

# Loi fédérale

sur

les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur.

(Du 29 mars 1893.)

## L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

## CONFÉDÉRATION SUISSE,

dans l'intention de faire concorder, dans la mesure du possible, la législation relative aux transports en service intérieur avec la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer ;

vu le message du conseil fédéral du 25 octobre 1892,

*décète :*

### A. Dispositions générales.

#### Art. 1<sup>er</sup>.

La présente loi est applicable aux transports des voyageurs et des marchandises par les chemins de fer concessionnés par la Confédération et ouverts au service public des voyageurs et des marchandises et par les bateaux à vapeur (article 64).

Application  
de  
la loi.

Les conventions spéciales relatives aux transports en service international demeurent réservées.

A l'intérieur de la Suisse, les compagnies sont tenues d'établir un service direct et le passage réciproque du matériel de transport moyennant une indemnité, fixée, cas échéant, par le conseil fédéral. Les chemins de fer qui se trouvent dans des conditions exceptionnelles peuvent être, en totalité ou en partie, dispensés de cette obligation par le conseil fédéral.

La création de ce service direct avec les chemins de fer étrangers ne peut être imposée qu'à la condition que les compagnies étrangères se déclarent prêtes à l'établir ou y soient tenues par la loi.

#### Art. 2.

Exceptions.

Sont exclus des dispositions de la présente loi :

- 1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes.
- 2° 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° Les voyageurs et les objets dont le transport serait interdit par mesure d'ordre public.

#### Art. 3.

Réserve  
du règlement  
de  
transport.

Le règlement de transport désignera les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité ou la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions.

Le règlement de transport déterminera aussi les conditions relatives au transport des voyageurs, pour autant qu'elles ne le sont pas déjà dans la présente loi (articles 58 à 63).

#### Art. 4.

Tarifs et  
prescriptions  
principales  
de transport.

Les conditions des tarifs des compagnies, des associations ou unions de chemins de fer ne seront valables qu'en tant qu'elles ne seront pas contraires aux dispositions de la présente loi et du règlement de transport; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Sont également sans effet légal tous les règlements, publications ou conventions spéciales qui excluraient ou limiteraient à l'avance la responsabilité et l'obligation d'indemniser que la présente loi impose aux chemins de fer.

Tous les tarifs et les conditions de transport, ainsi que les modifications à y apporter, seront soumis à l'approbation du conseil fédéral avant de pouvoir être appliqués.

## Art. 5.

Tout chemin de fer est tenu d'effectuer tout transport de voyageurs et de marchandises aux conditions de la présente loi et du règlement de transport, pourvu :

Obligation  
de  
transporter.

- 1° que le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la loi et du règlement de transport;
- 2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;
- 3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer sont tenus d'entreposer gratuitement dans leurs hangars, ou, si la nature de la marchandise le permet, sur les quais, les marchandises qui, par suite des nécessités du service ne peuvent être chargées en temps utile et transportées 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.

S'il s'agit de marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, les délais pour la mise à disposition des wagons seront fixés dans le règlement de transport.

Lorsque, par la faute du chemin de fer, il y a du retard dans la mise à disposition des wagons, la compagnie est tenue de faire opérer sans frais le chargement dans les wagons.

Abstraction faite des exceptions à fixer dans le règlement de transport, la réception des expéditions ou la mise à disposition des wagons, ainsi que la livraison des marchandises au destinataire, ne sont pas obligatoires le dimanche. Doivent être traités comme un dimanche les jours fériés ci-après : le Nouvel-an, le Vendredi-saint, l'Ascension et Noël.

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

## B. Prescriptions particulières pour le transport des marchandises.

### De la formation du contrat de transport.

## Art. 6.

Toute expédition de marchandises doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

Contenu  
de la lettre  
de voiture.

- 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, ainsi que la mention si la marchandise est expédiée gare restante.
- d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du règlement de transport, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et l'indication de la valeur pour les marchandises dont la taxe est calculée d'après la valeur.
- e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux (tarifs exceptionnels) 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.
- 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.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à employer, sont renvoyées aux dispositions du règlement de transport.

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 loi ou par le règlement de transport.

Pour le trafic local, les dispositions réglementaires d'après lesquelles des marchandises peuvent être acceptées sans lettre de voiture sont réservées.

#### 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.

Responsabilité  
pour les  
indications  
de la lettre  
de voiture.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. 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 l'état a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Le résultat de cette vérification sera consigné dans un procès-verbal signé par un agent du chemin de fer et l'expéditeur ou son remplaçant. Si l'expéditeur n'assiste pas à cette vérification, ou s'il refuse de signer le procès-verbal, on aura recours à deux témoins.

L'expéditeur a le droit d'exiger de la part du chemin de fer la constatation du poids ou du nombre des colis consignés au transport, ainsi qu'une attestation du résultat de cette constatation. Lorsque les appareils nécessaires à la détermination du poids à la station de départ font défaut ou sont insuffisants, cette opération peut avoir lieu en cours de transport à une autre station. Les frais y relatifs seront fixés dans le tarif.

En cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, ce dernier sera tenu au paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait. En cas de récidive, il pourra être appliqué par le juge une amende de deux fois au moins et de dix fois au plus le montant des frais de transport fraudés.

Sont en outre réservées les poursuites pénales qui peuvent être intentées suivant les circonstances du cas.

## Art. 8.

Conclusion du  
contrat  
de transport.

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 cette 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 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, à la demande de l'expéditeur, par le chemin de fer (article 7, alinéa 4), et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu, à la demande de l'expéditeur, 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.

Le duplicata n'a pas la valeur de la lettre de voiture accompagnant l'envoi. Il n'a non plus la valeur d'un connaissance.

Le duplicata de la lettre de voiture peut être remplacé par un récépissé qui a la même importance légale que le duplicata et dont la forme sera déterminée par le règlement de transport. La remise d'un duplicata de la lettre de voiture et d'un récépissé pour la même expédition est inadmissible.

## Art. 9.

Emballage  
et  
désignation  
de la  
marchandise.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes ou 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 le règlement de transport.

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.

#### 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.

Formalités de  
douane,  
d'octroi ou de  
police.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants. Si l'expéditeur s'enquiert auprès du chemin de fer de la nécessité de fournir ces papiers et des conditions qu'ils doivent présenter, l'administration doit lui faire part de toutes les dispositions qui lui sont connues. Elle doit, même lorsque l'expéditeur *ne lui a demandé aucune direction*, attirer son attention sur toute erreur facilement reconnaissable quant aux papiers requis ou à leur rédaction.

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. En fait de destination, c'est la gare destinataire indiquée dans la lettre de voiture qui fait règle.

## Art. 11.

Calcul  
des prix de  
transport.

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.

Paiement  
des frais de  
transport.

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. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

## 2. De l'exécution du contrat de transport.

### Art. 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder 2000 francs qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (article 12, alinéa 2) ne pourront pas être grevées d'un remboursement que du consentement de la gare expéditrice.

Remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur dès que 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.

Le délai (délai de livraison) dans lequel le transport de la marchandise doit être effectué, ainsi que le calcul de ce délai, est fixé par le règlement d'exploitation.

Délai de livraison.

### 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 à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Droit de disposer de la marchandise.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture ou le récépissé (article 8, alinéa 7). Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata ou du récépissé, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata ou le récépissé aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'observer 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 ou du récépissé, 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 le règlement de transport. Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture ou sur le récépissé, lesquels seront présentés en même temps au chemin de fer et rendus 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.

#### Art. 16.

Livraison  
de la  
marchandise.

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'expéditeur, en possession du duplicata ou d'un récépissé, 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 oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Acceptation  
de la  
marchandise  
par le  
destinataire

#### 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.

Empêchements  
au transport.

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 toutefois le choix de la route auxiliaire entraîne des frais supplémentaires, le chemin de fer doit, en service intérieur, requérir préalablement l'approbation de l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture ou du récépissé, 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.

Faute d'instructions postérieures de l'expéditeur (article 15), et si la marchandise n'est pas adressée gare-restante, le chemin de fer doit, dans les 24 heures au plus tard après l'arrivée de la marchandise, lors même que le délai fixé pour la livraison ne serait pas encore écoulé, présenter la lettre de voiture au destinataire, ou tout au moins lui envoyer une lettre d'avis par la voie d'usage, puis, sans autre retard, lui délivrer la marchandise avec la lettre de voiture, contre paiement du prix de transport et des autres frais qui pourraient la grever.

Manière  
de procéder  
pour  
la livraison  
de la  
marchandise.

S'il s'agit de marchandises en grande vitesse, la lettre de voiture doit être présentée ou la lettre d'avis envoyée dans le délai de quatre heures après l'arrivée, ou au plus tard le lendemain à 9 heures du matin, si la marchandise est arrivée après 5 heures du soir.

Le jour de l'arrivée des marchandises à la gare de destination doit être indiqué sur la lettre de voiture au moyen d'un timbre à date. Pour les transports en grande vitesse, on ajoutera l'heure de l'arrivée.

Lorsqu'aucune décision de l'expéditeur ne s'y oppose (art. 15), le destinataire désigné peut aussi, après l'arrivée de la marchandise à la station de destination et sans attendre un avis du chemin de fer, réclamer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise (article 16).

Les chemins de fer sont tenus d'accorder gratuitement au destinataire le délai nécessaire, dont la durée sera fixée par le règlement de transport, pour retirer la marchandise. Ils doivent également, à la demande du destinataire et contre une indemnité fixée par le règlement, faire peser les marchandises avant la livraison et en noter le poids sur la lettre de voiture ou sur un bulletin spécial.

En ce qui concerne la livraison des marchandises par le chemin de fer au domicile du destinataire (camionnage), ce sont les dispositions des tarifs à établir qui font règle.

#### Art. 20.

Perception  
des créances  
grevant  
la  
marchandise.

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.

Droits de gage  
pour les  
créances  
résultant du  
transport.

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.

La délivrance de la marchandise ne peut être refusée au destinataire qui conteste tout ou partie des taxes à lui réclamées, s'il dépose en mains de l'autorité la somme contestée, aux frais et périls de qui de droit. La somme déposée remplace la marchandise pour l'exercice du droit de rétention et de gage. Cette disposition ne concerne toutefois pas les remboursements.

#### Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après le code fédéral des obligations.

Effets  
du  
droit de gage.

#### 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.

Liquidation  
des frais  
de transport  
entre les che-  
mins de fer.

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, pour les expéditions en port dû, au premier, pour les expéditions en port payé, au dernier, 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.

#### 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.

Obstacles  
à la  
livraison.

En attendant, le chemin de fer doit déposer la marchandise, aux frais et périls de l'expéditeur, dans ses propres entrepôts ou entre les mains d'un tiers.

La marchandise exposée à une détérioration rapide, ou dont la valeur présumée ne couvre pas les frais qui la grèvent, doit être immédiatement vendue au bénéfice de qui de droit. Il peut en être de même de la marchandise dont ni l'expéditeur ni le destinataire

n'ont disposé après un délai de trente jours. Dans les deux cas, les parties intéressées doivent être informées de la mise en vente, et cela au moins 8 jours d'avance, lorsque la nature de la marchandise le permet.

La vente dans les deux premiers cas peut être faite extra-judiciairement, si ni le destinataire ni l'expéditeur, ou leur représentant ne requièrent une vente judiciaire. Dans le cas de vente extra-judiciaire, l'employé du chemin de fer chargé de la vente doit s'adjoindre un tiers désintéressé et faire procéder aux publications conformément à l'usage de la localité (affiche en bourse, criée, etc.). La vente doit alors être constatée par un procès-verbal signé par ces deux personnes; il en est donné copie à l'expéditeur.

En exerçant les droits qui lui sont donnés par cet article, le chemin de fer doit sauvegarder au mieux les intérêts présumés du propriétaire; il peut être attaqué en dommages-intérêts s'il est prouvé qu'il y a eu faute de sa part.

### 3. De la responsabilité civile.

#### Art. 25.

Fixation  
de la perte  
ou de l'avarie  
de la  
marchandise.

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 tous 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 allégué 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 (article 33), il sera également dressé un procès-verbal.

Dans tous les cas où l'état de la marchandise donne lieu à contestation, le chemin de fer et le destinataire ont le droit de demander, à l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise, la nomination d'experts aux fins d'en constater l'état et d'en faire rapport, le tout aux frais de qui de droit.

Toutes les fois qu'il y a contestation, l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise peut aussi, sur la demande de l'une des deux parties, ordonner que la marchandise soit, aux frais et périls de qui de droit, déposée dans un entrepôt public ou chez

un tiers, et, après constatation de son état si cela est nécessaire, vendue en tout ou en partie pour couvrir les frais de transport et autres remboursements qui la grèvent. Le paiement ou le dépôt (article 21) de toutes les sommes qui grèvent la marchandise suspend la vente aussi longtemps qu'elle n'a pas été effectuée.

#### Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Légitimation  
en cas  
de poursuite.

Si le duplicata ou le récépissé ne peut pas être représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

#### Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison. Responsabilité  
de plusieurs  
chemins de fer

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 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 pourra être intentée que devant un tribunal siégeant là où l'administration actionnée aura son domicile.

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 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 est fondée sur le même contrat de transport. Demandes  
reconvention-  
nelles,  
exceptions.

## Art. 29.

Responsabilité  
des chemins de  
fer pour leurs  
agents.

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.

Responsabilité  
pour perte ou  
avarie  
en général.

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.

Lorsqu'un chemin de fer se charge du transport de la marchandise avec une lettre de voiture indiquant comme lieu de livraison une localité située hors du parcours de ses lignes ou des lignes avec lesquelles il est en trafic, la responsabilité du ou des chemins de fer, comme transporteurs, n'existe pas pour le transport tout entier, jusqu'au lieu de livraison, mais seulement jusqu'à l'endroit où doit cesser le transport par chemin de fer. L'expéditeur est seul responsable de l'acheminement ultérieur des marchandises, à moins que le chemin de fer n'ait organisé lui-même des moyens de transport, auquel cas il reste responsable, comme transporteur, jusqu'au lieu de livraison.

S'il s'agit d'expéditions destinées à l'étranger ou remises au transport à l'étranger, mais auxquelles les conventions internationales en vigueur ne peuvent être appliquées, et si le dommage a eu lieu sur le chemin de fer étranger, cette responsabilité cesse pour la compagnie suisse, ou se trouve restreinte à la somme dont l'administration fautive est tenue de répondre d'après la loi qui la régit, lorsque la compagnie suisse peut faire la double preuve suivante :

- 1° que l'accident ou la faute n'a eu lieu qu'après la remise de la marchandise à un chemin de fer étranger ou avant l'avoir reçu d'un chemin de fer étranger, et
- 2° que, d'après les lois et règlements auxquels le chemin de fer étranger est soumis, on ne peut exiger de ce dernier aucune indemnité ou seulement une indemnité inférieure à celle qui serait à payer d'après la présente loi.

## Art. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

- 1° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,
 

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;
- 2° 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,
 

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;
- 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 à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux ;
- 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 extraordinaire, dessiccation et déperdition,
 

en tant que l'avarie est résultée de ce danger ;
- 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 et 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'écartier.

Restriction  
de la  
responsabilité  
dans  
certains cas.

## Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul

Restriction  
de la  
responsabilité  
en cas de  
déchet  
de poids.

du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par le règlement de transport.

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.

#### Art. 33.

Présomption  
de perte  
de la  
marchandise.

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.

Montant  
de l'indemnité  
en cas de perte  
de la  
marchandise.

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 même 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.

Montant  
de l'indemnité  
avec tarifs  
spéciaux  
(exceptionnels)

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux [exceptionnels]) dans lesquels 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.

Marchandise  
retrouvée.

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.

## 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 (tarif exceptionnel) conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Montant  
de l'indemnité  
en cas d'avarie  
de la  
marchandise.

Toute avarie est présumée avoir eu lieu *après la réception* de la marchandise par le chemin de fer, si dans la lettre de voiture il n'est fait aucune mention que la marchandise était avariée au moment de sa consignation, ou si une telle mention n'a été faite que postérieurement à la consignation et à la signature de la lettre de voiture, par le chemin de fer seul, sans que l'expéditeur ou son mandataire ait été appelé. Est toutefois réservée la disposition de l'article 8, alinéa 4.

Si, en mesurant, en pesant ou en comptant les colis une seconde fois, pendant ou après le transport, on obtient une quantité inférieure à celle indiquée dans la lettre de voiture, il y a présomption que la quantité supérieure indiquée dans la lettre a été consignée au chemin de fer, et que la diminution s'est produite pendant le transport, sous réserve de la disposition renfermée dans l'article 8, alinéa 4.

Si la mention que la marchandise a été remise avariée se trouve sur la lettre de voiture, mais non sur le duplicata de celle-ci ou sur un autre récépissé (article 8), il y a présomption que

cette mention a été faite par le chemin de fer seul, après la consignation et la signature de la lettre de voiture. Si la quantité indiquée sur la lettre de voiture est inférieure à celle portée sur le duplicata de la lettre ou sur le récépissé, il y a présomption que la quantité supérieure indiquée sur le duplicata est la seule exacte.

Si la fermeture et l'emballage du colis sont extérieurement intacts lors de la délivrance, et qu'en même temps le poids soit trouvé conforme au poids reconnu lors de la consignation, il y a présomption que le déficit sur le contenu indiqué existait déjà lors de la remise au chemin de fer.

#### Art. 38.

Déclaration de l'intérêt à la livraison.

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 d'après 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.

Le règlement de transport fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

#### Art. 39.

Responsabilité en cas d'inobservation du délai de livraison.

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.

Montant de l'indemnité en cas d'inobservation du délai de livraison.

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 :

- a. le quart du prix de transport pour un retard égal ou inférieur au quart du délai de transport ;
- b. la moitié du prix de transport pour chaque retard supérieur au quart jusques et y compris la moitié du délai de transport ;
- c. la totalité du prix de transport pour chaque retard dépassant la moitié du délai de transport.

Si la preuve d'un dommage est fournie, on peut réclamer le montant du dommage. Il ne devra toutefois pas dépasser la valeur de la marchandise.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

- a. la moitié du prix de transport pour chaque retard égal ou inférieur à un quart du délai de transport ;
- b. la totalité du prix de transport pour chaque retard dépassant le quart du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage qui 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.

Indemnité  
par suite de dol  
ou de  
faute grave.

#### Art. 42.

L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de 6 %<sub>0</sub> de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Intérêt  
des  
indemnités.

#### 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.

Exclusion  
de la  
responsabilité.

#### 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.

Réclamations  
après paiement  
des frais  
de transport  
et acceptation  
de la  
marchandise.

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 sept 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 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.

#### Prescription.

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 recon-

naissance 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 à partir du jour où expire le délai de livraison.

Cette prescription est interrompue non seulement par une action intentée, mais aussi par une réclamation écrite, émanée de l'expéditeur ou du destinataire, de telle sorte que, tant que la réclamation reste en suspens, la prescription cesse de courir.

Si la réclamation est repoussée, une nouvelle prescription d'un an commence à courir à partir du moment où le chemin de fer a restitué les pièces à l'appui à lui confiées (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.) et permis ainsi de commencer utilement une poursuite judiciaire. La prescription de l'action n'est pas alors interrompue par une nouvelle réclamation formulée contre ce refus.

Les chemins de fer doivent examiner les réclamations qui leur sont adressées par écrit et y répondre dans le délai le plus bref possible.

#### Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Restriction de la demande reconventionnelle et de l'exception.

### 4. Du recours des chemins de fer entre eux.

#### Art. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente loi aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

Conditions du droit de recours.

- 1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable.
- 2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé pas la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

#### Art. 48.

Recours  
en cas  
de retard.

Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les règles fixées par le règlement de transport déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

#### Art. 49.

Exclusion  
de la  
solidarité  
en cas  
de recours.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

#### Art. 50.

Importance  
de la décision  
dans un procès  
en indemnité.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

#### Art. 51.

Unification  
de  
l'instance.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les che-

mins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

#### Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire de recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Inadmissibilité de joindre le recours en garantie à la demande en indemnité.

#### Art. 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

For.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

#### Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Réserve quant aux conventions particulières.

#### Art. 55.

La procédure à suivre sera du reste celle du juge compétent, à moins que d'autres dispositions ne soient stipulées dans la présente loi.

Procédure à suivre.

### 5. Frais de procès.

#### Art. 56.

Il ne pourra, en aucun cas, être exigé de sûretés pour les dépens des procès fondés sur le contrat de transport.

Dépens.

### 6. Force majeure.

#### Art. 57.

Ne peuvent être considérés dans le sens légal comme cas de force majeure ou accidents inévitables (cas fortuits), les accidents causés :

Force majeure.

- 1° par une erreur ou une faute quelconque des fonctionnaires ou employés du chemin de fer, même dans les cas où celui-ci ne serait pas déjà responsable pour eux, d'après les principes posés à l'article 29 ;
- 2° par une erreur ou une faute quelconque du fait de personnes admises dans d'autres wagons que ceux qui sont destinés au transport des voyageurs ;
- 3° par la nature dangereuse ou l'emballage défectueux d'objets *transportés* ;
- 4° par un système défectueux et contraire aux règles techniques, employé dans la construction du chemin de fer ou l'organisation de l'exploitation ;
- 5° par le mauvais état du chemin de fer ou de son matériel d'exploitation ;
- 6° par l'omission ou l'exécution insuffisante des mesures de précaution ou des dispositions imposées au chemin de fer par les règlements généraux de police ou les conditions spéciales de la concession.

### C. Dispositions particulières relatives au transport des voyageurs et des bagages.

#### Art. 58.

Responsabilité en cas de mort d'homme ou de lésions corporelles. En cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles, survenus dans l'exploitation, l'entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur est responsable du dommage en résultant, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité civile.

#### Art. 59.

Responsabilité pour retard. Les dispositions suivantes sont applicables aux demandes en indemnité pour retards dans le départ ou l'arrivée des trains :

1. Si le départ du train pour lequel le voyageur a pris son billet est retardé de plus d'une demi-heure, le voyageur peut rendre son billet et s'en faire rembourser le prix.

2. Les voyageurs porteurs de billets directs, qui, par suite d'un retard du train, manquent la correspondance, ont le droit de continuer leur route avec le train suivant, et cela sans aucun supplément de prix. Si de nouveaux billets sont nécessaires, la compagnie est tenue de les leur procurer en échange des premiers.

3. Si le train est parti avant l'heure, les voyageurs qui ont pris leur billet en temps voulu et n'ont pu partir sont également au bénéfice des dispositions des chiffres 1 et 2.

4. Ont droit au retour gratuit dans la même classe de voitures et au remboursement du billet payé les voyageurs porteurs de billets directs qui, à la suite d'un retard dans l'arrivée du train, manquent la correspondance et pour cette raison interrompent leur voyage et reviennent par le premier train, ainsi que tout voyageur qui retourne par le premier train, à la suite d'un retard de plus d'une heure et de la cinquième partie au moins du temps indiqué par l'horaire pour son voyage.

5. Les voyageurs porteurs de billets de retour peuvent, dans le cas de retard indiqué au chiffre 4, revenir avec le premier train et exiger le remboursement intégral du prix par eux payé, ou bien, si le retard est d'au moins une heure, ils peuvent demander que la durée du billet soit prolongée d'un jour.

6. Les voyageurs ont le droit de réclamer du chemin de fer le remboursement des dépenses nécessaires qu'ils ont dû faire à la suite des cas prévus aux chiffres 1 à 5 ci-dessus.

Dans les cas prévus aux chiffres 2 à 5, les voyageurs munis de billets de troisième classe doivent être transportés sans surtaxe en seconde classe, si le train qu'ils prennent n'a pas de voiture de troisième classe.

Le chemin de fer rendu responsable à teneur du présent article a droit de recours contre la compagnie à qui la faute était imputable.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux trains de plaisir. Le conseil fédéral peut aussi, sur la demande motivée d'une administration de chemin de fer, décider que ces dispositions ne sont point applicables dans d'autres cas extraordinaires.

S'il peut être prouvé que le retard est dû à un cas de force majeure (article 57), toute obligation d'indemniser cesse pour les cas prévus aux chiffres 4 à 6, sauf la prolongation de la durée du billet de retour, indiquée au chiffre 5.

Les réclamations prévues au présent article doivent être faites dans les 24 heures, sous peine de déchéance.

#### Art. 60.

Si la non observation de l'horaire a été la conséquence d'un dol ou d'une faute grave, le voyageur qui a subi un retard a, en

Indemnité  
en cas de dol  
ou de  
faute grave.

outre, le droit de réclamer du chemin de fer le remboursement d'un dommage plus considérable.

Les dispositions de l'article 45, alinéas 1, 3, 4 et 5 de la présente loi sont applicables ici.

#### Art. 61.

Responsabilité  
pour bagage  
à main.

Le règlement de transport fixe les droits et les obligations du voyageur quant au bagage qu'il prend à la main. La perte ou l'avarie du bagage non consigné ne donne droit à une indemnité que dans le cas où la faute de la compagnie est établie, ou dans les cas prévus par la loi sur la responsabilité pour les accidents suivis de mort ou de lésions corporelles.

Dans ces cas-là, le chiffre de l'indemnité est fixé d'après les dispositions de l'article 62 sur le bagage des voyageurs.

Le règlement de transport statue sur le droit du chemin de fer de disposer du bagage non réclamé comme chose n'appartenant à personne, et sur la procédure à suivre.

#### Art. 62.

Responsabilité  
pour  
les autres  
bagages.

Les dispositions relatives à la responsabilité (articles 25 et suivants) sont aussi applicables aux bagages et autres objets ne restant point sous la garde personnelle du voyageur, mais confiés au chemin de fer pour être transportés au lieu de destination en même temps que le voyageur, si ces objets ont été acceptés, même gratuitement, par l'administration, conformément à l'usage établi ou aux règlements en vigueur. Toutefois, ces dispositions subissent les modifications suivantes :

1. Une fois arrivé à destination, et sans attendre l'expiration du délai fixé à l'article 33, le voyageur a le droit d'exiger le paiement immédiat d'une indemnité normale de quinze francs par kilogramme pour tout colis non retrouvé, à moins que ce colis n'ait été retenu dans un bureau de péages.
2. Le voyageur qui a demandé ou accepté cette indemnité normale avant d'être arrivé au terme de son voyage, ne perd point par là le droit de demander un dédommagement plus élevé, conformément aux dispositions des articles 34, 36, 37 et 38, tant que la prescription n'est pas encourue.
3. Tout bagage non retiré dans les 24 heures dès l'arrivée au lieu de destination est soumis au droit de magasinage réglementaire ou d'usage.

Lorsque la valeur présumée du bagage ne suffit plus pour couvrir ces frais de magasinage, ou s'il y a danger de détérioration rapide, le chemin de fer peut faire procéder judiciairement à la vente des colis non retirés, au profit de qui de droit, en observant les prescriptions contenues à l'article 24, alinéas 3, 4 et 5.

4. Si le voyageur est en possession d'un bulletin de bagage, il ne peut, durant le trajet, disposer de ce bagage que sur la présentation, soit la remise, de ce bulletin.

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

Si, à l'arrivée au lieu de destination, le bulletin de bagage n'est pas présenté, le chemin de fer n'a ni le droit ni l'obligation de remettre le bagage au voyageur, à moins que celui-ci ne lui donne une quittance spéciale ou, suivant les circonstances, ne lui fournisse une caution correspondant au contenu du bagage tel qu'il aura été officiellement reconnu et garantissant l'administration contre toute présentation postérieure du bulletin de bagage par quelqu'un de plus autorisé.

#### Art. 63.

Le règlement de transport déterminera les objets qui ne peuvent être considérés comme bagage de voyageur.

Définition  
des bagages.

### D. Dispositions relatives aux transports par bateaux à vapeur.

#### Art. 64.

Les dispositions qui précèdent sont applicables, par analogie, aux transports effectués par les entreprises de navigation à vapeur.

Position légale  
des  
entreprises  
de navigation  
à vapeur.

### E. Dispositions pénales.

#### Art. 65.

Toute négligence grave des devoirs qui incombent aux compagnies de chemins de fer ou aux entreprises de navigation à vapeur, en leur qualité d'entreprises de transport, est passible d'une amende pouvant s'élever à 1000 francs à prononcer par le juge. En cas de récidive, cette amende pourra être portée à 5000 francs au maximum.

Pénalité.

Ces infractions relèvent de la juridiction fédérale.

## F. Dispositions finales.

### Art. 66.

La présente loi abroge la loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemins de fer (Rec. off., nouv. série, I. 621).

### Art. 67.

Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Ainsi arrêté par le conseil des états,  
Berne, le 29 mars 1893.

*Le président* : SCHALLER.

*Le secrétaire* : SCHATZMANN.

Ainsi arrêté par le conseil national,  
Berne, le 29 mars 1893.

*Le vice-président* : L. FORRER.

*Le secrétaire* : RINGIER.

### Le conseil fédéral arrête :

La loi fédérale ci-dessus sera publiée.

Berne, le 11 avril 1893.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération* :

SCHENK.

*Le chancelier de la Confédération* :

RINGIER.

NOTE : Date de la publication : 12 avril 1893

Délai d'opposition : 11 juillet 1893.

## Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur. (Du 29 mars 1893.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1893
Date	
Data	
Seite	431-460
Page	
Pagina	
Ref. No	10 071 075

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.