'un timbre pour réponse — sur les litiges : avaries, pertes, retards et délais. (*Voir art. 5 pour les prix de transport.*)

Ces consultations ne sont fournies *gratuitement* qu'à ceux des Membres qui ont envoyé leurs récépissés à vérifier aux conditions de l'art. 4; les autres doivent les payer 1 fr. 25 chacune.

ART. 3. — A l'intervention de la Ligue pour défendre *amicalement* leurs intérêts en ce qui concerne les pertes, les retards et les avaries, lorsque les formalités indiquées dans l'affiche, dont il est question ci-dessus, ont été remplies.

Cette intervention est *absolument gratuite* s'il n'est pas obtenu d'indemnité; dans le cas contraire, il est dû à la Ligue, pour ses frais et débours, une rétribution variant, suivant le cas, de 15 à 25 0/0 des sommes obtenues.

La Ligue peut également se charger, à forfait, de la poursuite *judiciaire* des mêmes litiges.

ART. 4. — A la vérification de leurs récépissés, moyennant 25 0/0 des sommes détaxées, au lieu de 50 0/0 que prennent généralement les agences de détaxe.

La vérification est gratuite s'il n'est pas relevé d'erreurs.

ART. 5. — A l'envoi *gratuit* d'un carnet de 15 bulletins de demandes de renseignements *sur les prix* de transport des chemins de fer français. Le prix de chacun de ces renseignements, 0 fr. 75, n'est payable qu'au fur et à mesure des demandes, et on ne paie que les renseignements demandés. Ce carnet ne peut être renouvelé aux mêmes conditions.

AVIS TRÈS IMPORTANT

Les adhésions et mandats doivent être adressés à M. L. LAMY, 8, rue Jacquemont, à Paris, 17^e arrondissement; les adhésions n'engagent les intéressés que pour les clauses et conditions ci-dessus et pour une année seulement. La non-réadhésion pour l'année suivante entraîne la radiation définitive.

(1) Voir à la page suivante pour les « Membres titulaires ».

LIGUE DE DÉFENSE CONTRE LES CHEMINS DE FER

SIÈGE, 8, rue Jacquemont, 8, PARIS

L. LAMY, Directeur

La Ligue est placée sous le patronage d'un Comité de 60 Députés

DE TOUTES NUANCES POLITIQUES

EXTRAIT DU RÈGLEMENT

Membres titulaires (1).

Les *Membres titulaires* versent un droit d'admission de 2 fr., plus une cotisation annuelle de 6 fr.; ils ont droit :

ART. 1^{er}. — Au service gratuit du journal mensuel de la Ligue le *Bulletin des transports* et à l'envoi d'une carte de *Correspondant de ce journal*; cette carte, très élégante, peut servir de *carte d'identité*.

ART. 2. — A l'envoi gratuit : 1^o du présent volume; 2^o d'un tableau-affiche de 0 m. 56 X 0 m. 38 avec baguettes dorées, indiquant les formalités à remplir pour faire valoir ou conserver leurs droits en cas d'avaries, de pertes, de retards, etc.; enfin, à 12 consultations gratuites par an — contre l'envoi d'un timbre pour réponse — sur les litiges : avaries, pertes, retards et délais. (*Voir art. 5 pour les prix de transport.*)

Ces consultations ne sont fournies gratuitement qu'à ceux des Membres qui ont envoyé leurs récépissés à vérifier aux conditions de l'art. 4; les autres doivent les payer 1 fr. 75 chacune.

ART. 3. — A l'intervention de la Ligue pour défendre amiablement leurs intérêts en ce qui concerne les pertes, les retards et les avaries, lorsque les formalités indiquées dans l'affiche, dont il est question ci-dessus, ont été remplies.

Cette intervention est absolument gratuite s'il n'est pas obtenu d'indemnité; dans le cas contraire, il est dû à la Ligue, pour ses frais et débours, une rétribution variant, suivant le cas, de 25 à 35 0/0 des sommes obtenues.

La Ligue peut également se charger, à forfait, de la poursuite judiciaire des mêmes litiges.

ART. 4. — A la vérification de leurs récépissés, moyennant 35 0/0 des sommes détaxées, au lieu de 50 0/0 que prennent généralement les agences de détaxe.

La vérification est gratuite s'il n'est pas relevé d'erreurs.

ART. 5. — A l'envoi, contre 0 fr. 25, d'un carnet de 15 bulletins de demandes de renseignements sur les prix de transport des chemins de fer français. Le prix de chacun de ces renseignements, 1 fr. 75, n'est payable qu'au fur et à mesure des demandes, et on ne paie que les renseignements demandés. Ce carnet peut être renouvelé aux mêmes conditions.

AVIS TRÈS IMPORTANT

Les adhésions et mandats doivent être adressés à M. L. LAMY, 8, rue Jacquemont, à Paris, 17^e arrondissement; les adhésions n'engagent les intéressés que pour les clauses et conditions ci-dessus et pour une année seulement. La non-réadhésion pour l'année suivante entraîne la radiation définitive.

(1) Voir la page précédente pour les « membres adhérents ».