

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 3 MARS 1891.

Rapport des Commissions réunies de la Justice et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi portant revision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport.

(Voir les nos 29, session de 1864-1865, 14 et 91, session de 1870-1871, 173, session de 1875-1876, 175, session de 1879-1880, 10 et 20, session de 1882-1883, 14, 25, 34, 43, 49 et 55, session de 1883-1884, 11 et 50, session de 1884-1885, 5, 9, 11, 14, 15, 28, 33, 34 et 37, session de 1890-1891, de la Chambre des Représentants; 11, session de 1890-1891, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE MERODE WESTERLOO, DEWANDRE, le Comte D'OULTREMONT, PÂRIS, PIRET, le Comte THIERRY DE LIMBURG STIRUM, LAMMENS, DELLAFAILLE DE LEVERGHEM, MONCHEUR, TIBERGHIEU, ROBERTI, VAN VRECKEM, DE BROUCKERE, le Baron ORBAN DE XIVRY et DUPONT, Rapporteur. — M. VANDENPEEREBOOM, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, assiste à la séance.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi soumis au Sénat remonte à une époque déjà bien ancienne.

Il a été déposé le 17 novembre 1864 par l'honorable M. Tesch, alors ministre de la justice. Le Gouvernement proposait, à cette époque, de maintenir sans modifications les articles 96 à 108 du Code de commerce de 1808.

Tel ne fut pas l'avis de la Commission spéciale chargée par la Chambre de l'examen du projet de revision de ce code (1).

Par l'organe de son rapporteur, M. Dewandre, elle émit l'avis qu'il y avait lieu d'apporter aux textes anciens de notables améliorations, et de régler, par une disposition générale et de principe, les transports par chemin de fer.

(1) Elle était composée, depuis 1864, de MM. Pirmez, Dewandre, Van Humbeeck, Guillery, Van Isegheem, Vermeire et Dupont.

1. *Discussion.* — Annales, séance du 13 mars 1872, p. 688.

Annales, séance du 2 mai 1876.

Annales parlementaires 1883-1884, p. 159-221.

Annales parlementaires 1890-1891, 1^{er} vote, p. 16 et s., 2^e vote, p. 170 et s.

Voici le texte proposé :

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

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

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

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

» *Ces dérogations ne dégagent pas les exploitants de chemins de fer des conséquences de la responsabilité de leurs fautes ou de celles de leurs agents, lorsque le tiers, qui se plaint d'un dommage, établit qu'il ne provient pas de la cause pour laquelle la non-responsabilité a été stipulée.* »

L'honorable rapporteur justifiait dans les termes suivants le texte admis par la Commission spéciale :

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

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

» Mais il n'en est pas ainsi.

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

» Puis, il est à remarquer qu'entre le chemin de fer qui stipule une

II. Projet de convention internationale (1883-1884), n° 13.

Convention internationale de Berne : Exposé des motifs (1890-1891), n° 45.

Mémoire de l'Union des chemins de fer allemands à propos du Projet de Berne.

Procès-verbaux de la I^{re}, de la II^e et de la III^e Conférence de Berne (1878-1881-1886).

III. Saintelette, De la Responsabilité et de la Garantie.

Saintelette, Articles dans la Belgique judiciaire, 1883, p. 375, 673, 817, 1121, 1265, 1298, 1378.

Bedarride, Des chemins de fer.

Sarrut, Du transport des marchandises par chemin de fer.

Blanche, Contentieux des chemins de fer.

Dalloz, Voirie par chemin de fer.

Eon, Étude sur la réforme des articles 105 et 108 du Code de commerce.

Ribéreau, Modifications à la législation sur les transports terrestres.

Duverdy, Contrat de transport. — Pardessus, Droit commercial.

Boistel, Droit commercial. — Sourdat, De la responsabilité.

Namur, Droit commercial belge. — Laurent, XXV, p. 604 et s.

Jacqmin, De la responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

Gillouard (Du Louage), 736-766.

Féraud, Code des transports.

Lyon-Caen, Droit commercial.

Litthauer, Code de commerce allemand.

IV. Union syndicale de Bruxelles. Rapport 1881. Pétition à la Législature.

Mémoire de la Société commerciale d'Anvers sur la responsabilité du chemin de fer.

Modifications proposées par la Société. — Rapport du Comité en 1881.

Pétitions des industriels de Verviers contre les livrets réglementaires.

Pétitions des associations charbonnières contre l'article 37 du Projet de Loi.

» clause de non-responsabilité et le particulier qui l'accepte, ou qui est
» censé l'accepter, il n'y a pas égalité de part et d'autre, il n'y a pas
» pareille liberté de consentement.

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

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

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

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

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

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

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

Les principes fixés par la Commission spéciale et son rapporteur à cette
époque sont, on le voit, très précis.

L'exploitant est tenu d'après les règles du droit commun. Il ne peut
dégager sa responsabilité que s'il s'agit de transports à prix réduits,
ou si l'emballage est défectueux. Encore a-t-il besoin de l'acceptation
formelle de l'expéditeur.

Le Gouvernement ne protesta pas d'abord contre cette responsabilité
complète et absolue qui lui était imposée comme exploitant de chemins de
fer.

Le cabinet de 1870 admit même les modifications de la Commission spé-
ciale lorsque, après la dissolution des Chambres, il représenta le projet
de revision du Code de commerce. Toutefois, le ministère s'étant retiré en
1871, le Gouvernement nouveau soumit, en 1872, à l'examen d'une com-
mission spéciale, choisie en dehors des Chambres, une loi relative aux
transports par chemin de fer. La discussion du titre relatif aux voituriers
fut ainsi indéfiniment ajournée.

Le travail de cette commission se prolongea pendant près de quatre
ans.

Le 2 mai 1876, le Gouvernement communiqua à la Chambre le projet
élaboré par elle et le rapport à l'appui, rédigé par M. Van Berchem.
Désireux de faire entrer dans le code révisé, à l'exemple du code
allemand, les règles particulières aux transports par chemin de fer,
M. Beernaert, alors ministre des travaux publics, chercha à simplifier

l'œuvre de la Commission extra-parlementaire. Il voulut la réduire aux règles les plus générales, en rejetant toutes les prescriptions de détail.

C'est pour réaliser cette idée qu'il déposa, d'accord avec M. De Lantsheere, une série d'amendements, presque exclusivement relatifs aux transports par les voies ferrées.

La Commission spéciale de revision du Code de commerce, nommée par la Chambre, s'inspirant du code allemand et du savant rapport de M. Van Berchem, apporta à ces textes d'assez nombreux changements. Elle voulut faire droit, dans la mesure du possible, aux réclamations du commerce et de l'industrie contre les livrets réglementaires.

Une première fois le projet put être discuté en partie par la Chambre en 1883. Mais le débat fut interrompu après l'adoption des sept premiers articles. Il n'a pu être repris définitivement qu'en 1890. Depuis, le Gouvernement a déposé successivement plusieurs séries d'amendements. A diverses reprises, en 1882, en 1883, en 1884, en 1885 et en 1890, il a procédé à un remaniement général des articles du projet (1). Souvent, il faut bien le dire, les dispositions ont été modifiées au profit des exploitants. La Commission parlementaire s'était flattée, en abandonnant en partie le principe de la responsabilité du droit commun, formulé dans le rapport de M. Dewandre, de réaliser une transaction acceptable pour tout le monde. Elle avait fait au Gouvernement, préoccupé, avec raison, de l'intérêt de ses voies ferrées, de grandes concessions. Les amendements nouveaux du Gouvernement ont diminué encore la responsabilité déjà fort atténuée de l'exploitant. Aussi est-il à craindre que la mise en vigueur de la loi nouvelle ne trompe singulièrement les espérances que le public avait conçues. L'honorable Ministre des Chemins de fer, qui a défendu les intérêts de son administration avec un talent et avec une énergie auxquels nous rendons hommage, s'est écrié lui-même pendant la discussion : « On a lutté pendant vingt ans pour démolir les livrets réglementaires ; mais, quand on les aura détruits, on se plaindra de la loi, on maudira ceux qui l'auront votée. » (Annales 1890-91, p. 36.)

Espérons que les choses n'iront pas aussi loin. Reconnaissons cependant que, grâce aux concessions que l'administration des chemins de fer a su obtenir, les garanties que la loi devait donner au public ont en partie disparu. Le commerce ne trouvera peut-être plus une très grande différence entre le régime si décrié des anciens livrets réglementaires et le système nouveau.

(1) Amendements de M. Olin, n° 20, session de 1882-1883, et n° 25, session de 1883-1884.
Amendements de M. Vandenpeereboom, n° 11, session de 1884-1885, avec tableau comparatif; n° 50, session de 1884-1885 (13 janvier 1885); n° 5, session de 1890-1891 (12 novembre 1890).

TITRE VII^{bis}.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

Le Projet de Loi est divisé en deux chapitres : l'un est relatif au contrat de transport en général, l'autre aux transports par chemin de fer.

Les transports maritimes sont réglés par le livre II du Code de commerce.

Malgré sa généralité, le titre ne s'applique donc pas à tous les transports, mais seulement aux transports par terre et aux transports sur nos canaux et sur nos voies fluviales.

ARTICLE PREMIER.

Le contrat de transport se constate par tous moyens de droit et notamment par la lettre de voiture.

La lettre de voiture indique :

1° Le lieu et la date de l'expédition;

2° Le nom et le domicile de l'expéditeur ;

3° Le nom et le domicile du destinataire ;

4° Le nom et le domicile du voiturier ou du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère ;

5° La nature, le poids ou la contenance des objets à transporter, le nombre et la marque particulière des colis ;

6° Le délai et le prix du transport ou les conditions réglementaires auxquelles se réfèrent les parties.

La lettre de voiture est signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire.

ART. 2.

Le commissionnaire ou le voiturier est tenu d'inscrire sur son livre-journal, d'après les déclarations de l'expéditeur, la nature, la quantité, et, s'il en est requis, la valeur des objets à transporter.

L'article 1^{er}, tout en respectant la liberté des parties, fait connaître quelles sont les énonciations ordinaires de la lettre de voiture.

L'article 2 impose au voiturier l'obligation d'inscrire sur son livre-journal certaines déclarations de l'expéditeur.

Les modifications apportées aux textes anciens sont, en général, de simples changements de rédaction.

Le dernier paragraphe de l'article 102 du code de 1808, qui prescrit de copier la lettre de voiture sur un registre spécial, a été supprimé par la Chambre sur la proposition de MM. Olin et Beernaert.

Il a été reconnu que le livre aux copies des lettres de voiture pouvait être supprimé sans inconvénient ; le voiturier doit déjà tenir un journal où il est obligé d'inscrire les indications essentielles de ces documents.

Rappelons que la loi du 16 juillet 1849 affranchit le Gouvernement de l'obligation de tenir les livres imposés par le Code de commerce aux voituriers.

L'article 12 du chapitre II règle ce point pour tous les exploitants de chemins de fer, dans certains cas.

Les indications prescrites par l'article 1^{er} ne le sont pas à peine de nullité. Le contrat de transport peut se prouver par tous moyens de droit, et même par présomptions. (Art. 1353 du Code civil.)

ART. 3.

Il répond de l'arrivée, dans le délai convenu, des personnes ou des choses à transporter, sauf les cas fortuits ou de force majeure.

Les articles 3, 4 et 5 du projet déterminent les obligations légales du voiturier conformément aux principes généraux du droit.

Sous ce rapport, rien n'est changé aux règles du Code civil en matière de contrats.

Le Code de commerce de 1808 ne s'occupait que du transport des choses.

L'article 3 s'applique au transport des personnes, et complète ainsi les dispositions de la loi ancienne.

Le projet assimile, comme le proposait M. Dewandre en 1870, le voiturier et le commissionnaire. (V. Doc. parl. 1869-1870, n° 76.)

ART. 4.

Il est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

S'il fournit cette preuve, aucune indemnité n'est due, même en cas d'assurance.

Une addition a été faite à l'article 4 lors du second vote, sur la proposition du Gouvernement, à la séance du 10 décembre 1890. C'est le § 2 :

« S'il fournit cette preuve, aucune indemnité n'est due, même en cas d'assurance. »

Le seul but de cet amendement a dû être de décider que l'assurance ne mettait pas de plein droit à la charge du voiturier la responsabilité du cas fortuit.

Nous croyons que ce point doit être abandonné à la liberté des conventions, sauf à examiner ce qu'il faudra prescrire pour les administrations de chemins de fer.

La présomption légale établie par ce § 2 sera ordinairement contraire à la volonté commune des parties.

Lorsque l'on s'assure, on veut en général traiter à forfait pour l'arrivée à destination de la marchandise, en toute hypothèse, même dans le cas

d'un événement de force majeure. Aussi, la loi du 11 juin 1874 définit l'assurance dans les termes suivants :

« *L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure.* »

S'il y avait lieu d'établir une prescription dans la loi, ce serait donc la présomption contraire qu'il faudrait, à notre avis, édicter. Il faudrait remplacer les mots « *même en cas d'assurance* » par ceux-ci « *hors le cas d'assurance* ».

Mais il n'existe ici aucune raison de préjuger quelle sera la portée de la clause d'assurance. Cela peut être utile quand il s'agit de l'industrie réglementée des chemins de fer, qui n'est pas libre en général de traiter avec le public comme elle l'entend. Le transporteur ordinaire, au contraire, et le public contractent avec une indépendance entière, et, en cas de difficulté, les tribunaux se décideront d'après les règles du droit commun et d'après l'intention des parties.

Nous proposons donc au Sénat de supprimer le § 2 de l'article 4.

Du reste, il avait été décidé, lors du premier examen de ces articles en 1883, que le projet se bornerait à énoncer le principe de la responsabilité du voiturier ordinaire, en renvoyant, pour le surplus, aux règles générales du droit. M. Saintelette avait proposé de trancher la controverse qui existe, en doctrine et en jurisprudence, sur le droit du voiturier de s'affranchir de la responsabilité qui pèse sur lui.

Le voiturier peut-il stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute, soit pour le tout, soit pour partie ?

N'y a-t-il pas lieu de distinguer entre la faute présumée, celle dont il répond, sans que la preuve en soit faite contre lui, en vertu du contrat de transport, et la faute prouvée, c'est-à-dire celle dont il répond en vertu de l'article 1382 du Code civil, quand la preuve en est rapportée ?

La Cour de cassation de France et la Cour de cassation de Belgique sont en désaccord sur la doctrine à suivre. Notre Cour suprême elle-même a varié de jurisprudence. Les mêmes dissentiments existent entre les auteurs. (Laurent, t. 25, p. 601 et s.)

M. Saintelette a défendu le principe de la liberté des conventions entre le voiturier et l'expéditeur. Il aurait voulu autoriser expressément les conventions élisives de la responsabilité, édictée par les articles 3 et 4 de la loi.

Cet avis n'a pas prévalu. On a fait observer que cette question n'est pas spéciale au contrat de transport. Elle se présente à propos de la plupart des autres contrats ; elle se lie à la théorie générale des obligations et de la responsabilité des fautes. Il était difficile de la résoudre à propos du cas spécial du contrat de transport ; c'est ce que M. Saintelette a également reconnu. (Annales p. 199 et s., session 1883-1884.)

M. le Ministre des Chemins de fer a fait observer que la suppression de l'alinéa 2 entraînait comme conséquence une modification de l'article 34.

ART. 5.

Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.

Néanmoins, lorsqu'il s'agit de transports internationaux, il est libre de stipuler qu'il ne répond des faits survenus hors du pays que dans les limites où les voituriers étrangers en sont tenus vis-à-vis de lui.

Le projet fait une distinction entre les transports internationaux et les transports à l'intérieur du pays. Il autorise expressément le commissionnaire et le voiturier à stipuler qu'ils ne répondent des faits survenus hors du pays que dans les limites où les voituriers étrangers en sont tenus vis-à-vis d'eux.

Cet alinéa 2 de l'article 5 se trouvait inscrit parmi les dispositions du chapitre II du projet de loi, applicables aux chemins de fer. (Art. 36.) Pendant la discussion de 1883, il a été proposé et décidé de l'introduire dans l'article 5, comme une règle générale, applicable à tous les voituriers. (V. Annales 1883-1884, p. 204 et 205.)

Il eût été préférable de ne pas faire cette transposition de texte. Le § 2 de l'article 5 est inutile au milieu des dispositions générales. Il est en effet certain que le commissionnaire et le voiturier peuvent stipuler qu'ils ne répondent pas de la faute d'un tiers étranger, auquel ils adressent les objets à transporter.

Lors même qu'il s'agit de transports *intérieurs*, le commissionnaire et le voiturier ordinaires ont le droit de s'affranchir, par une stipulation du contrat, de la responsabilité de la faute commise par un tiers. Le projet semble limiter cette faculté aux transports internationaux.

Au contraire, les exploitants de chemins de fer qui exercent un monopole, ne sont pas absolument libres de formuler à leur profit, même dans ce cas, des clauses de non-responsabilité. L'article 36, § 2, était donc parfaitement à sa place et aurait dû y rester.

Nous proposons au Sénat d'insérer le second alinéa de l'article 5 dans le chapitre II, à la suite du § 1 de l'article 36, en lui rendant la première rédaction que le Gouvernement lui avait donnée. (Voir n° 20, session de 1882-1883, documents de la Chambre, amendements du Gouvernement.)

« Néanmoins en matière de transports internationaux, l'administration » est libre de stipuler qu'elle ne répond des faits survenus hors du pays que » dans les limites où les administrations étrangères en sont tenues vis-à-vis » d'elle. »

La mise en vigueur de la convention internationale de Berne rendra cette disposition indispensable pour les chemins de fer belges.

ART. 6.

Jusqu'à la remise des objets à destination et sauf stipulation contraire dans la lettre de voiture, le voiturier est tenu de suivre les instructions de l'expéditeur, qui seul reste maître de disposer de l'expédition.

Le code actuel pose le principe de droit que la marchandise voyage aux risques et périls de celui à qui elle appartient. (Art. 100.)

La Chambre, sur la proposition de M. Saintelette, a supprimé cet article, à la fois inutile et incomplet.

Comme l'a fait remarquer M. Olin, il importe que le voiturier sache à qui appartient le droit de disposer de la marchandise, jusqu'à la remise des objets à destination, quand il n'y a pas de stipulation dans la lettre de voiture.

Or, il a traité avec l'expéditeur : celui-ci est son mandant. Il est dès lors logique d'attribuer à l'expéditeur seul le droit de lui donner des ordres, sauf convention contraire.

En fait, un négociant peut aussi avoir intérêt à empêcher la remise de la marchandise à un destinataire dont la situation précaire se révélerait après l'expédition.

D'après la convention internationale de Berne (art. 8, 15 et 16), l'expéditeur n'a le droit de disposer de la marchandise que s'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Son droit cesse après la remise de la lettre de voiture au destinataire, ou dès que celui-ci a assigné le chemin de fer.

Afin de préciser ce qu'il faut entendre dans certains cas par la remise des objets à destination, M. le Ministre a proposé d'ajouter à l'article 6 un paragraphe nouveau ainsi conçu : « *Le droit de l'expéditeur cesse à partir de la remise de la marchandise au camionnage ou de l'envoi au destinataire de l'avis d'arrivée.* »

Les Commissions réunies ont adopté cet amendement.

Il est utile parce qu'il lève certains doutes qui peuvent se présenter dans l'application de la loi.

ART. 7.

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

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

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

Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise, s'il est prouvé : 1° que l'action a été introduite aussitôt après la découverte de l'avarie ou du manquant et au plus tard dans les sept jours de la réception ; 2° que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.

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

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

Cet article a donné lieu à une très longue discussion à la Chambre.

1. — Il supprime d'abord la condition du paiement du prix du transport pour éteindre l'action du destinataire contre le voiturier. Depuis longtemps on avait fait observer que cette condition n'était pas rationnelle, et que c'était à la réception des objets transportés qu'il fallait uniquement s'attacher.

La jurisprudence avait décidé que le paiement doit être effectué après la remise des marchandises pour entraîner la déchéance, de sorte que toutes les expéditions *en port payé* échappaient à la fin de non-recevoir, malgré une réception parfaitement certaine et régulière. On ne peut qu'approuver la modification apportée au code de 1808. La conférence de

Berne a cependant maintenu cette condition pour les transports internationaux. (Art. 44.)

II. — Mais des difficultés plus sérieuses s'étaient présentées dans la pratique à propos des avaries occultes, et des réserves formulées lors de la réception par le destinataire.

La commission spéciale de la Chambre avait adopté comme solution le système du code de commerce allemand.

D'après son projet, en cas d'avaries occultes, la réclamation du destinataire était admise, s'il établissait que l'avarie était antérieure à la livraison et que l'action avait été introduite aussitôt après la découverte de l'avarie, sans autre délai que celui de la prescription de six mois.

En 1883, le Gouvernement se montra très effrayé des conséquences de cette disposition. Il déclara craindre qu'il n'y eût fraude, collusion entre le destinataire et l'expéditeur au préjudice du voiturier. Il demanda que le destinataire fût tenu de réclamer dans le délai de sept jours et de prouver que le dommage s'était produit dans l'intervalle entre la remise au transport et la livraison.

La commission se rallia, par esprit de conciliation, au système du Gouvernement. Mais la Chambre, déterminée par les raisons d'équité développées avec une grande force par MM. Woeste, Jacobs et Beernaert, se prononça en faveur du texte emprunté par le rapporteur à la législation allemande.

Ces orateurs firent surtout valoir que la négligence du destinataire qui n'avait pas usé de son droit de vérifier la marchandise, pouvait être excusable; qu'elle ne pouvait, en tout cas, le constituer en faute; que l'obliger à prouver que l'avarie s'était produite depuis la remise au transport et avant la livraison, c'était l'obliger à une preuve impossible.

Quant aux réserves, on fut unanime à reconnaître qu'elles devaient être admises pour ne pas forcer le destinataire à refuser, parfois malgré lui, une expédition qu'il ne pouvait cependant accepter purement et simplement. Mais on fut aussi d'accord pour exiger qu'elles fussent spéciales. Sinon, elles seraient devenues de style.

Restait à fixer le délai dans lequel la réclamation doit être introduite. Pour les avaries apparentes, ce délai doit être très court. Pour les avaries occultes, la Chambre, à la demande de MM. Beernaert et Woeste, repoussa également l'amendement du Gouvernement. Elle ne voulut pas admettre de délai autre que celui de la prescription de six mois, du moment où l'action avait été intentée aussitôt après la découverte de l'avarie occulte. Le délai de sept jours proposé par le Gouvernement fut repoussé.

Lors du second vote, sept ans après, M. le Ministre des Chemins de fer chercha à concilier les opinions opposées.

Le destinataire a toujours le droit de vérifier l'état intérieur de la marchandise avant d'en prendre livraison. Telle est déjà la jurisprudence sous le code actuel, et ce droit est absolument maintenu sous l'empire de la loi nouvelle. Il en résulte que si le voiturier refuse la vérification des colis, il reste responsable de l'avarie occulte. Il en est de même en cas de dol du voiturier. Mais si ce droit appartient au destinataire, il faut aussi reconnaître au voiturier le droit correspondant d'exiger la vérification, au moment de la livraison, et d'échapper à toute responsabilité ultérieure du chef de l'avarie occulte, si cet examen contradictoire lui est refusé par le destinataire.

C'est en partant de cette idée que le Ministre a rédigé le texte adopté par la Chambre au second vote.

Il a donné, en cas d'avaries apparentes, au voiturier la faculté de faire vérifier l'importance de l'avarie, de suite, au moment de la remise, en s'en référant au droit commun, en cas de refus du destinataire.

En cas d'avaries occultes, le Ministre a restreint à sept jours, après la réception de la marchandise, le délai de la réclamation. De plus, celle-ci ne sera pas recevable de ce chef, si la vérification a été offerte au destinataire au moment de la livraison.

Nous pensons qu'il y a lieu de se rallier, en principe, à la transaction proposée.

Toutefois, le texte nous paraît devoir être modifié.

Il n'y a aucune raison d'exiger que le destinataire intente une action en justice en cas d'avaries occultes, à peine de déchéance.

Ce sont des frais inutiles. Une simple lettre suffira. La règle doit être la même que pour les avaries apparentes, et elle a été admise par tout le monde, pour celles-ci, dans les discussions.

De cette manière, le texte sera en harmonie avec le paragraphe dernier, qui exige que « la réclamation ou la réserve » porte sur un point spécialement indiqué.

La transaction admise par la Chambre exclut la réclamation, quand la vérification du colis a été offerte au destinataire.

Le but de cette disposition est de donner au voiturier une garantie contre la fraude.

Il faut évidemment que l'offre soit sérieuse. Si elle était dérisoire, notamment à raison du défaut d'installations, la déchéance ne serait pas encourue. Les tribunaux apprécieront les circonstances et ils veilleront à ce que cette offre ne devienne pas en quelque sorte de style. En réalité, pour que le recours soit perdu, il faut que le destinataire refuse l'offre de vérifier l'intérieur des colis.

Le destinataire peut être absent lors de la remise. Dans ce cas, l'offre devra être faite à son fondé de pouvoir.

Il nous paraît inutile d'exiger du destinataire la preuve que la réclamation a été faite aussitôt après la découverte de l'avarie occulte. Cette condition est exigée par le code allemand, parce que la réclamation ne doit pas se faire dans un délai déterminé. Elle est recevable aussi longtemps que la prescription de six mois n'est pas acquise.

Du moment où le législateur impose un délai de sept jours à partir de la réception, la condition de la loi allemande doit disparaître.

Pour faire droit à ces observations, il suffira de modifier les §§ 4 et 5 de l'article 7 de la manière suivante :

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

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

Lors de ses dernières propositions, le Gouvernement n'a pas prévu les conséquences du refus de vérification du destinataire lors de la livraison, dans le cas d'avaries apparentes.

La déchéance absolue de l'action eût été, dans cette hypothèse, une peine trop sévère, puisque l'existence des avaries au moment de la livraison a été reconnue par le voiturier et peut être établie d'une manière certaine. Le voiturier n'est pas désarmé. Il peut faire usage de l'article 8.

C'est au droit commun qu'il faudra donc recourir. Il est certain que la preuve de l'importance de l'avarie sera, dans ce cas, plus difficile pour le destinataire qui a accepté la marchandise.

La question de savoir si l'avarie et le manquant sont apparents ou occultes est une question de fait à apprécier par les tribunaux.

III. Une loi spéciale, celle du 11 avril 1888, a remplacé en France l'article 105 du Code de commerce de 1808.

Elle porte ce qui suit :

« *La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture*
» *éteignent toute action contre le voiturier, pour avarie ou perte partielle,*
» *si, dans les 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. »*

Le législateur français a laissé aux tribunaux le soin de décider quelle sera la preuve à faire, d'après le droit commun, par le destinataire qui a reçu la marchandise.

Ce point avait fait l'objet d'un amendement proposé au Sénat français par M. Pâris. Il était rédigé comme suit :

« *A partir de la réception, le destinataire est tenu d'établir que le fait dont il se plaint s'est produit antérieurement à sa prise de possession. »*

Cet amendement a été écarté comme inutile, « parce qu'il reproduisait » les principes généraux du droit, auxquels on n'entendait apporter aucune » dérogation. » (Dalloz, 1888, 4^e partie, p. 20.)

Pour les avaries occultes, la loi française impose donc un délai plus court que celui du projet ; pour les avaries apparentes, elle accorde, en revanche, un délai plus long. Elle ne prononce aucune déchéance si le destinataire a refusé de procéder à la vérification. Elle défend même de stipuler une pareille clause dans les lettres de voiture.

Il résulte de la discussion que l'interdiction absolue de déroger à la loi vise spécialement les compagnies de chemin de fer. Il n'y a d'exception que pour les transports internationaux. On a voulu conserver une certaine liberté d'action au point de vue de la conférence de Berne. (Dalloz, ibidem.)

Il nous paraît que le législateur français a été trop loin en n'admettant pas pour le voiturier ordinaire la liberté des conventions dans les limites du droit commun.

Notre loi se borne à interdire, dans l'article 10, aux exploitants de chemin de fer d'apporter à l'article 7 des modifications qui ne seraient pas autorisées par le chapitre II. Or, ce chapitre n'en indique aucune. L'article 7 doit donc être strictement observé par eux. Toutefois, nous ferons remarquer que la mise en vigueur de la convention internationale de

Berne apportera à l'article 7 des changements pour les transports internationaux. (Art. 44.)

En terminant, nous rappellerons que l'article 7 ne s'applique pas à l'action en détaxe ou en diminution de prix. Cela a toujours été admis et a été unanimement reconnu pendant la discussion. (Annales 1883-1884, p. 215.)

ART. 8.

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

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

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

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

En cas d'urgence, le juge peut abréger ces délais.

L'ordonnance sera exécutoire sur minute, nonobstant opposition ou appel et avant enregistrement.

Sous le Code de commerce actuel, l'ordonnance peut être rendue soit par le président du tribunal de commerce, soit par le juge de paix.

La Chambre a supprimé l'intervention du juge de paix. Il y a lieu dès lors de remplacer dans les §§ 4 et 5 le mot : *juge* par le mot : *président*.

Elle a pensé que l'existence de ces deux juridictions était de nature à créer, surtout dans certaines agglomérations, des difficultés pratiques considérables.

Elle a repoussé un amendement de M. Scailquin qui voulait étendre cette procédure au cas d'accidents survenus aux voyageurs. M. Jacobs, M. Woeste et le rapporteur ont été d'accord pour repousser cette proposition par le motif que la procédure en référé donne, en pareil cas, toutes les garanties. Il est vrai que d'après un arrêt récent de la Cour de cassation, cette procédure n'est pas admise en matière commerciale, et les contestations, nées de ces accidents, sont de la compétence des tribunaux de commerce, quand il ne s'agit pas du chemin de fer de l'Etat. Mais le Gouvernement a présenté un Projet de Loi pour soumettre tous ces accidents à la juridiction civile et ce projet est déjà voté par la Chambre.

Enfin, la Chambre a donné un caractère contradictoire à toute cette procédure, en prescrivant d'appeler le destinataire à l'expertise et de transmettre l'avis de la vente au destinataire et à l'expéditeur.

C'est une satisfaction donnée aux réclamations des associations commerciales.

Le texte tranche la controverse qui s'était élevée sur le point de savoir si le président peut ordonner la vente ou si ce droit n'appartient pas exclusivement au tribunal.

L'article se termine par une disposition qui rend exécutoire l'ordon-

nance sur minute, nonobstant opposition ou appel, et avant enregistrement.

Cet amendement de M. Scailquin a été appuyé par M. Jacobs, qui a fait ressortir le caractère d'urgence de toutes ces mesures. (Annales 1890-1891, p. 18.)

M. Anspach a demandé à la Chambre de trancher la question de savoir si cette ordonnance était susceptible d'appel et d'opposition et d'organiser éventuellement cet appel et cette opposition au point de vue des délais et de la compétence.

L'honorable Ministre des Chemins de fer a répondu que cette question est plutôt du domaine de la procédure civile. La Chambre a admis cet avis et repoussé l'amendement de M. Anspach. (Annales 1890-1891, p. 182.)

Il est cependant fâcheux d'introduire dans la loi une disposition nouvelle sans en fixer exactement la portée et les conséquences.

Peut-on appeler de cette ordonnance?

Peut-on y faire opposition? et devant qui?

Quels délais faudra-t-il observer?

Si nous ouvrons le Code de procédure civile, auquel on se réfère, nous y trouvons l'article 417, relatif aux ordonnances du président du tribunal de commerce, dont le texte admis reproduit les termes.

Il se termine également par ces mots : « *Ces ordonnances seront exécutoires, nonobstant opposition ou appel.* »

D'après la plupart des auteurs, ces derniers mots impliquent nécessairement le droit d'appeler de ces ordonnances et d'y faire opposition. (Carré-Chauveau, question 1492. — Dalloz, v^o Jugement, n^o 426.)

On critique généralement ce droit d'opposition ou d'appel. Ces ordonnances, dit-on, doivent plutôt être considérées comme des actes de juridiction gracieuse. (Rodière, p. 270 et s.)

Il en serait autrement, et l'appel se justifierait, si l'ordonnance était rendue contradictoirement et après débats entre parties. (Voir Pandectes belges, v^o Appel civil, n^{os} 264 et 265. — Chauveau, question 378; — Dalloz, v^o Jugement, n^o 366; — Talandier, De l'appel, 35 et s.; — Dalloz, supplément, v^o Appel civil, n^o 35).

Que faut-il décider dans le cas actuel?

A notre sens, il ne peut y avoir lieu ni à opposition, ni à appel, quand il s'agit de l'expertise, du dépôt et du séquestre. Ce sont là des mesures simplement conservatoires des droits des deux parties.

Doit-il en être autrement en cas de vente?

Nous ne le pensons pas. Comme le faisait remarquer le Ministre des Chemins de fer, toutes ces mesures sont urgentes; il ne faut pas qu'elles puissent être entravées par une opposition ou par un appel. Tout le monde admet que l'ordonnance sera exécutoire, même sur minute, malgré opposition ou appel. Est-il alors logique d'admettre un appel? La solution n'interviendra jamais qu'après la vente faite. L'appel ne pouvant empêcher la vente, on ne voit pas trop quelle sera son utilité.

Cette vente a du reste lieu sous réserve de tous les droits.

Ainsi, la question de savoir si le salaire réclamé par le voiturier était dû et si par suite la vente ordonnée par le juge pour le payer était légitime,

resté réservée et des dommages-intérêts peuvent être obtenus par le propriétaire de l'objet vendu, sans qu'il soit nécessaire d'appeler de l'ordonnance.

Le destinataire a le droit de payer, sous réserves, pour éviter la vente, quand celle-ci présentera des inconvénients sérieux.

Nous croyons donc que cette ordonnance doit être considérée comme un acte de juridiction gracieuse, justifié par l'urgence et qui ne peut entraîner en réalité de préjudice irréparable.

Nous pensons également qu'il y a lieu d'éviter au public des controverses et des procès sur ce point et d'inscrire dans la loi que l'ordonnance a un caractère définitif.

Nous proposons en conséquence de modifier le paragraphe dernier de l'article 8 de la manière suivante :

« L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel; elle sera » exécutoire sur minute et avant enregistrement. »

ART. 9.

Toutes actions dérivant du contrat de transport des choses, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites après six mois en matière de transports intérieurs, et après un an en matière de transports internationaux.

La prescription court, en cas de perte totale ou de retard, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle ou d'avarie, du jour de la remise des marchandises.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la prescription court à partir du jour du payement.

Les actions nées du contrat de transport des personnes, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par un an.

La prescription court à partir du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

Les actions récursoires devront, à peine de déchéance, être introduites dans le délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

Le code actuel ne s'occupe que de la prescription des actions contre le voiturier ou contre le commissionnaire, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises.

Les actions du voiturier lui-même restent soumises à la prescription trentenaire. Il en est de même des actions nées du transport des personnes, des actions basées sur le retard ou sur les erreurs dans l'application des tarifs. Enfin, rien n'est prévu pour les actions récursoires.

Le législateur français a remplacé l'article 108 du code de 1808 par une loi nouvelle. (Loi du 11-13 avril 1888; Dalloz, 1888, 4^e partie, p. 20.) Elle s'applique à la prescription de toutes les actions nées du contrat de transport des choses. Elle a laissé le transport des personnes dans le droit commun. Voici le texte de la loi :

*« 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 ce 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 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de cinq ans.
- » 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 aura été remise ou offerte
- » au destinataire.
- » Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette pres-
- » cription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.
- » Dans les cas prévus par la présente loi, les prescriptions commencées au
- » moment de la promulgation seront acquises par cinq ans à dater de cette
- » promulgation, si, d'après la loi antérieure, il reste un temps plus long à
- » courir. »

Le Gouvernement, dans le projet de loi primitif, avait inscrit deux dispositions relatives à la prescription : l'une, dans le chapitre des dispositions générales ; l'autre, dans le chapitre relatif aux transports par chemin de fer.

Elles étaient incomplètes.

Elles ne prévoyaient ni la prescription des actions en matière de transport des personnes, ni celle des actions du voiturier ordinaire contre le destinataire ou l'expéditeur.

En 1883, en 1885 et en 1890, le Gouvernement soumit successivement à la Chambre des textes amendés, afin de prévoir les divers cas qui pouvaient se présenter.

Les deux textes primitifs ont été réunis en un seul. Placé au chapitre des dispositions générales, il s'applique également, en vertu de l'article 10, à certaines infractions spéciales aux transports par chemin de fer, comme, par exemple, le refus d'acceptation d'une marchandise au transport. M. Jos. Warnant a demandé quel serait en ce cas le point de départ de la prescription. (Annales 1890-91, p. 30). C'est, à notre avis, et comme le dit le texte, le jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action, c'est-à-dire le jour du refus de transport.

Les actions récursoires, conformément à la loi française, se prescrivent par le délai d'un mois à dater de l'assignation donnée au garanti. Le projet met ainsi fin à toutes les controverses actuelles.

L'article distingue, pour le délai, entre les actions qui naissent du contrat de transport des choses et celles qui naissent du contrat de transport des personnes. Les anciens délais, de six mois et d'un an, sont conservés pour les premières, et la prescription s'applique désormais aussi bien aux actions du voiturier qu'aux actions de l'expéditeur.

Comme l'avait proposé la Commission extra-parlementaire (rapport, p. 59) et la Commission spéciale de la Chambre (rapport, p. 72), les actions nées des erreurs dans la perception des taxes se prescrivent par les mêmes délais. La même disposition se trouve dans la loi française. Mais elle ne s'applique pas aux décomptes entre les administrations elles-mêmes.

Le Gouvernement a fait courir le délai, en cas de retard, du jour où le transport aurait dû être effectué.

La loi française a adopté comme point de départ, dans ce cas, le jour de la remise de la marchandise. Il en était de même dans les projets de la Commission spéciale et de la Commission extra-parlementaire de 1876.

En modifiant le point de départ, le Gouvernement a voulu se conformer

aux décisions de la conférence de Berne. L'article 45 de la convention porte qu'en cas de perte totale ou de retard, la prescription court du jour où *expire le délai de livraison*.

Le calcul de ce délai pourra parfois donner lieu à des difficultés qui eussent été évitées si le texte de la loi française avait été suivi.

De toutes les innovations introduites par l'article 9, la plus grave assurément est celle qui concerne les actions nées du contrat de transport des personnes. Le délai de la prescription est aujourd'hui de trente ans, sauf pour les cas de mort ou de blessures, dans lesquels, d'après la jurisprudence généralement admise, la prescription est régie par le Code de procédure pénale et limitée à trois ans, malgré l'existence d'un contrat.

Les principes de la loi nouvelle ont été mis en lumière de la manière la plus nette par le Ministre des Chemins de fer. La loi s'occupe uniquement des relations nées du contrat de transport ; tout ce qui concerne l'action civile et l'action publique, née d'un fait qualifié délit par la loi pénale, lui est complètement étranger et est réglé par le Code de procédure pénale.

Le contrat de transport est un contrat bilatéral. Il produit, au profit de chaque partie, une action qui ne doit pas être confondue avec l'action civile, naissant du délit. Le Ministre et les divers orateurs, qui ont pris la parole dans cette discussion, ont affirmé, de la manière la plus formelle, que l'action naissant du contrat devait être considérée comme entièrement distincte et indépendante de l'action naissant du délit. Elle sera donc régie par les principes de la prescription en matière civile et ne sera pas soumise aux règles du Code de procédure pénale. (Annales 1890-1891, p. 29 et s.) Répondant à une interpellation de M. Woeste, qui entendait, avec raison, faire fixer le sens de la loi d'une manière certaine, le Ministre a également déclaré que l'action, née du contrat, une fois intentée dans le délai légal, ne serait soumise qu'à la prescription de trente ans, sauf l'application des règles sur la péremption en matière civile. (Annales 1890-1891, p. 34 et 35 et p. 173 et s.)

Afin de bien marquer la différence entre les deux actions, la Chambre, sur la proposition de M. Jacobs, a supprimé la réserve inscrite dans le projet en cas de dol ou d'infidélité. Pour tous les faits qui ne sont pas qualifiés par la loi pénale, qu'il s'agisse du transport des personnes ou du transport des choses, l'action se prescrira conformément aux règles du droit civil, et, suivant les cas, par un délai de six mois ou d'un an. D'après la Convention de Berne (art. 46) l'action née du transport se prescrit par un an. Mais cette prescription est de trois ans en cas de dol ou de faute grave. Les exploitants belges, pour les transports internationaux de marchandises, resteront donc responsables vis-à-vis des étrangers pendant trois ans des actes douloureux de leurs agents, alors que la prescription sera d'un an seulement pour les transports belges à l'intérieur du pays.

Le Projet de Loi n'a pas, comme la loi française, de disposition transitoire.

On se conformera donc aux principes généraux sur la non-rétroactivité des lois. Le législateur peut abrégé les délais de la prescription ; mais il ne peut appliquer les délais nouveaux aux prescriptions commencées, de manière à anéantir immédiatement des droits qui auraient pu être exercés encore pendant un temps plus ou moins long sous la législation ancienne.

On doit donc s'inspirer du dernier alinéa de l'article 2281 du Code civil et dire, avec la loi française, que les prescriptions commencées lors de la promulgation de la loi seront acquises par les délais nouveaux à partir de cette promulgation si, d'après la loi actuelle, il reste un temps plus long à courir.

Le législateur français s'est également préoccupé du point de savoir s'il était permis au voiturier de stipuler un délai plus court que celui de l'article 9 pour la prescription de l'action dirigée contre lui.

Convaincues de la nécessité de ne pas autoriser de semblables dérogations au profit des Compagnies de chemin de fer, les Chambres françaises ont été d'accord pour reconnaître que toutes les stipulations qui modifieraient les délais, dans l'intérêt du voiturier, seraient nulles. La Chambre des députés avait même inscrit la règle dans la loi. Le Sénat a pensé que cette précaution était inutile par le motif que l'article 2220 du Code civil interdit de renoncer d'avance à la prescription. (Daloz, 1888, 4^e partie, p. 20.)

Le Projet de Loi ne tranche pas la question pour le voiturier ordinaire.

Mais cette liberté ne peut exister pour les exploitants de chemins de fer, qui jouissent d'un véritable monopole. Aussi, les articles 10, 34 et 36 de la loi nouvelle leur interdisent toute modification de l'article 9 à leur profit.

C'est ce que nous allons constater par l'examen de l'article 10.

ART. 10.

Les dispositions contenues dans le présent chapitre sont applicables aux exploitations de chemins de fer, sauf les dérogations résultant du chapitre II.

En vertu de ce texte, toutes les dispositions du chapitre I sont obligatoires pour les exploitants de chemins de fer, à l'exception des dérogations inscrites dans le chapitre II.

L'article 34 du chapitre II soumet, en principe, les chemins de fer à la responsabilité du droit commun, telle qu'elle est fixée par le chapitre I.

L'article 36 interdit de modifier, hors les cas expressément prévus, au profit de l'administration, *les conditions et l'étendue de la responsabilité* qui lui incombe d'après l'article 34.

Parmi ces conditions, se trouvent naturellement les règles relatives à la durée et à l'extinction de cette responsabilité, soit par la déchéance de l'article 7, soit par la prescription de l'article 9.

Nous avons demandé que le § 2 de l'article 5 du projet fût replacé à la suite de l'article 36. Il permet à l'administration de tout chemin de fer de stipuler que sa responsabilité, quant aux transports internationaux et aux faits survenus hors du pays, n'excédera pas celle du voiturier étranger, contre lequel elle exerce son recours.

CHAPITRE II.

Des transports par chemins de fer.

§ I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 11.

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

Le voiturier ordinaire est libre d'accepter ou de refuser le transport qui lui est offert.

Cette liberté ne pouvait être laissée au chemin de fer, qui jouit d'un véritable monopole. Pour lui, il y a obligation de transporter les personnes et les choses, sauf les dérogations dont l'expérience a démontré la nécessité.

L'article s'applique à tous les chemins de fer, même aux chemins de fer vicinaux. Le Ministre des Chemins de fer a refusé d'admettre une exception à leur profit. (Annales 1890-1891, p. 56 et suiv. et p. 36 et suiv.)

Il a été également reconnu que les tramways ne sont soumis qu'aux dispositions du chapitre 1^{er} et aux prescriptions de la loi spéciale de 1875. (Annales 1890-1891, p. 37.)

L'alinéa 2 de l'article primitif a été supprimé comme inutile. (Annales 1890-1891, p. 37.)

ART. 12.

Les livres et écritures pour l'enregistrement des transports et la perception des taxes seront déterminés par des règlements particuliers.

Ces règlements seront arrêtés par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour les chemins de fer de l'État. Ils seront fixés, pour les chemins de fer concédés et pour les chemins de fer vicinaux, par leur administration et sous l'approbation du Ministre compétent.

Ces livres et écritures auront la même valeur en justice que les livres et les écritures des commerçants et des commissionnaires.

Cet article a été introduit dans la loi par un amendement de M. le Ministre des Chemins de fer, en 1890.

La loi du 16 juillet 1849 (art. 3, al. 1) a dispensé l'Etat, exploitant de son réseau, de tenir les livres prescrits par le Code de commerce. « Il a été » constaté, disait M. Olin dans la discussion de 1883, que certains » chemins de fer concédés ont imité l'exemple de l'Etat, et se sont crus » autorisés à ne pas tenir les livres qui sont obligatoires pour tous les » voituriers. Ils ont perdu de vue qu'à la différence de l'Etat, ils sont » assimilés à un commerçant ordinaire, et dès lors, astreints à la loi » commune. Convient-il d'introduire législativement l'exception que les » compagnies ont elles-mêmes introduites en leur faveur ? C'est un

» point que nous examinerons ultérieurement. » (Annales 1883-1884, p. 194.)

M. Vandenpeereboom a pensé, avec raison, qu'il y avait lieu d'étendre la disposition du § 2 de l'article 3 de la loi du 16 juillet 1849 aux chemins de fer concédés : l'article 12 la reproduit textuellement.

L'usage a démontré que cette dérogation ne présente aucun inconvénient et qu'elle est en quelque sorte imposée par la pratique.

Mais les chemins de fer concédés ne sont pas dispensés par la loi de tenir les autres livres indiqués par les articles 16, 17 et 18 de la loi du 15 décembre 1872 (titre III du code révisé).

ART. 13.

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

Une longue lutte s'est engagée il y a vingt ans devant les tribunaux entre les exploitants et le public à propos du caractère obligatoire des tarifs et des règlements.

La Cour de cassation a fini, en 1870, par leur refuser la force d'un règlement pris en vertu de la loi. Mais elle ne tarda pas à leur attribuer la valeur d'une convention tacite.

Il n'existait pas, en effet, de loi qui permit d'attribuer un caractère obligatoire à ces actes du Pouvoir exécutif. C'était une lacune que l'article 13 vient combler.

Les règlements seront désormais pris en vertu de la loi nouvelle, et seront obligatoires pour tous, à la condition d'avoir été régulièrement publiés.

S'ils étaient contraires à la loi, les tribunaux ne les appliqueraient pas. (Constitution, art. 107.)

ART. 14.

Les prix et les conditions du transport sont fixés : sur les chemins de fer de l'État, par une loi spéciale ou en vertu de cette loi ; sur les chemins de fer concédés et sur les chemins de fer vicinaux, par leur administration, dans les limites du cahier des charges et sous l'approbation du Ministre compétent, sauf les dérogations consenties en vertu d'une loi spéciale.

Tout arrêté approuvant ou modifiant les prix et les conditions des transports ne peut être mis à exécution que quinze jours après sa publication au *Moniteur*. Toutefois ce délai sera au minimum de trois mois pour tout relèvement de tarif, sauf disposition contraire dans les actes de concession.

Les deux délais peuvent être réduits à vingt-quatre heures lorsqu'il s'agit de transports internationaux.

L'administration de tout chemin de fer est tenue de publier les tarifs et horaires dans ses stations, par affiches ou autrement.

Le mode de publication des règlements, les délais à observer pour leur mise à exécution, ont, pour le commerce, la plus grande importance.

La publication devra se faire au *Moniteur*. Pour le relèvement des tarifs, le délai sera au minimum de trois mois, sauf disposition contraire dans les actes de concession.

MM. Gilliaux et Hardy avaient, lors du premier vote, demandé que ce délai fût au minimum de six mois. Cet amendement fut rejeté par la Chambre, qui adopta le délai d'un mois. Au second vote, une transaction intervint. Il fut admis que les cahiers des charges des compagnies devraient être éventuellement respectés ; mais que, sauf ce cas, le délai ne serait pas inférieur à trois mois.

L'alinéa dernier reproduit l'article 13bis proposé par la Commission spéciale de la Chambre. Il est naturel que le public soit averti des conditions auxquelles il est censé souscrire en vertu des règlements.

ART. 15.

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

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances.

Les règlements sont arrêtés ou approuvés par le pouvoir exécutif dans l'intérêt général. Ils ne peuvent donc être modifiés par l'exploitant et les traités particuliers ne peuvent être autorisés. Le cahier des charges français contient la même défense. Mais on ne peut assimiler à des traités particuliers des tarifs spéciaux, avec réduction de prix, dûment approuvés et publiés, et dont chacun peut réclamer le bénéfice.

§ 2. — DES VOYAGEURS.

ART. 16.

Un règlement détermine les conditions d'admission des voyageurs au transport. Il énumère les voyageurs qui ne peuvent être admis dans les trains.

Cet article a donné lieu à une discussion assez longue. Sa portée a été déterminée par le Ministre des Chemins de fer, qui a proposé au second vote le texte adopté par la Chambre.

Le § 1 a pour but de maintenir d'une manière générale le droit de l'administration de faire des règlements pour l'admission des voyageurs au transport.

Le § 2 prescrit d'une manière spéciale que les règlements énuméreront les voyageurs dont le transport peut être refusé. (Annales 1890-1891, p. 190 et s.)

L'article donne donc aux administrations un pouvoir pour ainsi dire arbitraire de fixer les conditions auxquelles les voyageurs devront se soumettre. Cela est indispensable quand il s'agit des conditions de police ; mais il y aura lieu d'examiner jusqu'à quel point l'administration peut régler elle-même les conditions de sa responsabilité.

ART. 17.

Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun.

Pour apprécier exactement la portée de ce texte, il importe de retracer brièvement l'historique de sa rédaction.

Il s'agit en effet d'un des articles importants de la loi : il l'est et par ce qu'il dit, et par ce qu'il sous-entend.

Il apporte une grave dérogation aux règles ordinaires de la responsabilité du voiturier.

Les administrations de chemin de fer, qui ont un monopole, pourront fixer, comme elles le voudront, les conséquences de l'inexécution de leurs engagements, en matière de transport de voyageurs, le seul cas d'accidents excepté.

Elles pourront s'en affranchir entièrement, même dans le cas où elles auraient commis une faute lourde et où la preuve de cette faute serait rapportée par le voyageur.

La loi autorise ici ce qu'elle interdit absolument pour le transport des marchandises. Elle ne donne pas au public le droit de s'assurer, et de se prémunir ainsi contre la faute des exploitants. Sauf dans le cas d'accidents, l'arbitraire des administrations sera absolu.

C'est là une idée nouvelle qui a été émise, pour la première fois, par le Gouvernement dans les amendements déposés en 1890.

Jusqu'à cette époque, le Gouvernement n'a jamais réclamé ce privilège pour les exploitants.

En effet, MM. Beernaert et De Lantsheere, dès 1876, proposèrent de rédiger l'article 16 de la manière suivante :

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

La Commission parlementaire félicita le Gouvernement de s'être ainsi soumis à la responsabilité ordinaire.

« La loi nouvelle, disait-elle (Doc. 175, p. 28), apporte une modification très heureuse aux règlements existants, qui limitaient, dans tous les cas, le dédommagement au remboursement du prix du transport : elle s'est inspirée de la législation française et de l'application qui en a été faite par la jurisprudence de ce pays.

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

La Commission proposa, afin de bien préciser les obligations des exploitants, d'ajouter à l'article 16 un article 16bis qui était ainsi rédigé :

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

Le Gouvernement approuva le texte proposé, sans aucune réserve. Il fit distribuer (session de 1882-1883, Document n° 20), lors de la première discussion du projet de loi, ses amendements, et nous y lisons l'article 16 amendé, et l'article 16bis de la Commission parlementaire. Ne voyant aucun inconvénient à l'adoption du droit commun des articles 1147 et suivants du Code civil, il proposa même d'inscrire dans l'article 16 que c'était ces articles qu'il fallait appliquer.

Plus tard (session de 1883-1884, n° 25, et session de 1884-1885, n° 11), malgré les changements ministériels, le Gouvernement persista encore dans cette attitude et soumit les mêmes textes à la Chambre.

Le 13 janvier 1885, M. le Ministre des Chemins de fer déposa de nouveaux amendements. Il réunit les articles 16 et 16bis, en un seul, ainsi conçu. (Doc. parl., n° 50, sess. 1884-1885) :

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

L'accord était donc complet entre le Gouvernement et la Commission. Celle-ci s'était conformée aux vues de MM. Beernaert et De Lantsheere, et avait vu ses propositions acceptées successivement par MM. Olin et Vandenpeereboom. Ce dernier les avait résumées dans un texte d'une énergique simplicité.

Lors de la reprise de la discussion, le Ministre des Chemins de fer déposa, le 12 novembre 1890 (Doc., n° 5), une série d'amendements; mais, cette fois, ils avaient pour but de soustraire les exploitants à la responsabilité ordinaire du voiturier. L'article 16, proposé plusieurs fois par le Gouvernement lui-même, était supprimé et la défense de réduire la responsabilité ordinaire était limitée *aux accidents* survenus aux voyageurs.

Ce changement d'attitude du Gouvernement n'était pas expliqué dans le document distribué aux membres de la Chambre.

Il ne le fut que lors des discussions.

L'honorable Ministre fit alors valoir que les propositions de la Commission spéciale « *eussent été mortelles pour l'industrie des chemins de fer.* »

« Si nous suivions la Commission dans cette voie, disait-il, il faudrait des millions par an pour couvrir les conséquences d'un tel principe (Annales 1890-1891, p. 50.) »

C'est évidemment par erreur que le Ministre attribuait à la Commission spéciale la paternité du principe qu'il combattait.

La Commission avait défendu les propositions du Gouvernement, qui les avait reproduites à plusieurs reprises.

Au surplus, ces craintes paraissent absolument exagérées.

Sinon, comment serait-il possible de comprendre que le Gouvernement, administrateur du chemin de fer, ait, dès 1876, proposé le système si sévèrement condamné aujourd'hui? Qu'il ait, dans ses amendements de 1885, recommandé à la Chambre l'interdiction absolue de toute limitation de responsabilité, dans ces termes énergiques : « *Toute stipulation contraire est nulle.* »

Pendant quatorze ans, l'administration du chemin de fer a accepté, sans réclamer, la responsabilité du droit commun : elle ne peut soutenir aujourd'hui qu'elle serait mortelle pour son industrie.

En France, du reste, les exploitants ne peuvent limiter leur responsabilité, ainsi que la Commission spéciale le constate dans son rapport.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que, d'après le droit commun, l'exploitant répond seulement, dans les cas de refus, d'interruption ou de retard,

du dommage qu'il a prévu ou pu prévoir, lors du contrat, et qui est une suite immédiate et directe de son inexécution.

La réparation se restreindra dès lors presque toujours dans des limites modestes.

La loi actuelle a eu pour but de mettre fin aux abus des livrets réglementaires et de soumettre, dans la mesure du possible, le chemin de fer à la responsabilité ordinaire. Peut-on dès lors décider que, sauf le cas d'accidents survenus aux voyageurs, c'est-à-dire sauf les cas prévus par la loi pénale, qui exclut absolument toute limitation, l'administration pourra elle-même fixer, comme elle l'entend, par ses livrets, le taux de la réparation? Si cela peut être admis, en l'absence de faute prouvée, et quand il y a liberté et concurrence, cela peut-il l'être également, quand il y a monopole? L'article 45 ne vise pas l'article 16, de sorte que, en cas de faute grave prouvée, le voyageur ne pourrait pas même réclamer contre l'administration l'application du droit commun.

Il y a lieu en conséquence d'insérer dans le Projet de Loi, à la suite de l'article 17, deux alinéas qui reproduisent purement et simplement l'amendement déposé par le Gouvernement le 13 janvier 1885.

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

» Toute stipulation contraire est nulle. »

En imposant aux exploitants cette juste responsabilité, on assurera, dans l'intérêt du public, la régularité et la sécurité du service sur nos voies ferrées.

Ces considérations ont été combattues, au sein des Commissions réunies, par l'honorable Ministre des Chemins de fer.

Il a rappelé les motifs invoqués déjà par lui devant la Chambre. Il redoute les conséquences financières du maintien du projet primitif, surtout pour les chemins de fer vicinaux. Ces conséquences seraient, d'après lui, désastreuses, et le Gouvernement se verrait probablement obligé de relever les tarifs.

En présence de cette opposition du Ministre, la majorité des membres des Commissions réunies a déclaré s'abstenir et réserver son opinion jusqu'à la discussion publique du Projet.

§ 3. — DES BAGAGES ET DES MARCHANDISES.

ART. 18.

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

L'administration n'encourt, du chef de ces derniers, aucune responsabilité que si sa faute est établie.

Les bagages qui restent sous la surveillance du propriétaire et qui ne

donnent lieu à la perception d'aucune taxe, ne doivent entraîner aucune responsabilité pour l'exploitant, du chef du contrat de transport. M. Woeste avait proposé de faire une exception dans le cas d'accident. L'amendement combattu par M. le Ministre n'a pas été accueilli, par le motif que ces bagages n'ont été soumis à aucun examen, à aucun contrôle avant le transport, notamment au point de vue de l'emballage.

Il en serait autrement si le voyageur, au lieu d'invoquer la faute contractuelle, la faute présumée, demandait à établir la faute de l'administration. Il serait dans le cas de tout propriétaire d'un objet mobilier détruit ou avarié par le fait d'un tiers. Conformément aux principes, le texte ne distingue pas entre la faute grave et la faute légère.

Il y a lieu de rectifier la rédaction du paragraphe dernier et de dire :

« L'administration n'encourt du chef de ces derniers aucune responsabilité, à moins que sa faute ne soit établie. »

ART. 19.

Il est délivré, contre remise des bagages à l'expédition, un bulletin numéroté et daté, indiquant les points de départ et de destination, le nombre et le poids total des colis, le prix perçu et, le cas échéant, les déclarations d'intérêt à la livraison.

ART. 20.

Les bagages sont délivrés à l'arrivée du train, en échange du bulletin.

La loi n'établit pas de principes spéciaux pour la réception. Il y aura donc lieu d'appliquer les règles générales de l'article 7 suivant que les avaries sont apparentes ou occultes. Éventuellement, l'on pourra recourir à l'article 8.

ART. 21.

Dans chaque station, l'administration est obligée d'avoir un local où sont placés en sûreté les bagages non réclamés après l'arrivée du train et ceux que les voyageurs demandent à laisser en dépôt.

La responsabilité de l'administration est limitée aux obligations du dépositaire.

Le déposant reçoit un bulletin constatant la nature, le nombre et, s'il le désire, le poids total de ses colis.

Faute par lui de les réclamer dans le délai fixé par les règlements, l'administration est autorisée à provoquer la vente de ces objets, conformément à l'article 8, ou à les remettre au domaine, en exécution de la loi du 28 février 1860.

C'est avec raison que le Ministre des Chemins de fer a fait admettre un amendement qui limite la responsabilité de l'exploitant, dans le cas de cet article, aux obligations du dépositaire. Le contrat de transport est en effet exécuté; à partir de ce moment, l'administration n'est plus que dépositaire des bagages transportés et arrivés à destination.

L'obligation d'avoir un local pour les dépôts est imposée dans les stations, mais pas dans les haltes.

La vente des objets non réclamés dans les délais réglementaires pourra se faire, conformément à l'article 8, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal de commerce.

L'exploitant pourra se payer ainsi de ce qui peut lui être dû.

La loi rappelle les droits du domaine en vertu de la loi du 28 février 1860 et du décret du 13 août 1810.

Ces dispositions prescrivent la vente, à la diligence de la régie de l'enregistrement, de tous les objets non réclamés dans le délai de six mois après leur arrivée au lieu de destination. Un inventaire préalable est dressé par le juge de paix. Cette vente ne doit avoir lieu qu'un mois après des annonces faites dans les journaux; le produit de la vente peut être réclamé pendant deux ans par les intéressés.

Les administrations de chemins de fer sont tenues de faire à l'administration de l'enregistrement la déclaration de tous les objets non réclamés après un délai de six mois.

ART. 22.

Un règlement détermine les conditions d'admission des marchandises au transport. Il énumère les marchandises qui ne peuvent être admises au transport. Il énonce également les expéditions pour lesquelles une lettre de voiture est exigée.

La loi, après avoir réglé ce qui concerne les bagages, s'occupe des marchandises.

Elle commence par accorder au pouvoir réglementaire le droit de déterminer les objets qui seront admis au transport et les conditions de cette admission, notamment en ce qui concerne l'emballage.

Il est des objets dangereux qui ne peuvent être admis au transport ou qui ne peuvent l'être qu'avec des précautions spéciales.

Signalons dès à présent cette circonstance que le Gouvernement a proposé en 1890 un nouvel article, qui lui donne des droits spéciaux pour les marchandises dangereuses ou de grande valeur. (V. art. 43.)

D'après cette disposition le Gouvernement a, en outre, la faculté de n'admettre au transport ces objets qu'en limitant la responsabilité du chemin de fer, telle qu'elle est établie par la loi.

ART. 23.

Dans les cas où la lettre de voiture n'est pas exigée, les agents de l'administration enregistrent les déclarations verbales de l'expéditeur.

ART. 24.

L'administration est tenue de remettre à l'expéditeur, si celui-ci le demande, un récépissé constatant le nombre des colis, le poids total, le jour et l'heure de l'acceptation, la destination, le tarif aux conditions duquel le transport doit s'effectuer, ses déclarations quant à la nature de la marchandise et, éventuellement, celles qu'indiquent les articles 41 et 42.

La loi laisse aux administrations le droit de déterminer par leurs règlements, les expéditions pour lesquelles une lettre de voiture est exigée.

En France, le Cahier des charges donne à chaque expéditeur le droit de réclamer une lettre de voiture. (Art. 49.)

En tout cas, les compagnies françaises sont tenues, sans que l'expéditeur le demande, de lui délivrer un récépissé qui doit énoncer la nature et le poids des colis, le prix total du transport, et le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Les droits de l'expéditeur, au point de vue de la preuve du contrat, sont donc sauvegardés en France vis-à-vis des administrations d'une manière plus complète que par le Projet de Loi.

La Commission de la Chambre avait demandé que le récépissé constatât non seulement le poids et le nombre des colis, mais encore la nature de la marchandise, le prix et le délai du transport.

En effet, bien que le contrat puisse être établi par tous moyens de droit, il importe de donner au public un mode facile de faire la preuve de la nature de la marchandise remise au transport, si celle-ci vient à être perdue ou avariée.

En obligeant d'autre part les administrations à indiquer dans le récépissé, non pas seulement le tarif, mais encore le prix et le délai du transport, on donnait à l'expéditeur un renseignement utile et une garantie précieuse. Pour bien des personnes, l'indication du tarif sera insuffisante.

Le Gouvernement a repoussé ces amendements sans s'expliquer sur les motifs de leur rejet. Il résulte de la rédaction adoptée que le récépissé ne fait preuve que des déclarations de l'expéditeur en ce qui concerne la nature de la marchandise et non de cette nature elle-même. Il prouve les autres énonciations de l'article 24, et notamment le nombre et le poids des colis.

La lettre de voiture au contraire, dans les cas où les règlements l'imposent, fera preuve complète, conformément à l'article 1^{er}, auquel il n'est pas dérogé, de la nature, du poids ou de la contenance des objets à transporter, du nombre et de la marque particulière des colis.

L'article 24 contenait un second § ainsi conçu :

« L'administration ne répond que du nombre des colis et du poids total. »

M. Jacobs a fait observer avec raison que l'exploitant répond d'autre chose que du poids et du nombre des colis. (Annales 1890-1891, p. 54.)

Le paragraphe a été supprimé à la suite de cette observation. Mais le principe qu'il énonçait, bien qu'incomplet, est incontestable et reste debout. Le récépissé et la lettre forment une preuve complète du poids et du nombre des colis, entre l'expéditeur et l'administration.

Sauf les exceptions établies par un texte formel, celle-ci est responsable de ces deux chefs, d'après le droit commun.

En France, les compagnies ne peuvent pas même stipuler qu'elles ne seront responsables que du poids totalisé par l'addition du poids afférant à chaque colis ou à chaque groupe de colis, lorsqu'un pesage particulier pour chaque colis de l'envoi a eu lieu au départ. (Bedarride, n° 494.)

ART. 25.

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

Cette disposition, proposée par la Commission de la Chambre, empêchera les administrations de se soustraire aux prescriptions de la loi, sous le prétexte d'un contrat consenti par l'acceptation de la lettre de voiture ou du récépissé.

ART. 26.

Toute fausse déclaration qui a pour but ou pour conséquence d'altérer ou d'éluder l'application des tarifs et des règlements donne lieu au paiement de la taxe supplémentaire fixée par les tarifs et règlements, sans préjudice aux pénalités comminées par les lois et aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 27.

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

ART. 28.

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

Les diverses déclarations à faire par les expéditeurs doivent être sincères. L'article 26 donne aux administrations le moyen de punir ceux qui chercheraient à les tromper par des déclarations fausses. Toutefois, la fraude n'est pas nécessaire ; il suffit que la déclaration soit erronée.

Dans certains cas exceptionnels, l'exploitant doit pouvoir s'assurer que l'on ne remet pas au transport des matières dangereuses ou inexactement déclarées. De là, la vérification contradictoire autorisée par l'article 27.

La Commission de la Chambre avait proposé d'exiger l'intervention d'un officier de police judiciaire, étranger à l'administration. Elle voulait exclure les employés des administrations, afin de donner au public une garantie complète. Le Gouvernement n'a pas admis cet amendement.

ART. 29.

Les règlements déterminent les délais dans lesquels doivent s'opérer :

1° L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ;

2° Les transports ;

3° La remise des marchandises au destinataire.

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

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

2° D'animaux vivants.

Le délai ne peut être de plus de deux jours pour les transports qui nécessitent l'emploi de moins de cinq wagons, et de quatre jours lorsque le matériel demandé est plus considérable.

La fourniture, dans un délai déterminé, du matériel spécial tel qu'il sera défini par les règlements, n'est pas obligatoire.

L'administration n'est pas tenue de recevoir la marchandise avant que le chargement doive en avoir lieu.

Il est impossible de fixer dans un code les délais à observer pour les divers transports et pour la remise des marchandises. Il faudrait entrer dans des détails trop minutieux et variables suivant les circonstances.

La même objection ne se présente pas quand il s'agit de l'acceptation des transports. C'est pour ce motif que la Commission de la Chambre a proposé d'introduire dans la loi certains délais, qui ont été acceptés par le Gouvernement, sauf pour le matériel spécial.

ART. 30.

Les délais sont calculés d'heure à heure.

Les heures de nuit ne sont pas décomptées.

La Commission de la Chambre avait proposé de dire :

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

L'accord a été complet sur ce point entre la Commission et le Gouvernement jusqu'en 1885.

En effet, les amendements déposés par celui-ci, à deux reprises (voir Documents, session de 1882-1883, n° 20 ; n° 25, session de 1883-1884), reproduisent le texte de la Commission.

L'honorable Ministre des Chemins de fer n'a pas partagé cet avis. Malgré l'insistance de M. Woeste, il a, lors de la discussion, exigé une mise en demeure. (Annales de 1890-1891, p. 193.)

La Commission extra-parlementaire avait également demandé que le public fût exonéré de cette formalité.

L'obligation de la mise en demeure n'existe ni dans la loi allemande, ni en France. On n'en trouve aucune trace dans la Convention internationale de Berne. A notre avis il eût été préférable de ne pas imposer à l'industrie des formalités de ce genre. La loi laisse au pouvoir réglementaire et aux administrations le droit, pour ainsi dire absolu, de fixer les délais. C'est assurément aller déjà très loin, mais lorsque le délai a été fixé par la loi ou par les règlements, il devrait être strictement observé sans aucune mise en demeure.

Quoi qu'il en soit, il résulte des explications données par M. le Ministre des Chemins de fer que la mise en demeure n'a pas besoin d'être écrite. Une simple réclamation verbale suffira et vaudra mise en demeure vis-à-vis de l'exploitant. Il est aussi entendu que l'administration ne peut

s'attribuer indirectement un second délai, en ne faisant courir le délai qu'à partir de la réclamation. Les délais arrivent à leur échéance sans qu'une réclamation soit nécessaire; mais il n'y aura lieu à indemnité qu'à partir de la mise en demeure.

ART. 31.

L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ainsi que la délivrance des marchandises au destinataire ne sont pas obligatoires les dimanches et jours fériés. Ces exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche ou un jour férié, le délai de livraison commence à courir vingt-quatre heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement.

Dans le cas où l'administration introduirait dans ses règlements l'interruption du transport des marchandises pendant les dimanches et les jours fériés, les délais de transport seront augmentés à proportion.

Comme l'a expliqué à la Chambre l'honorable Ministre des Chemins de fer, l'article a pour but de permettre à l'administration de donner du repos au personnel les jours fériés. La Chambre a unanimement approuvé la disposition. La mesure ne s'applique du reste pas à toutes les marchandises.

Les quatre derniers paragraphes sont empruntés à l'article 6 des *dispositions d'exécution* de la Convention internationale de Berne.

C'est ce qui a décidé la Chambre à maintenir le paragraphe dernier qui paraît peu clair au premier abord. Le sens en a été expliqué par le Ministre. Il a été formellement entendu que l'augmentation serait d'un jour dans le cas seulement où un dimanche ou un jour férié serait compris dans le délai fixé. (Ann. parl. 1890-1891, p. 55.)

Afin d'améliorer la rédaction de cet article, nous proposons de supprimer dans le premier paragraphe la phrase relative aux marchandises « *que ces exceptions ne concernent pas* », en remplaçant, dans le paragraphe 4, les mots « *ces deux exceptions* » par ceux-ci : « *les diverses exceptions* ».

La Convention de Berne (disp. d'exécution, § 6) interdit d'appliquer ces exceptions aux marchandises expédiées par grande vitesse.

Le Gouvernement ayant adhéré à cette convention le 14 octobre 1890, il en résulte que ces marchandises continueront à être délivrées dans les délais normaux, pour les transports internationaux. Il en sera de même sans doute pour les transports à l'intérieur du pays.

M. le Ministre des Chemins de fer a demandé que le texte du dernier alinéa fût complété par l'introduction des mots « *les délais de livraison du matériel* » avant les mots « *et les délais de transport* ».

Cette proposition a été admise.

ART. 32.

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

Cet article a pour but d'assurer la stricte exécution de l'article 28, en empêchant toute faveur et tout privilège.

ART. 33.

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

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

Dans tous les autres cas, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises dans le délai fixé par les règlements, l'administration est autorisée à provoquer la vente des marchandises, conformément à l'article 8, ou à les remettre au domaine, en exécution de la loi du 28 février 1860.

Le Projet de Loi applique à tous les cas de refus, de négligence ou de contestation, lors de la livraison, les principes généraux établis par l'article 8 pour le voiturier ordinaire.

Nous avons expliqué plus haut la portée du renvoi à la loi du 28 février 1860.

Les amendements, déposés en 1876 par MM. Beernaert et De Lantsheere, prévoyaient, d'une manière spéciale, le cas où les marchandises devaient, selon les règlements, être déchargées par le destinataire. L'administration était autorisée, par l'article 28, à procéder au déchargement d'office et même à la remise à domicile, aux frais, risques et périls de qui de droit.

Cet article a été supprimé, et ce cas est compris dans tous ceux prévus par la règle générale de l'article 33.

La vente des marchandises susceptibles d'une prompte détérioration peut seule s'effectuer de la main à la main.

Conformément à la demande de la Commission de la Chambre, cette vente ne pourra se faire qu'après avis donné au destinataire. (Rapp. à la Chambre, p. 46.)

§ 4. — DE LA RESPONSABILITÉ.

Ce paragraphe ne s'occupe que des marchandises et des bagages. La Commission de la Chambre avait en conséquence proposé de modifier le titre en ajoutant les mots *« en ce qui concerne les marchandises et les bagages. »*

Le Gouvernement n'a pas admis cette proposition. Nous croyons cependant que l'on est d'accord sur le fait lui-même que la Commission voulait constater.

ART. 34.

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

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

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

L'article 34 consacre le principe dont l'application a été réclamée depuis plus de vingt ans par les associations commerciales.

La responsabilité du droit commun est celle qui est définie par les articles 3, 4 et 5 de la loi.

L'article 10 l'impose à toutes les administrations de chemin de fer.

Le texte primitif parlait également de la perte et de l'avarie. Ces mots ont été supprimés, lors de la discussion à la Chambre (Annales 1890-1891, p. 59 et 60), sur la proposition de MM. Woeste et Sainctelette. Ils ont été considérés comme une répétition inutile des articles 3, 4 et 5 du chapitre I.

Le § 2 affranchit les exploitants de toute indemnité, s'il y a force majeure, « *même en cas d'assurance.* »

Ces mots ont été ajoutés par le Gouvernement au texte primitif, lors de ses amendements de 1885. Il importe de bien en fixer la portée.

Ils visent uniquement l'assurance spéciale autorisée par l'article 41 de la loi et il eût été préférable de dire : « *même dans le cas de la déclaration d'intérêt de l'article 41.* »

Le législateur oblige les exploitants à offrir au public la faculté de s'assurer moyennant une taxe proportionnelle.

Il doit indiquer dès lors les limites et les conséquences légales de cette obligation.

Mais cela n'empêcherait pas les administrations, à ce autorisées par les règlements, de prendre à leur charge, par une assurance spéciale et conformément aux principes généraux en matière d'assurance, les conséquences du cas fortuit.

L'article ne règle donc pas ce qui arrivera dans le cas de toute assurance, mais uniquement l'application de l'article 41.

Le caractère de l'assurance, en général, est en effet d'imposer à l'assureur l'obligation de répondre, moyennant une prime, de certains événements fortuits ou de force majeure. (V. Livre I, titre X, art. 1^{er} du code revisé. — Livre II, art. 178 sur l'assurance maritime.)

Nous avons fait connaître, lors de l'examen de l'article 4, les raisons pour lesquelles l'alinéa 2 de cet article doit être supprimé.

Le Ministre des Chemins de fer, tout en acceptant cette modification du Projet, a fait remarquer avec raison que la disposition de l'article 34, relative à l'assurance, devait être dès lors complétée et étendue aux cas de perte et d'avarie.

L'alinéa 2 de cet article sera donc rédigé de la manière suivante :

« *Aucune indemnité n'est due, même en cas d'assurance, si la perte,*

» l'avarie, le refus ou le retard est la conséquence d'un cas fortuit, d'une
» force majeure ou d'une cause étrangère qui ne puisse être imputée à
» l'administration. »

Comme conséquence de la modification apportée au texte de l'alinéa 2, il y a lieu d'introduire dans l'alinéa 3 après les mots « *force majeure* » ceux-ci « *en ce qui concerne le retard* ». C'est l'amendement présenté à la Chambre par MM. Woeste et Vandenpeereboom (Annales 1890-91, p. 59 et 60).

Interpellé par M. Neujean, le Gouvernement a déclaré qu'il était d'accord sur l'interprétation donnée par la Commission extra-parlementaire et par la Commission de la Chambre aux mots : « *trafic normal* ». C'est le trafic « *sur lequel l'administration devait compter* » (Rapport de la Commission de la Chambre, p. 49 et 50. — Ann. parl. 1890-1891, p. 60 et 61).

ART. 35.

Les dispositions relatives 1° aux délais dans lesquels doivent s'opérer l'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur; 2° au retard dans l'agréation des demandes de transport ou dans la livraison du matériel ne sont pas applicables aux chemins de fer vicinaux.

Les chemins de fer vicinaux sont dans une situation particulière dont il doit être tenu compte. Tel est l'objet de l'article 35.

Il nous paraît résulter de la discussion que des mesures devront être prises pour compléter la loi sur les chemins de fer vicinaux. Les explications données par MM. Fris et Saintelette semblent démontrer que l'organisation actuelle ne permet pas toujours de remédier au manque de matériel qui viendrait à se produire par suite de l'augmentation du trafic (Annales 1890-1891, p. 56-58 et p. 61-67).

ART. 36.

Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors les cas prévus ci-après, modifier au profit de l'administration les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe d'après l'article 34.

Les administrations de chemin de fer, à la différence du voiturier ordinaire, sont obligées d'accepter les transports qui leur sont régulièrement offerts. Il est des cas où la responsabilité absolue du droit commun ne serait pas acceptée par le voiturier à raison de circonstances spéciales, et où il préférerait peut-être renoncer au transport, plutôt que de les admettre. Le Législateur, qui recherche les conditions d'un contrat tacite équitable à imposer aux exploitants de chemin de fer et au public, a dû se préoccuper de ces cas exceptionnels et les indiquer dans la loi.

Dans le projet primitif, présenté en 1876 par MM. Beernaert et De Lantsheere, la défense de l'article 36 s'appliquait aussi bien aux transports intérieurs et mixtes qu'aux services internationaux.

Lors des amendements déposés en 1883, le Gouvernement proposa d'y ajouter un paragraphe ainsi conçu :

« Néanmoins, en matière de transports internationaux, l'administration » est libre de stipuler qu'elle ne répond des faits survenus hors du pays que » dans les limites où les administrations étrangères en sont tenues vis-à-vis » d'elle. »

Nous avons vu plus haut que le Gouvernement, lors de la première discussion de la loi en 1883, avait fait reporter ce § à la suite de l'article 5.

Nous avons dit pourquoi la place régulière de cette disposition était à la suite de l'article 36.

Nous l'introduisons en conséquence, comme § 2, dans l'article 36.

En effet, la faculté dont il s'agit est de droit commun : tout commissionnaire peut la stipuler tant pour les transports intérieurs que pour les transports effectués hors du pays. Personne, en principe, n'est obligé de répondre du fait d'autrui, et on peut toujours stipuler qu'on n'en répondra pas.

Les chemins de fer, au contraire, ne pourront, pour les transports à l'intérieur du pays, convenir qu'ils ne répondent pas du fait du commissionnaire ou du voiturier auquel ils adresseront les objets à transporter. Cette faculté ne leur est laissée que pour les transports internationaux.

ART. 37.

Il est permis à l'administration de stipuler qu'elle ne répond ni des pertes ou avaries, ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

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

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

4° Les objets placés dans les voitures transportées ;

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

6° Les marchandises qui, en vertu des règlements ou en suite de conventions, sont convoyées par l'expéditeur ou par ses préposés ;

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

La disposition concernant le chargement fait par les soins de l'expéditeur n'est pas applicable au chargement opéré sous la surveillance spéciale des agents du chemin de fer, lorsque cette surveillance a été réclamée conformément aux conditions réglementaires.

Pour le chargement opéré en dehors de cette surveillance, l'administration peut en outre stipuler qu'elle ne garantit pas le nombre de colis et le poids mentionnés dans le récépissé ou dans la lettre de voiture, à moins que la vérification du nombre de colis et du poids n'ait été réclamée par l'expéditeur, conformément aux conditions réglementaires.

I. La Commission de la Chambre, par l'organe de M. Dewandre, admettait déjà en 1870 certaines dérogations à la responsabilité du droit commun, en faveur des administrations de chemin de fer.

Ces dérogations ne devaient, d'après l'article 116 qu'elle proposait alors, être autorisées que pour les transports à prix réduits ou pour ceux que le

chemin de fer consentait à faire dans des conditions où il aurait pu s'y refuser. De plus, l'application de ces dérogations devait être demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.

Ce texte avait été inspiré par l'examen du Code de commerce de l'Empire allemand.

L'article 424 de ce Code autorise les administrations à atténuer leur responsabilité dans certains cas déterminés.

L'article 31 de la Convention internationale de Berne en est la traduction pour ainsi dire littérale.

En voici les termes :

» 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 non fermés, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;*

» 2° *De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être 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 ou du déchargement ou d'un chargement défectueux ;*

» 3° *De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique par leur nature, ou pour être mises à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage ;*

» 4° *De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées aux dangers particuliers 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 ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectuent 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 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. »*

Et l'article 424 ajoute :

« *L'exception ne peut être invoquée par l'exploitant, s'il est prouvé que le dommage a été occasionné par sa faute ou par celle de ses agents. »*

C'est l'article 29 de la Convention de Berne.

L'article 37, proposé en 1876 par le Gouvernement, vise successivement sept cas dont cinq sont empruntés à l'article 424 du code de l'Empire. Mais les conséquences de ces exceptions étaient beaucoup plus étendues d'après le Projet que d'après la législation allemande.

Il était permis de stipuler, dans ces divers cas, que le chemin de fer ne

répondrait ni des pertes, ni des avaries, ni des risques auxquels ces marchandises sont exposées en cours de voyage, *sans aucune distinction entre les avaries*. Il résultait de là une présomption d'irresponsabilité générale qui ne pouvait, d'après l'ancien article 35, être détruite que par la preuve d'une faute à la charge de l'administration.

Ce système fut repoussé par la Commission de la Chambre. Elle démontra que l'emprunt fait à la législation allemande devait être complet.

Tout en admettant l'adjonction des deux cas indiqués par le Gouvernement (n^{os} 4 et 5), elle proposa un article nouveau (ancien article 35), pour introduire dans la loi le système allemand tout entier.

Notamment, en cas de chargement par l'expéditeur, la responsabilité du chemin de fer n'était atténuée que si le dommage avait été produit par les vices du chargement. (Rapport n^o 175, p. 58 et 59.)

Dans les amendements déposés lors de la première discussion en 1883, le Gouvernement admit la manière de voir de la Commission en proposant un texte nouveau qui est devenu l'article 40 du Projet de Loi. (N^o 20, Doc., session 1882-1883. N^o 50, session de 1883-1884.) Ce point est donc définitivement réglé conformément aux intérêts du public. La Convention de Berne consacre la même règle pour les transports internationaux.

II. Le projet primitif de 1876 apportait au droit commun dans le cas de chargement par l'expéditeur, une autre dérogation qui n'existe pas dans le Code allemand.

« *En cas de chargement par l'expéditeur, le chemin de fer peut en outre stipuler qu'il ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.* »

C'était une exception au principe général formulé dans l'article 22 ancien) en termes précis :

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

Les associations commerciales ont vivement protesté contre cette décharge de responsabilité.

La Commission de la Chambre se montra favorable à leur demande.

« Votre Commission, disait-elle, pense que cette réclamation est fondée. »
» La lettre de voiture et le récépissé doivent faire preuve complète entre » l'exploitant et le public des énonciations mentionnées dans l'article 22 » (24 actuel). Il ne doit pas être admis d'exception à ce principe de bonne » foi. Si une légère taxe était même nécessaire pour indemniser l'adminis- » tration du dénombrement contradictoire des colis auquel elle fera natu- » rellement procéder, ce résultat serait préférable à la situation que » consacrerait la partie finale de l'article 32. (Rapport, p. 57.) »

Pour donner satisfaction aux plaintes qui se produisaient, surtout à Anvers, M. Olin déposa en 1883 un amendement ainsi conçu :

« *Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux chargements » opérés sous la surveillance spéciale des agents du chemin de fer, lorsque » cette surveillance a été réclamée, conformément aux conditions régle- » mentaires.* »

De son côté, en novembre 1890, le Ministre des Chemins de fer ajouta à l'amendement de son prédécesseur un alinéa nouveau qui rend l'administration responsable, non seulement quand le chargement a été fait

sous la surveillance spéciale de ses agents, mais encore quand la vérification du nombre des colis a été réclamée par l'expéditeur, *conformément aux dispositions réglementaires*.

Il faut admettre que ces concessions ont satisfait les intéressés, et spécialement le commerce d'Anvers, qui s'était plaint hautement de l'alinéa final de l'ancien article 32. La Chambre n'a pas été saisie de réclamations contre ce système établi depuis assez longtemps déjà. Les associations industrielles et commerciales de la Belgique ont paru accepter la situation qui leur était faite.

L'article 64 du règlement, en vigueur depuis plusieurs années, porte, en effet, que « pour les marchandises chargées par l'expéditeur, l'administration ne répond pas du nombre des colis, alors même que les lettres de voiture l'indiqueraient.

» Le comptage des colis donne lieu à la perception d'une taxe d'un centime par fraction indivisible de 100 kilogrammes et à la remise à l'expéditeur d'un récépissé indiquant le nombre des colis. »

Le Projet de Loi n'a pas été à la Chambre l'objet de critiques en ce qui concerne le dénombrement des colis, présentés au transport.

Dans ces conditions, nous croyons que la disposition peut être adoptée à la condition que la taxe réclamée représente uniquement le prix du service rendu. Celle qui est fixée par l'article 64 nous semble dépasser de beaucoup la rémunération payée par les administrations à leurs agents. Le Ministre des Chemins de fer s'est engagé à « *n'exiger qu'une taxe légère* » (Annales, p. 197) et à *rechercher les moyens « d'instituer un contrôle et une surveillance dans les conditions les plus économiques »* (Annales, p. 67).

Il ne faut pas, du reste, perdre de vue que, jusqu'ici, l'administration a accepté la responsabilité du poids indiqué dans la lettre de voiture. L'article 64 du règlement des chemins de fer de l'Etat ne fait de réserve que pour le nombre de colis. La question a donc moins d'importance que celle relative à la décharge de la responsabilité du poids. Si l'administration continue à être garante du poids, comme nous le proposons, elle aura toujours indirectement à répondre de la disparition d'un colis, qui entraîne nécessairement une diminution du poids total.

La loi n'accorde au Ministre qu'une faculté à laquelle il peut renoncer. C'est ce qu'il fera, nous n'en doutons pas, s'il constate que cette disposition place les expéditeurs belges dans une situation d'infériorité vis-à-vis des expéditeurs étrangers.

Cela peut arriver, comme nous allons le montrer, par l'application de la Convention internationale de Berne. Il y a des pays où les compagnies sont tenues, sans conditions, de la responsabilité du nombre des colis. En France, la déclaration d'expédition doit indiquer le nombre des colis et leur poids, et il est reconnu que les Compagnies, qui ont pu vérifier l'exactitude de la déclaration à ce sujet, répondent du nombre et du poids qui y sont indiqués.

Certains arrêts mettent même en doute que les Compagnies puissent, par l'adoption d'un tarif réduit, s'exonérer de cette responsabilité, en ne garantissant que le poids du chargement. (V. Sarrut, Des transports, n° 321. — Blanche, idem, n° 69. — Bedarride, idem, n° 492. — Cass. de France (motifs), 21 février 1866.)

C'est pour respecter sur ce point la législation particulière de chaque Etat que la conférence de Berne a rejeté un amendement à l'article 7 qui était ainsi conçu : « *Le chemin de fer est tenu de compter les marchan-* » *dises, moyennant une taxe dont le montant, à payer par l'expéditeur,* » *sera déterminé par les dispositions à émettre.* » (Annexes de la Convention.) — (V. Procès-verbaux de la conférence, p. 82.) Elle a inscrit pour la même raison, dans la Convention, l'article 7 § 3, qui donne à chaque Etat la faculté de régler, comme il l'entend, par ses lois et ses règlements, le droit et l'obligation de constater et de contrôler le nombre des colis. (Procès-verbaux de la conférence, p. 84 et 143.)

III. Nous arrivons à l'une des questions les plus graves que soulève la loi.

Les Compagnies seront-elles, en cas de chargement par l'expéditeur, exonérées, non seulement de la responsabilité du nombre des colis, mais encore de celle du poids, qui figure dans la lettre de voiture ou dans le récépissé, à moins que ce chargement n'ait été fait sous la surveillance de leurs agents ou au moins vérifié par eux, le tout conformément à des règlements et moyennant le paiement d'une taxe pour lesquels une liberté complète est donnée par la loi au ministre compétent ?

L'administration des chemins de fer de l'Etat soutient que l'intérêt financier de l'exploitation et l'équité imposent cette dérogation à la responsabilité de l'Etat et par suite à celle des Compagnies concessionnaires.

La Chambre, à la majorité de 48 voix contre 32, malgré l'opposition de nos grandes industries, dont MM. Hardy, Gilliaux, Carlier et Sabatier ont été les défenseurs autorisés, lui a donné raison en rejetant l'amendement de M. Hardy, qui proposait de supprimer le mot « poids » dans le dernier alinéa de l'article 37.

Nous attirons sur ce point l'attention du Sénat, car il s'agit de tous les établissements raccordés qui expédient les grosses marchandises par charges complètes; la question intéresse les trois quarts au moins du tonnage principal du chemin de fer.

Disons d'abord que la disposition adoptée est une innovation à tous les points de vue.

Juridiquement, les énonciations de la lettre de voiture doivent faire preuve du contrat entre les parties. Lorsque la lettre de voiture ou le récépissé sont reproduits, le débat doit cesser entre les parties sur les points qu'ils constatent.

En s'écartant de cette règle, on déroge non seulement aux principes du Code de commerce actuel, mais encore aux articles 1 et 22 (ancien) du Projet de Loi lui-même.

En fait, cette responsabilité du poids a toujours été admise en France et en Belgique.

En France, les Compagnies répondent du poids tel qu'il figure dans le récépissé. (Sarrut, n° 321. — Bedarride, n° 494. — Blanche, n° 68.) Le pesage est obligatoire aux frais des Compagnies. (V. Sarrut, n° 288.) M. George, délégué de la France à la conférence de Berne, le constatait dans la séance du 4 octobre 1881. (Procès-verbaux, p. 81.) Le doute n'existe que pour les tarifs spéciaux à prix réduits, régis par notre article 44, et dont l'application doit être formellement acceptée.

En Belgique, sauf une tentative, en 1874, qui n'a pas été maintenue, à

propos du chaulage des wagons, exigé par l'administration, celle-ci a toujours reconnu sa responsabilité. L'article 64 du règlement des chemins de fer de l'Etat ne déroge au principe que pour le dénombrement des colis, et l'article 65 fixe l'indemnité à payer pour chaque kilogramme manquant, sans distinguer entre les marchandises qui sont chargées par l'expéditeur et celles qui ne le sont pas.

Le Gouvernement objecte en vain que désormais l'administration sera tenue de payer la valeur entière des pertes et avaries, et qu'elle fait ainsi un très grand sacrifice auquel elle échappait jusqu'à présent. Nous répondons que le règlement actuel donne droit, pour les transports dont il est ici question, à une indemnité de 75 centimes par kilogramme de manquant, réductible, le cas échéant, à la valeur de la marchandise perdue.

La réparation, à ce taux, est donc complète aujourd'hui pour les grosses marchandises dont nous nous occupons, et la situation ne sera pas améliorée, à ce point de vue, par la loi nouvelle.

On ne signale aucun inconvénient qui se serait produit. Du reste, le chemin de fer, en cas de fraude, n'est pas désarmé. L'article 26 lui donne le droit d'appliquer, en ce cas, des surtaxes et des pénalités. Il peut toujours procéder à des vérifications, quand il le juge utile.

Aussi, le Gouvernement ne paraît-il avoir songé qu'en 1890 à introduire ce changement dans les habitudes commerciales du pays. Tous les projets déposés avant cette époque par le Gouvernement respectent le principe de la responsabilité de l'exploitant en ce qui concerne le poids porté dans la lettre de voiture.

Le projet de 1876, de MM. Beernaert et De Lantsheere (art. 22), imposait expressément aux administrations la responsabilité du nombre des colis et du poids total déclarés.

L'article 32 dérogeait à la règle en permettant, pour les chargements faits par l'expéditeur, de stipuler uniquement que le chemin de fer ne garantit pas le nombre de colis mentionné dans le récépissé ou dans la lettre de voiture.

Nous avons dit que la Commission spéciale rejeta cette disposition et que le Gouvernement la maintint en l'amendant. Mais lors des amendements déposés en 1882 (n° 20), en 1883 (n° 25), en 1885 (n° 50), par MM. Olin et Vandenpeereboom, le Gouvernement ne pensa pas à l'étendre au poids déclaré. L'article 22 (24) était maintenu expressément et sans dérogation pour le poids. C'est seulement le 12 novembre 1890 (n° 5), à la veille de la discussion, que nous voyons apparaître, pour la première fois, dans l'article 32 les mots « *le poids* » et « *du poids* » qui ont suscité dans le monde industriel de si vives protestations.

Le Gouvernement n'a donc pas considéré cette innovation comme nécessaire pendant toute l'élaboration de la loi, de 1876 à 1890, malgré l'étude constante qu'il en a faite et les autres modifications qu'il a successivement proposées. Il est permis d'en conclure que c'est à bon droit que l'industrie la repousse comme n'étant pas justifiée.

Le Gouvernement réclame le droit de fixer, comme il l'entend, les conditions à observer et le taux de la taxe à percevoir. L'article 64bis du règlement applicable depuis le 1^{er} janvier 1890, semble indiquer quelles seraient ces conditions. Le prix serait de un franc par wagon et le pesage

ne pourrait être réclamé que si les installations établies et les exigences du service le permettent. De telles conditions laisseraient l'industrie absolument à la merci de l'État et des Compagnies concessionnaires. Elles lui imposeraient sans nécessité, l'expérience l'a prouvé, un sacrifice qui, pour un établissement important, se chiffrerait par une somme très élevée.

La situation financière du chemin de fer ne paraît pas exiger cette dérogation à la règle suivie depuis sa création. Le dernier compte rendu nous apprend en effet que le bénéfice de l'exploitation depuis son origine s'élève à 166 millions et que l'exercice 1889, après le prélèvement des charges financières d'intérêt et d'amortissement, a produit un boni de près de 15 millions.

Il faut aussi se préoccuper des conséquences de la Convention internationale de Berne, qui est appelée à régir bientôt nos transports internationaux.

Aux termes de l'article 8 § 4, pour les chargements faits par les expéditeurs, la lettre de voiture ne fait preuve du poids que si la vérification de ce poids a été faite par le chemin de fer et constatée par la lettre de voiture.

D'un autre côté, l'article 7 § 8 laisse à chaque État le soin de régler à sa guise le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

La discussion de ces textes a été assez confuse. (Voir Procès-verbaux de la II^e conférence, p. 80-85 et 143, et de la III^e conférence, p. 15, 16 et 33.)

L'article 8 a été remanié à différentes reprises. Le § 4 ne se trouvait pas dans le projet de 1878. Introduit par amendement en 1881, il n'a été adopté, sous sa forme actuelle, qu'en 1886 et sous la condition expresse que le droit de chaque État était réservé par le § 3 de l'article 7. (Voir le rejet de l'amendement russe, p. 16 et 33, III^e conférence.) Le paragraphe primitif impliquait l'obligation du paiement d'une taxe par l'expéditeur; cette prescription a été supprimée, parce que, comme l'a dit un délégué, on ne voulait pas déroger aux règlements des pays où le pesage par le chemin de fer est obligatoire. (Procès-verbaux, II^e conférence, p. 85.)

Que résulte-t-il de là ?

C'est que les expéditeurs des pays où le pesage est imposé aux Compagnies, sans paiement d'une taxe supplémentaire, se trouveront dans une situation privilégiée vis-à-vis des expéditeurs belges aussi bien en Belgique qu'à l'étranger. Nos concurrents auront droit chez nous à la garantie des manquants; elle sera refusée aux industriels belges qui n'auront pas réclamé et payé une surveillance ou une vérification spéciale.

En votant l'amendement de M. Hardy, le Sénat ne fera, en définitive, qu'adopter le texte proposé par l'honorable Ministre des Chemins de fer en janvier 1885, et maintenu par lui jusqu'en novembre 1890.

Depuis le vote de cet article par la Chambre, de nombreuses pétitions ont été adressées au Sénat par les diverses associations industrielles et charbonnières du pays, pour demander le maintien de la responsabilité des administrations de chemins de fer, en ce qui concerne le poids.

L'honorable Ministre a été entendu par les Commissions réunies. Bien qu'il n'ait pas cru pouvoir se rallier à l'amendement, il a déclaré qu'il espérait trouver le moyen de concilier les intérêts en présence par une

déclaration qu'il ferait lors de la discussion du Projet de Loi et qui le lierait, lui et ses successeurs.

Un grand nombre de membres de la Commission ont cru dès lors devoir s'abstenir et attendre, pour se prononcer, que cette solution transactionnelle ait été présentée par le Gouvernement.

ART. 38.

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

Le voiturier ne répond pas d'un manquant qui ne peut résulter de son fait.

La même disposition se trouve dans la loi allemande. (Art. 32.)

L'intéressé a le droit de prouver que le déchet a une autre cause ou provient de la faute du chemin de fer (art. 40 du Projet de Loi).

La même règle s'appliquera au service international en vertu de l'article 32 de la Convention de Berne.

ART. 39.

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

Si le destinataire l'exige, l'administration est tenue de procéder à cette vérification, conformément aux conditions réglementaires.

Le législateur s'occupe ici d'un cas spécial de réception, pour les marchandises déchargées par le destinataire. Le déchargement fait par lui, sans constatation contradictoire, peut être considéré par l'administration comme une prise de possession, une réception définitive, qui exclut tout recours ultérieur du chef d'avaries ou de manquant.

La Commission de la Chambre a demandé que l'administration fût tenue de procéder à cette vérification, à la demande du destinataire ; de là, le second alinéa de l'article.

Si une taxe légère était exigée par les règlements, elle ne devrait être imposée, comme le portent certains règlements étrangers, que si la vérification est favorable à l'administration.

ART. 40.

Dans le cas prévu par les articles 37, 38 et 39, l'intéressé conserve son droit à la réparation du dommage conformément au droit commun, s'il établit que les pertes ou avaries ne résultent point des circonstances spéciales qui autorisent l'administration à décliner sa responsabilité.

Ce texte a été proposé par le Gouvernement, en 1882, comme résumant d'une manière plus brève que l'article nouveau, rédigé par la Commission, le système de la loi allemande et de la Convention de Berne. (Art. 31.)

Dans les divers cas de l'article 37, il y a une présomption que l'avarie a été produite par le danger particulier que l'on a eu en vue, en formulant chacune de ces exceptions. Mais la preuve contraire est de droit. Elle peut résulter des circonstances elles-mêmes, sans qu'il soit besoin d'aucune procédure. Par exemple : un déraillement tue les animaux transportés ou détruit des marchandises placées dans des wagons découverts, en vertu d'une convention avec l'expéditeur.

Dans ces cas, la clause exclusive de responsabilité n'est pas applicable.

ART. 41.

L'expéditeur a la faculté d'évaluer, au moment de la remise de la marchandise et moyennant le paiement d'une taxe proportionnelle, un intérêt à la livraison.

En cas de perte, d'avaries ou de retard, il a droit, dès lors, non seulement à l'indemnité ordinaire stipulée d'après l'article 42, mais à des dommages-intérêts, jusqu'à concurrence de sa déclaration, et à charge par lui d'établir le préjudice.

Comme le fait remarquer la Commission extra-parlementaire, il ne s'agit pas ici d'une assurance : celle-ci a principalement pour but de mettre à la charge de l'assureur le cas fortuit. On a donc, avec raison, évité d'employer ce mot et l'on a emprunté à la Convention de Berne l'expression nouvelle de « *déclaration d'intérêt à la livraison* ». (Voir art. 38 de la Convention.)

L'indemnité, en cas d'avarie, sera calculée, comme le disait le projet de 1876, en prenant pour base l'évaluation de la perte totale.

Ce projet donnait au chemin de fer le droit de prouver que l'évaluation est exagérée.

Les amendements de 1883 ont mis le fardeau de la preuve à charge de l'expéditeur. Le Gouvernement a voulu se conformer à l'article 38 de la Convention de Berne.

On a dit aussi qu'il eût été impossible à l'administration de faire la preuve qui lui était réservée par le projet de 1876. Néanmoins, ce changement rend plus difficile la situation du public vis-à-vis du chemin de fer et les associations commerciales réclament le maintien du texte primitif.

ART. 42.

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

1° En cas de perte, au remboursement de la valeur des bagages ou de la marchandise, d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu de l'expédition, outre les frais de douane et de transport payés postérieurement ;

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

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

Si la durée du retard dépasse le terme fixé par les règlements, l'intéressé a droit au dédommagement tel qu'il est réglé en cas de perte.

D'après le droit commun, le voiturier doit payer tout le dommage qu'il a prévu ou pu prévoir lors du contrat.

En principe, cette responsabilité absolue devrait être imposée au chemin de fer, bien qu'il soit obligé d'accepter les transports qui lui sont offerts. En France, cette règle a été appliquée aux Compagnies de chemin de fer. Le Projet de Loi se montre beaucoup plus indulgent à leur égard.

L'article 42 constitue néanmoins un progrès. Il met fin au régime des livrets réglementaires qui avait excité un mécontentement si général dans le pays.

Pour se conformer à la Convention de Berne, le Gouvernement a modifié la base de l'évaluation de la perte qu'il avait d'abord choisie : c'est la valeur de l'objet au lieu de l'expédition, et non au lieu de la livraison, qu'il a définitivement adoptée. (Art. 34.)

C'est encore dans le but d'atténuer la responsabilité du chemin de fer que cette modification a été introduite par la Conférence. La valeur d'une marchandise augmente en général quand elle parvient à sa destination. (Procès-verbaux de la II^e conférence de Berne, p. 49 et suiv.)

ART. 43.

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, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions, y compris les conditions restrictives de la responsabilité, telle qu'elle est établie par la présente loi.

Cet article est nouveau. Il figure pour la première fois parmi les amendements déposés, en novembre 1890, par le Gouvernement.

Il reproduit l'article 3 de la Convention de Berne, en y ajoutant cependant ce que cette convention ne dit pas, que les règlements peuvent modifier dans ce cas « *les conditions restrictives de la responsabilité, telle qu'elle est établie par la présente loi.* »

La première partie de l'article est relative à l'admission au transport de certaines marchandises et se justifie d'elle-même. Mais, à notre avis, elle est inutile. L'article 22 règle déjà ce point complètement. L'article 22 correspond à l'article 3 de la Convention de Berne et donne, comme celui-ci, les pouvoirs nécessaires à l'administration.

Cette partie de l'article 43 pourrait donc être supprimée sans inconvénient.

La dernière partie doit être examinée de plus près. On pourrait l'interpréter en ce sens que le Gouvernement aura le droit d'atténuer encore, et même de supprimer complètement et sans restriction, sa responsabilité de transporteur et celle des Compagnies, chaque fois qu'il le croira nécessaire, à raison, non seulement de la grande valeur de la marchandise et des dangers que présente son transport, mais même et uniquement à cause de la nature de l'objet transporté et sans que celle-ci soit spécifiée par la loi d'une manière quelconque.

Il faut bien reconnaître que, ainsi comprise, la loi donnerait un blanc-seing absolu au Gouvernement, au moins pour les transports intérieurs ; car nous n'avons pas trouvé, dans la Convention de Berne, qui va être la

régle de tous nos transports internationaux, une disposition qui aurait cette portée,

L'article 31 de cette convention, comme notre article 37, parle, il est vrai, des 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, de rouille, de coulage, etc.* » Il affranchit le chemin de fer de la responsabilité de l'avarie « *en tant qu'elle résulte de ce danger.* »

» *Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de cette cause, il y a présomption qu'elle en résulte, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.* »

L'article 37 n° 2 et l'article 40 du Projet de Loi reproduisent ces dispositions de la convention internationale.

Nous croyons que l'article 43, en ce qui concerne la nature des marchandises, n'est qu'un rappel du n° 2 de l'article 37. Sinon on peut affirmer qu'il annulerait purement et simplement l'article 34 du Projet de Loi qui établit le principe de la responsabilité du dommage. L'article 36 ne signifierait plus rien, puisque l'exception anéantirait la règle. L'article 37 serait inutile. A quoi bon indiquer des exceptions d'une façon limitative, alors qu'il dépend de l'administration de les étendre à son gré à raison de la nature de l'objet transporté?

De plus, il ne suffit pas que l'intéressé ait le droit, qui lui est réservé par l'article 45, de faire la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave imputable à l'administration. Il est très difficile de rapporter cette preuve.

Le principe du Projet de Loi (art. 40), celui du code allemand et de la Convention internationale de Berne, c'est que l'administration ne peut invoquer la clause restrictive de sa responsabilité que si le dommage a pu résulter de la cause qui a fait admettre cette dérogation à la règle générale.

Dans l'article 43, ces causes sont la nature de l'objet ou les dangers qu'il présente. Nous ne parlons pas naturellement de la grande valeur des choses transportées : c'est là un autre ordre d'idées.

Il y aura donc lieu d'appliquer éventuellement l'article 40 lorsque la responsabilité aura été atténuée à raison de la nature de l'objet transporté ou des dangers qu'il présente.

Lors de la discussion à la Chambre, M. Sainctelette a demandé qu'il fût bien entendu que cette disposition « est tout à fait exceptionnelle : » sinon, disait-il, il y aurait là un « véritable abus ».

Le Gouvernement s'est déclaré d'accord avec l'honorable Représentant.

C'est avec cette interprétation restrictive que la Chambre l'a voté, et que nous proposons au Sénat de l'adopter.

ART. 44.

L'administration a la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux à prix réduits, avec fixation d'un maximum d'indemnité en cas de perte ou avarie.

L'application de ces conditions doit être acceptée expressément ou tacitement par l'expéditeur.

Le projet consacre la légalité des tarifs spéciaux avec fixation d'un maximum d'indemnité, en cas de perte ou d'avarie; mais à deux conditions :

1° Que ce soient des tarifs à *prix réduits*;

2° Que ces tarifs aient été *acceptés* par l'expéditeur.

Les tarifs ordinaires restent tous soumis à la règle prohibitive de l'article 36.

L'article 35 de la Convention de Berne contient une disposition analogue.

Après de longues controverses, la validité de ces tarifs spéciaux à prix réduits et à responsabilité limitée a été admise généralement en France par la jurisprudence, à raison surtout de leur caractère d'actes administratifs, échappant à l'appréciation du pouvoir judiciaire. Mais le droit de l'intéressé de prouver la faute de l'administration, conformément à l'article 1382 du Code civil, a toujours été maintenu. Aucune dérogation n'est admise à la responsabilité ordinaire, lorsqu'il s'agit des tarifs généraux. (Duverdy, n^{os} 136 et 193. — Bedarride, n^{os} 73-83. — Dalloz, Voirie par chemins de fer, n^{os} 333 et 428. — Sarrut, n^{os} 217-224.) Le tarif réduit doit avoir été accepté par une déclaration de l'expéditeur. (Bedarride, n^o 52.) Pendant longtemps, la jurisprudence a exigé que la déclaration fût expresse. Elle paraît s'être relâchée de cette rigueur dans ces derniers temps, du moment où la volonté de l'expéditeur est certaine.

En Belgique, le rapport de M. Dewandre avait déjà conclu à l'admission de ces tarifs réduits, quand ils ont été formellement acceptés par l'expéditeur.

Dans ses amendements de 1876, le Gouvernement revendiquait le droit de limiter par un maximum sa responsabilité, même pour les tarifs ordinaires : seulement, ce maximum était fixé par la loi.

La Commission de la Chambre a rejeté ce système contre lequel s'élevaient toutes les associations commerciales du pays. Elle maintint celui qui avait été défendu par M. Dewandre dans le rapport de 1870. Le Gouvernement a fini par l'admettre.

L'acceptation de l'expéditeur doit être prouvée par l'administration; en cas de désaccord, les tribunaux prononceront.

ART. 45.

Nonobstant les stipulations des articles 42, 43 et 44, les dommages-intérêts sont réglés par le droit commun, dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une faute grave imputable à l'administration.

Les administrations ne peuvent échapper aux conséquences de leur faute, et moins encore à celles de leur dol.

C'est le principe consacré par l'unanimité de la doctrine et de la jurisprudence françaises.

Lors même qu'il s'agit de tarifs à prix réduits, les clauses restrictives de non-responsabilité, d'après les auteurs et les arrêts les plus favorables aux Compagnies, ne peuvent les exonérer de leur faute et de la faute de leurs agents, du moment où cette faute est prouvée par l'intéressé.

Les dispositions du tarif spécial, bien que homologuées et inattaquables de ce chef devant les tribunaux français, ne peuvent que déplacer le fardeau

de la preuve de la faute et l'imposer à l'expéditeur. (V. Troplong, Louage, n° 542. — Cass. de France, 4 février 1874. — Sarrut, n°s 220-223. — Bedarride, n°s 75-79.)

En Belgique, la Cour de cassation a jugé également, de 1870 jusqu'en 1875, que le voiturier ne peut s'affranchir de la responsabilité de sa faute, quand elle est prouvée. (Voir arrêt du 21 janvier 1875. — Laurent, t. 25, n°s 538, 539, 541, 542-549, pages 604 à 621. — Namur, I, n° 359.)

Les articles 400, 422, 423 et 424 du Code général de commerce allemand interdisent aux Compagnies de stipuler qu'elles ne sont pas responsables de la faute de leurs agents ou de ceux qu'elles emploient. Les articles 29, 30, 31, 41, 44 n° 1 de la Convention de Berne imposent des obligations analogues aux administrations de chemins de fer. La Commission de la Chambre a proposé de les consacrer par la loi nouvelle (ancien article 37 ter). Telle est la portée de l'article 45.

Remarquons qu'il doit s'appliquer non seulement dans les cas des articles 42, 43 et 44, mais *a fortiori* dans l'hypothèse des articles 37, 38 et 39. Il était toutefois inutile de le dire, parce que l'article 40 fait à l'intéressé une position plus avantageuse que celle de l'article 45. Il lui suffit, en l'absence même de toute faute de l'administration, d'établir que le dommage ne provient pas des circonstances spéciales qui autorisent celle-ci à décliner sa responsabilité.

Le Gouvernement, dans ses amendements de 1883, a supprimé à la fin de l'article les mots « *et à ses agents* », proposés par la Commission spéciale.

Il n'est pas cependant contesté que « *l'administration* » répond également de la faute de ses agents, ainsi que cela est dit expressément dans la loi allemande et dans la Convention de Berne. (Art. 29.)

Le Gouvernement a limité la responsabilité au cas de faute « **grave** ». Cette restriction ne nous paraît pas devoir être admise.

La preuve dont il s'agit est déjà extrêmement difficile, sinon impossible, pour l'intéressé, qui abandonne la marchandise au transporteur, sans pouvoir surveiller ce qui se passe pendant le voyage.

Mais, lorsque la preuve de la faute est rapportée par lui, admettre que l'administration ne sera pas responsable, c'est encourager la négligence, le relâchement et les retards.

Si l'on veut avoir une administration vigilante et soigneuse, il faut au moins lui imposer la responsabilité de ses actes, quand il est démontré qu'un dommage a été causé par sa faute.

La Commission extra-parlementaire, composée de savants magistrats de notre Cour suprême, ayant pour président M. Hynderick, pour secrétaire M. Scheyven, et pour rapporteur M. Van Berchem, a résolu la question dans ce sens. (V. art. 61.) La responsabilité, d'après eux, doit être complète, si la preuve de la faute du chemin de fer ou de ses agents est rapportée par l'ayant droit.

Nulle part, dans les législations étrangères, ni en France, ni en Allemagne, nous ne trouvons cette distinction entre les fautes.

Nous proposons donc au Sénat de maintenir le texte de la Commission extra-parlementaire et de la Commission spéciale de la Chambre et de modifier la fin de l'article 45 de la manière suivante :

« dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une »
 » *faute imputable à l'administration ou à ses agents.* »

On objectera que l'article 41 de la Convention de Berne ne prévoit que le cas de faute grave. En voici les termes :

« ART. 41. — *Le paiement de l'indemnité pleine et entière, y compris les dommages-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.* »

Il en résulte que pour les transports internationaux, en vertu de l'exception admise par le projet, et pour les faits survenus en dehors du pays, l'administration pourra n'être tenue que de la faute grave, pendant la durée de la convention.

Est-ce une raison pour admettre cette dérogation pour les transports faits à l'intérieur du pays ?

Nous ne le pensons pas.

M. J. Le Jeune, délégué de la Belgique à la conférence, a fait observer (voir Procès-verbaux de la II^e conférence, p. 53) « qu'il sera *très difficile* » de déterminer exactement ce qu'en matière de transports par chemin de fer on doit entendre par faute grave. »

Nous sommes absolument de cet avis.

Outre les raisons déjà données, nous estimons qu'il ne faut pas, par cette nouvelle « *difficulté* », rendre illusoire le droit concédé au public par l'article 45.

Terminons par une dernière observation.

D'après l'article 18, l'administration n'est pas responsable des bagages que le voyageur garde avec lui ; mais le projet ajoute immédiatement que l'administration sera cependant tenue du dommage causé par sa faute ; il n'exige pas que cette faute soit grave.

Si l'article 45 n'était pas modifié, il en résulterait une étrange contradiction.

Lorsque les bagages ont été confiés à l'administration, avec engagement d'y veiller, celle-ci sera tenue, d'après l'article 45, de la responsabilité du droit commun, si l'on prouve à sa charge une faute grave.

Lorsque le voyageur les aura, au contraire, conservés par devers lui, en assumant la charge d'en prendre soin lui-même, la responsabilité du droit commun sera, d'après l'article 18, imposée à l'administration du moment où la faute simple sera établie.

Quelle que soit l'interprétation que l'on donne aux articles 18 et 45, il y a là une antinomie. Il faut introduire la faute grave dans l'article 18 ou la supprimer dans l'article 45.

ART 46.

L'expéditeur ou le destinataire peut réclamer les marchandises ou les bagages retrouvés en restituant l'indemnité reçue du chef de la perte, sous déduction de l'indemnité de retard.

Il est déchu de cette faculté s'il a laissé passer sans réclamation plus de quinze jours à partir de celui où les marchandises ou les bagages lui ont été offerts par l'administration.

Le Gouvernement a complété avec raison le projet primitif par l'obli-

gation de déduire l'indemnité de retard, comme M. Devigne l'avait demandé en 1883.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Sont abrogés : 1° les articles 96 à 108 inclusivement du Code de commerce ; 2° l'arrêté royal du 24 novembre 1829, portant règlement sur le service des moyens publics de transport par terre.

Le Gouvernement est autorisé à soumettre l'exploitation des diligences et des messageries aux mesures qu'il jugera nécessaires pour assurer le maintien du bon ordre et la sécurité des voyageurs.

La Commission de la Chambre avait proposé d'inscrire dans le projet l'abrogation des articles 96 à 108 du Code de commerce.

Le Gouvernement, sur les justes observations de M. Saintelette, y a ajouté l'arrêté royal du 24 novembre 1829, dont les dispositions sont absolument surannées.

Le Projet lui donne le droit de régler la matière par un nouvel arrêté royal.

La Chambre s'est aussi préoccupée du point de savoir à quelle juridiction seront soumises les contestations en matière d'accidents survenus aux voyageurs.

D'après le droit actuel, elles sont de la compétence des tribunaux civils, quand l'État est en cause, et de celle des tribunaux de commerce, quand il s'agit des voituriers ordinaires et des compagnies de chemins de fer.

Pour établir l'uniformité sur ce point, le Gouvernement a déposé un Projet de Loi spécial qui soumet tous les litiges de ce genre aux tribunaux civils. Le Sénat aura à l'apprécier ultérieurement.

Une autre question intéressante a été soulevée pendant la discussion, par MM. Woeste et Janson. Elle concerne la responsabilité de l'État envers ses agents, en cas d'accidents.

La majorité de la Chambre a pensé que cette question se lie intimement à des projets plus étendus dont elle est saisie.

Tout en reconnaissant que cet objet mérite toute la sympathie des pouvoirs publics, elle en a ajourné l'examen jusqu'à la discussion du Projet de Loi général sur les accidents du travail.

Nous pensons que cette décision est sage ; mais nous exprimons le vœu que cette loi, attendue depuis si longtemps, ne tarde pas à être votée.

Le Rapporteur,
EMILE DUPONT.

Le Président,
Comte DE MERODE WESTERLOO.

Amendements au Projet de Loi portant revision du titre du Code de commerce concernant le contrat de transport.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE
DES REPRÉSENTANTS.

ART. 4.

Il est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

S'il fournit cette preuve, aucune indemnité n'est due, même en cas d'assurance.

ART. 5.

Il est garant des faits du commissionnaire ou du voiturier intermédiaire auquel il adresse les objets à transporter.

Néanmoins, lorsqu'il s'agit de transports internationaux, il est libre de stipuler qu'il ne répond des faits survenus hors du pays que dans les limites où les voituriers étrangers en sont tenus vis-à-vis de lui.

ART. 6.

Jusqu'à la remise des objets à destination et sauf stipulation contraire dans la lettre de voiture, le voiturier est tenu de suivre les instructions de l'expéditeur, qui

TEXTE PROPOSÉ PAR LES COMMISSIONS.

ART. 4.

Supprimer le § 2.

ART. 5.

Supprimer le second paragraphe et le reporter à l'article 36.

ART. 6.

seul reste maître de disposer de l'expédition.

Ajouter un § 2 ainsi conçu :

Le droit de l'expéditeur cesse à partir de la remise de la marchandise au camionnage ou de l'envoi au destinataire de l'avis d'arrivée.

ART. 7.

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

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

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

Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise, s'il est prouvé : 1° que l'action a été introduite aussitôt après la découverte de l'avarie ou du manquant et au plus tard dans les sept jours de la réception ; 2° que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.

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

ART. 7.

Remplacer les §§ 4 et 5 de l'article 7 par les textes ci-dessous :

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

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

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

ART. 8.

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

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

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

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

En cas d'urgence, le juge peut abréger ces délais.

L'ordonnance sera exécutoire sur minute, nonobstant opposition ou appel et avant enregistrement.

ART. 17.

Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modi-

ART. 8.

Remplacer dans les §§ 4 et 5 le mot juge par le mot président.

Modifier le § dernier de la manière suivante :

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

ART. 17.

fient, en ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun.

Ajouter à l'article les §§ suivants :

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

Toute stipulation contraire est nulle.

ART. 18.

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

L'administration n'encourt, du chef de ces derniers, aucune responsabilité que si sa faute est établie.

ART. 31.

L'acceptation des transports ou la mise des wagons à la disposition de l'expéditeur ainsi que la délivrance des marchandises au destinataire ne sont pas obligatoires les dimanches et jours fériés. Ces exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche ou un jour férié, le délai de livraison commence à courir vingt-quatre heures plus tard.

ART. 18.

Rédiger le § 2 comme suit :

L'administration n'encourt du chef de ces derniers aucune responsabilité, à moins que sa faute ne soit établie.

ART. 31.

Supprimer dans le 1^{er} alinéa les mots :

Ces exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables à certaines marchandises qui seront déterminées par un règlement.

Dans le cas où l'administration introduirait dans ses règlements l'interruption du transport des marchandises pendant les dimanches et les jours fériés, les délais de transport seront augmentés à proportion.

ART. 34.

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

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

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

ART. 36.

Les tarifs ou règlements ne peuvent, hors les cas prévus ci-après, modifier au profit de l'administra-

Dans le 4^e alinéa dire : Ces diverses exceptions » au lieu de : ces deux exceptions. »

Rédiger le 5^e alinéa de la manière suivante :

Dans le cas où l'administration introduirait dans ses règlements l'interruption de transport des marchandises pendant les dimanches et les jours fériés, les délais de livraison du matériel et les délais de transport seront augmentés à proportion.

ART. 34.

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

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

ART. 36.

tion les conditions et l'étendue de la responsabilité qui lui incombe d'après l'article 34.

Ajouter le second paragraphe de l'article 5 conçu comme suit :

Néanmoins, en matière de transports internationaux, l'administration est libre de stipuler qu'elle ne répond des faits survenus hors du pays que dans les limites où les administrations étrangères en sont tenues vis-à-vis d'elle.

ART. 37.

Il est permis à l'administration de stipuler qu'elle ne répond ni des pertes ou avaries, ni des risques auxquels sont exposés en cours de voyage :

1° Les animaux vivants ;

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

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

4° Les objets placés dans les voitures transportées ;

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

6° Les marchandises qui, en vertu des règlements ou en suite de conventions, sont convoyées par l'expéditeur ou par ses préposés ;

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

ART. 37.

La disposition concernant le chargement fait par les soins de l'expéditeur n'est pas applicable au chargement opéré sous la surveillance spéciale des agents du chemin de fer, lorsque cette surveillance a été réclamée conformément aux conditions réglementaires.

Pour le chargement opéré en dehors de cette surveillance, l'administration peut en outre stipuler qu'elle ne garantit pas le nombre de colis et le poids mentionnés dans le récépissé ou dans la lettre de voiture, à moins que la vérification du nombre de colis et du poids n'ait été réclamée par l'expéditeur, conformément aux conditions réglementaires.

Supprimer dans le paragraphe dernier les mots « et le poids » et les mots « et du poids ».

ART. 45.

Nonobstant les stipulations des articles 42, 43 et 44, les dommages-intérêts sont réglés par le droit commun, dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une faute grave imputable à l'administration.

ART. 45.

Nonobstant les stipulations des articles 42, 43 et 44, les dommages-intérêts sont réglés par le droit commun dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une faute, imputable à l'administration ou à ses agents.