

FEUILLE FÉDÉRALE

98^e année.

Berne, le 18 juillet 1946

Volume II

Paraît, en règle générale, une semaine sur deux.

Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco à l'imprimerie des hoirs K.-J. Wyss, société anonyme, à Berne.

4982

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux.

(Du 12 juillet 1946.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans le message du 24 novembre 1936 par lequel nous vous soumettions un projet de loi sur les chemins de fer fédéraux, nous avons relevé que la législation ferroviaire actuellement en vigueur, qui date pour l'essentiel de plusieurs dizaines d'années, était surannée et avait besoin d'être révisée. Parmi les actes législatifs qui doivent être soumis à une révision prochaine, la loi sur les transports revêt, à côté de celle du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération (RO a. s. XI, 1), une importance particulière.

La loi du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur (RO 13, 637) avait été adaptée dans une large mesure, et parfois littéralement, à la première convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, du 16 octobre 1890. Cette convention, que la Suisse avait contribué à mettre sur pied, fut révisée depuis lors à plusieurs reprises, en 1906, 1923 et 1933. Une autre convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer fut conclue en 1923 et révisée à son tour en 1933. Le droit suisse des transports ne concorde plus, sur des points essentiels, avec ces deux conventions internationales, auxquelles ont adhéré vingt-cinq Etats d'Europe. Cette situation est peu satisfaisante pour un pays dont les chemins de fer assurent un intense trafic international.

En outre, notre droit des transports par chemins de fer ne correspond plus aux conditions de trafic actuelles, qui ont subi de profondes modifications depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1893 sur les transports. Il convient de mentionner en premier lieu les améliorations techniques et les nouveautés apportées en matière de construction et d'exploitation des

chemins de fer. Le droit des transports devrait en tenir compte. De plus, la disparition du monopole de fait dont les chemins de fer avaient bénéficié précédemment comme transporteurs de marchandises, les a placés dans une situation nouvelle, que le législateur doit également prendre en considération.

La commission d'experts chargée de préparer la révision de la loi de 1872 sur les chemins de fer a, vu la prochaine révision de la loi sur les transports, entrepris celle-ci simultanément avec la première. Son idée primitive était d'introduire dans la nouvelle loi sur les chemins de fer les dispositions essentielles du droit des transports. Elle s'aperçut toutefois que, pour unifier et concentrer autant que possible les prescriptions de droit public intéressant le domaine des chemins de fer, il convenait de faire rentrer aussi dans la nouvelle loi sur les chemins de fer la loi sur la police des chemins de fer du 18 février 1878 (RO 3, 400) ainsi que la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896 (RO 15, 523). C'est pourquoi elle préféra, pour ne plus retarder la révision du droit des transports, régler ce domaine par une loi spéciale.

La commission d'experts, aux travaux de laquelle coopéra l'office fédéral des transports, termina ses études en août 1944 et présenta au département des postes et des chemins de fer un avant-projet de loi sur les transports et un avant-projet de règlement de transport. Ces deux projets furent soumis par le département au préavis de la conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, créée par arrêté du Conseil fédéral du 26 décembre 1919 (RO 35, 1049). Cette institution, dont font partie les chemins de fer fédéraux, les entreprises suisses de chemins de fer et de navigation au bénéfice d'une concession fédérale, ainsi que les représentants des principaux organismes économiques du pays, a procédé, avec la collaboration de l'office des transports, à un examen approfondi des avant-projets. En conclusion de ses travaux, elle proposa au département divers amendements et compléments. Le projet ci-joint a tenu compte intégralement de ces propositions, qui tendent en général à mieux adapter encore le droit des transports aux conditions actuelles du trafic. Il se présente donc comme une œuvre d'entente des entreprises servant aux transports publics et de leurs usagers.

L'adaptation indispensable de la loi aux deux conventions du 23 novembre 1933 sur le transport des marchandises par chemins de fer et sur le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 1938, a dû être limitée aux dispositions fondamentales dont on peut présumer qu'elles ne subiront pas de modification pendant longtemps. Les autres dispositions, qui ont besoin d'être adaptées en tout temps au développement et aux exigences variables du trafic, doivent être insérées dans le règlement de transport.

Les deux conventions internationales ayant été approuvées par l'Assemblée fédérale par un arrêté du 10 mars 1937 (RO 54, 489), nous avons

cru pouvoir nous abstenir de motiver en détail, dans nos observations relatives au projet de loi, les dispositions empruntées aux conventions internationales.

PRÉAMBULE

La législation fédérale en matière de transports par chemins de fer n'a pas sa base dans une disposition spéciale de la constitution. En tant que réglementation spéciale dérogeant aux prescriptions générales sur le contrat de transport (art. 440 à 457 CO), elle se fonde principalement sur l'article 64 de la constitution, qui attribue à la Confédération le pouvoir de légiférer sur toutes les matières du droit civil.

Le nouveau projet de loi contient, comme la législation actuelle sur les transports, différentes prescriptions qui ont leur fondement non pas dans la législation civile, mais dans la souveraineté de la Confédération en matière ferroviaire. Cette souveraineté repose sur l'article 26 de la constitution.

L'application de la loi au trafic des entreprises de navigation concessionnaires a son fondement dans l'article 24ter de la constitution.

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Champ d'application.

(Articles 1^{er}, 3, 4 et 5.)

En vertu de l'article premier, 1^{er} alinéa, l'application territoriale de la loi s'étend, comme jusqu'ici, au trafic des chemins de fer établis sur territoire suisse et des entreprises de navigation concessionnaires. En principe, le droit suisse est donc aussi applicable au trafic des chemins de fer étrangers exploités sur territoire suisse. Des raisons pratiques peuvent néanmoins justifier l'application du droit étranger au trafic des chemins de fer étrangers sur territoire suisse et, inversement, l'application du droit suisse au trafic des chemins de fer suisses sur territoire étranger. Les conventions passées à cet effet entre les administrations de chemins de fer sont réservées.

Quant à la matière, la loi s'applique aux transports par chemins de fer et par bateaux. Constituent des chemins de fer toutes les entreprises soumises à la loi de 1872 sur les chemins de fer. Toutefois, cette loi ne contient aucune définition du chemin de fer. La doctrine considère les chemins de fer comme des entreprises de transports publics qui acheminent des voyageurs ou des marchandises au moyen de véhicules se déplaçant sur rails par l'effet d'une force motrice ou de leur propre poids (funiculaires). La loi ne peut cependant être appliquée que par analogie aux entreprises de navigation soumises à la surveillance de la Confédération en vertu de l'ordonnance du 19 décembre 1910 concernant la navigation sur les eaux suisses (RO 26, 1232).

L'article premier, 3^e alinéa, contient une nouveauté; il prévoit en effet que le droit des transports par chemin de fer doit être appliqué aussi lorsque le chemin de fer se sert, pour l'exécution du contrat de transport, d'un autre moyen de transport. Cette disposition vise le cas où, par suite d'une interruption du trafic ou pour d'autres raisons d'exploitation, on emploie d'autres véhicules que ceux du chemin de fer. Mais il reste bien entendu que le contrat de transport continue de relever du droit ferroviaire, notamment qu'il se fonde pour le trafic des marchandises sur la lettre de voiture. L'unité du contrat de transport par chemin de fer a pour conséquence que le droit des transports par chemin de fer s'applique aussi au voiturage des marchandises de la gare de destination au domicile du destinataire par le camionneur officiel, autrement dit, le voiturier qui s'est engagé par contrat envers le chemin de fer à effectuer cette opération.

Les entreprises au bénéfice d'une concession délivrée en vertu de l'ordonnance du 18 septembre 1906 concernant l'octroi des concessions et le contrôle des entreprises d'automobiles, ascenseurs et chemins de fer funiculaires aériens (RO 22, 521) ou en vertu de l'ordonnance du 8 février 1916 concernant les concessions d'entreprises de transport par automobiles (RO 32, 21), ne sont pas soumises à la loi sur les transports, même si elles sont exploitées par le chemin de fer. Pratiquement, les dispositions tarifaires étendent, aujourd'hui déjà, l'application du droit des transports par chemin de fer, en tant que droit contractuel, aux transports effectués par ces entreprises. En vue du cas où il serait nécessaire ou utile d'appliquer le droit des transports par chemins de fer à d'autres entreprises (par ex., les trolleybus) au bénéfice d'une concession fédérale, afin de créer un fondement juridique uniforme pour toutes les catégories d'entreprises, l'article 3 du projet de loi donne au Conseil fédéral la possibilité d'étendre le champ d'application de ce droit, par voie d'ordonnance ou, dans les cas d'espèce, par la concession. L'article 4 permet en outre au Conseil fédéral de déclarer dans le règlement de transport que la loi est également applicable aux transports d'autres entreprises exploitées régulièrement, lorsque ces transports ont lieu en correspondance avec le chemin de fer (transports combinés).

Les conditions de trafic et d'exploitation varient trop entre les entreprises assujetties à la loi pour permettre de créer un droit des transports qu'elles puissent toutes appliquer dans la même mesure et de la même manière. Il a donc fallu prévoir la possibilité d'adapter le nouveau droit aux circonstances particulières (art. 5), comme le fait déjà l'article 9 de la loi du 21 décembre 1899 sur les chemins de fer secondaires (RO 18, 37).

Règlement de transport.

(Art. 2.)

La nature juridique du règlement de transport actuel n'est pas très claire. Comme la loi sur les transports prévoyait un règlement de transport

sans préciser qui devait l'édicter, il avait été élaboré par les entreprises elles-mêmes et approuvé simplement par un arrêté du Conseil fédéral du 11 décembre 1893. Le règlement avait donc avant tout le caractère d'une convention librement conclue entre les chemins de fer; toute entreprise qui se retirait n'était plus liée par ses dispositions. L'ordonnance du Conseil fédéral du 21 mars 1911 (RO 27, 136) concernant l'exécution de la loi sur les transports déclara cependant le règlement de transport obligatoire pour le trafic de toutes les entreprises de chemins de fer et de navigation suisses. Le règlement acquiert de ce fait la valeur d'une ordonnance du Conseil fédéral. L'article 2 du projet de loi met fin définitivement à l'imprécision actuelle concernant le caractère juridique du règlement et charge le Conseil fédéral de l'édicter. Comme la loi ne contient, nous l'avons dit, que les dispositions fondamentales, ce règlement de transport ne doit pas être seulement une ordonnance d'exécution; il doit contenir des règles de droit et des dispositions applicables dans les cas pour lesquels la loi n'a pas établi de prescriptions.

Nullité de conventions dérogatoires.

(Art. 6.)

La prescription de l'article 6 est la conséquence logique et la confirmation du principe exprimé par l'article 455 du code des obligations, aux termes duquel les entreprises de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération ne peuvent, par des conventions particulières, se soustraire d'avance, en tout ou en partie, à l'application des dispositions légales concernant la responsabilité des voituriers. Dans de tels cas, seules les dispositions excluant ou restreignant la responsabilité sont frappées de nullité; le contrat de transport reste en vigueur. Ce principe de la nullité des conventions dérogatoires en matière de responsabilité souffre une exception: sont admises les conventions conclues par le chemin de fer au sujet du transport d'objets dont le déchargement et le déplacement causent des difficultés spéciales.

Obligation de transporter.

(Art. 7.)

L'article 7 reprend le principe de l'obligation de transporter qui figure déjà dans l'article 5 de la loi actuelle. Cette obligation avait été imposée aux chemins de fer, lorsqu'ils détenaient encore le monopole de fait en matière de transport, afin de protéger l'usager contre tout acte arbitraire de l'administration du chemin de fer.

Si l'Etat impose aux chemins de fer l'obligation de transporter, cela est dû aussi au fait que la construction des chemins de fer n'a été rendue possible que par une concession de l'Etat et l'octroi du droit d'expropriation, et que l'exploitation des entreprises a été encouragée par la suite au moyen d'exonérations substantielles (chemins de fer fédéraux) et d'allègements d'ordre fiscal. C'est avant tout l'obligation de transporter qui confère à

l'exploitation des chemins de fer son caractère de service public. Toutefois, les charges supplémentaires qui en résultent dépassent largement les allègements spéciaux qui découlent du droit fiscal ou du droit d'expropriation. D'une manière générale, on en tient trop peu compte. L'obligation de transporter contraint le chemin de fer à construire des installations plus grandes et d'une capacité supérieure, à disposer d'un personnel plus nombreux et d'un parc de véhicules plus important que ne l'exigeraient les besoins courants, afin de pouvoir assurer le trafic de pointe découlant des fluctuations auxquelles est sujette l'exploitation ferroviaire. Il en résulte pour le chemin de fer un notable surcroît de frais. Tant que la concurrence de nouveaux moyens de transport ne se faisait pas fortement sentir, cet accroissement de frais pouvait être réparti sans difficulté sur l'ensemble du trafic.

Au cours du dernier quart de siècle, le développement de nouveaux moyens de transport, principalement de l'automobile, ont fait cependant perdre au chemin de fer le monopole qu'il détenait auparavant; les conditions qui étaient à l'origine de l'obligation de transporter se sont dès lors modifiées. Le maintien sans restriction de l'obligation de transporter constitue pour le chemin de fer auquel elle est imposée une charge financière toujours plus lourde, étant donnée la liberté dont bénéficie le trafic automobile pour adapter les prix à la demande, ainsi que pour accepter ou refuser des transports. Il est dès lors compréhensible que, déjà en 1930, la commission des chemins de fer fédéraux du Conseil national ait suggéré au Conseil fédéral d'examiner la possibilité et l'opportunité de restreindre l'obligation légale de transporter.

En 1933, lors de la revision des conventions internationales, on avait à plusieurs reprises exprimé l'avis que, vu la nouvelle situation, il n'était plus possible de parler encore d'un monopole des transports du chemin de fer et que le maintien de l'obligation de transporter imposée précédemment aux chemins de fer constituait aujourd'hui une charge unilatérale, inéquitable et injustifiée, puisque les moyens de transport concurrents n'y étaient pas assujettis. Malgré ces objections élevées de façon répétée dans les ouvrages consacrés aux chemins de fer, aucune proposition d'atténuer l'obligation de transporter ne fut présentée lors de la conférence de revision de 1933. Elle se trouve donc confirmée dans les conventions en vigueur, auxquelles la Suisse a également adhéré. Ce résultat s'explique, il est vrai, par le fait que les longues distances rendent la concurrence de l'automobile moins sensible en trafic international qu'en trafic interne, le monopole de fait des chemins de fer étant moins compromis dans le premier.

Le message du Conseil fédéral du 18 juin 1937 relatif au statut des transports automobiles s'exprimait comme suit au sujet des obligations légales imposées aux chemins de fer :

A envisager les bases de la concurrence entre le rail et la route, on constate que la forme et le mode d'exploitation des deux moyens de transport sont fonda-

mentalement différents. Les lois et les concessions attribuent aux chemins de fer une organisation et un mode d'exploitation qui les placent en premier lieu au service de l'économie nationale. C'est ensuite seulement qu'il leur est permis de faire intervenir dans leur activité des considérations de lucre. Comme on sait, les entreprises de chemins de fer ont l'obligation d'exploiter leur réseau — même les lignes déficitaires — et l'obligation de transporter; de même, elles sont soumises à des tarifs obligatoires, établis sur la base de règles reconnues, homologués par une autorité de surveillance, publiés et applicables également à tout le monde. La tarification des chemins de fer est partout établie en fonction des intérêts de la politique économique de l'Etat, soit en faveur de certaines activités économiques à l'intérieur du pays soit dans l'intérêt de l'exportation. Nous n'examinerons pas ici si ces obligations se justifient encore ou non dans les circonstances présentes. Lorsqu'on apprécie les conditions dans lesquelles le rail et la route se font concurrence, il est patent que tous ces engagements et ces charges qui ont été imposés aux chemins de fer dans l'intérêt public leur ont occasionné des frais particuliers, étrangers à leur exploitation proprement dite.

Le message constatait aussi que les charges imposées aux chemins de fer dans l'intérêt de la collectivité leur avaient été préjudiciables et avaient, entre autres effets, contribué à accroître le nombre des véhicules à moteur.

En travaillant à la préparation du projet ci-joint, la commission d'experts avait examiné d'une manière approfondie si la nouvelle situation dans laquelle ont été placés les chemins de fer par la concurrence de nouveaux moyens de transport permettait de maintenir dans sa forme actuelle, en trafic interne suisse, l'obligation de transporter. Certains membres de la commission estimèrent qu'il était indiqué non seulement de restreindre l'obligation suivant les relations entretenues par l'usager avec l'administration du chemin de fer, de façon que celui-ci puisse travailler commercialement, mais d'en faire aussi peut-être un moyen efficace de soutenir le trafic du chemin de fer.

A ces considérations nous pouvons opposer le fait que, dans d'autres pays, les auteurs des codifications les plus récentes du droit des transports s'en sont tenus également à l'obligation de transporter telle qu'elle est définie par les conventions internationales, bien que, pour des motifs identiques, on ait fait valoir à l'encontre d'une telle solution des objections semblables aux nôtres. Nous proposons de faire de même chez nous et d'admettre aussi dans le projet de loi ci-joint le principe de l'obligation de transporter.

Ce qui, à la réflexion, nous amène à cette manière de voir, c'est déjà le fait qu'il ne serait guère possible de lier raisonnablement l'étendue de l'obligation à la fidélité des usagers du chemin de fer. En tout cas, l'application de ce principe rencontrerait pratiquement les plus grandes difficultés et créerait un état d'insécurité juridique qui exposerait facilement le chemin de fer aux reproches d'arbitraire.

On peut en outre se demander si une réglementation s'inspirant de tels principes permettrait encore aux chemins de fer de jouer intégralement le rôle d'une entreprise publique de transport. Les exigences qu'on avait

coutume de leur poser en partant de l'obligation de transporter étaient grandes, car on estimait avoir pleinement le droit de leur demander de fournir leurs services aux conditions prescrites.

Dans l'intérêt de l'économie nationale, il est donc nécessaire de maintenir le principe de l'obligation de transporter. Cela ne signifie pas que ce principe puisse et doive être appliqué sans réserve. Les conditions prévues à l'article 7, premier alinéa, sont traditionnelles et correspondent aux conventions internationales. Ceci vaut également pour la lettre d, bien que, selon la jurisprudence et l'opinion concordante des commentateurs des conventions internationales, cette condition de l'obligation signifie que le transport doit être possible avec les moyens de transport usuels permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic.

Le troisième alinéa mentionne une autre possibilité de restreindre l'obligation de transporter. Il permet de tenir compte des conditions diverses de nos chemins de fer, notamment de nos chemins de fer secondaires, et d'éviter qu'une définition trop rigoureuse de l'obligation de transporter n'entrave le progrès technique. En faisant usage de cette autorisation légale, on devra considérer d'ailleurs les conditions financières de chaque entreprise de transport, ainsi que les intérêts — plus ou moins dignes de protection selon les cas — des usagers du chemin de fer.

Il n'est pas douteux qu'une partie du surendettement des chemins de fer fédéraux et des chemins de fer privés, supprimé désormais grâce au dégrèvement opéré au moyen des ressources générales de la Confédération, doit être attribuée à l'obligation de transporter imposée par l'Etat. En effet, par suite de la concurrence illimitée de l'automobile, les charges financières qui résultaient de l'obligation de transporter, ne pouvaient plus être reportées sur l'usager du chemin de fer et, en définitive, sur la collectivité, par le relèvement proportionné des taxes, comme au temps du monopole de fait.

Il ne sera guère possible, sous l'empire de la réglementation en vigueur, d'introduire l'obligation de transporter pour le trafic professionnel et non régulier des automobiles; l'avenir dira donc si l'on pourra la maintenir, avec le temps, pour les chemins de fer, dans ses limites actuelles et sans une compensation financière à la charge de la collectivité. Pour les chemins de fer fédéraux, l'article 16 de la nouvelle loi du 23 juin 1944 constitue déjà le fondement d'une telle mesure, puisqu'il prescrit que les déficits ne pourront être reportés à compte nouveau et devront être par conséquent mis à la charge de l'Etat. Celui-ci devra fournir un effort d'autant plus grand pour assurer le trafic public par chemin de fer qu'il deviendra plus difficile de compenser les charges imposées aux chemins de fer dans l'intérêt de l'économie nationale par une réglementation correspondante du trafic automobile.

Dimanches et jours fériés.

(Art. 8.)

Dans le message du 16 juin 1919 relatif à la loi concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et des autres entreprises de transport et de communication, on avait déjà laissé entrevoir à propos de l'article 13, que l'interdiction de transporter des marchandises les dimanches et jours fériés devait être réglée par la loi sur les transports lors de sa revision (FF 1919, III, 819). L'article 8, 1^{er} alinéa, du projet reprend le principe de l'interdiction contenu dans l'article 13 de la loi sur la durée du travail (RO 36, 796), mais évite toutefois le terme de « service des marchandises », qui a souvent donné lieu à des confusions. Il dit sans ambages que l'expédition de trains de marchandises, ainsi que l'acceptation, le transport et la livraison d'animaux vivants et de marchandises en grande et en petite vitesse, sont interdits le dimanche. Il va de soi que cette interdiction comprend aussi, comme sous l'empire du droit en vigueur, les opérations du chargement, du transbordement et du déchargement accomplies par le chemin de fer. Il ressort clairement de la définition donnée à l'interdiction de transporter que les bagages, les colis express et les cadavres peuvent être transportés sans restriction les dimanches et jours fériés. Nous indiquerons dans une annexe au nouveau règlement de transport, comme nous l'avons fait jusqu'ici, les quatre jours supplémentaires durant lesquels l'acceptation et la livraison d'animaux vivants et de marchandises est interdite et que les cantons ont le droit de fixer (2^e al.).

Pour les marchandises exposées à une prompte détérioration, les exceptions à l'interdiction de transporter le dimanche et les jours fériés énumérés par le règlement de transport sont les mêmes que par le passé (3^e al.). En revanche, pour tenir compte des besoins pratiques, nous avons admis, en plus du transport déjà autorisé des chevaux militaires, des chevaux de course et du bétail d'abattage de l'administration militaire, le transport d'autres animaux d'abattage et d'envois d'animaux destinés aux cliniques vétérinaires. La protection des animaux motive en premier lieu cette nouvelle disposition, que les gouvernements cantonaux ont d'ailleurs approuvée sans exception.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

(Art. 9.)

Cette disposition n'est qu'une adaptation rédactionnelle de l'article 29 de la loi sur les transports actuellement en vigueur au texte des conventions internationales. Elle n'a pas pour but d'apporter une modification de fond. La responsabilité des chemins de fer pour les services que le personnel est appelé à rendre dans l'intérêt du client, continuera à être réglée par le droit commun.

Tarifs.

(Art. 10 à 14.)

Jusqu'ici, les dispositions de droit public concernant les tarifs figuraient en partie dans la loi sur les chemins de fer (art. 35), en partie dans la loi sur les transports (art. 4 et 11). Nous les avons réunies dans la nouvelle loi sur les transports, en pensant que l'on pourrait de cette façon renoncer à insérer des dispositions sur le droit des tarifs dans la loi sur les chemins de fer. Ce système présente pour l'usager du chemin de fer l'avantage qu'il peut aussi trouver dans les dispositions concernant le droit des transports celles qui règlent les tarifs.

L'obligation d'établir des tarifs, prévue à l'article 10, ne faisait pas jusqu'ici l'objet d'une disposition spéciale, mais elle découlait tout naturellement de l'article 35, chiffre 2, de la loi sur les chemins de fer prescrivant qu'aucune taxe non prévue dans la concession ne peut être perçue pour les services incombant aux compagnies en vertu de leur concession, si elle n'a pas été formellement approuvée par le Conseil fédéral et portée à la connaissance du public par l'administration du chemin de fer.

Les dispositions relatives au contenu des tarifs (art. 11) correspondent au droit en vigueur. Sont entachés de nullité les tarifs qui ne sont pas conformes à la loi, aux concessions et au règlement de transport. Les dispositions particulières qui règlent les conditions de transport dérogeant à la loi et au règlement de transport sont réservées lorsque le chemin de fer emploie, pour exécuter le transport, un autre moyen que le chemin de fer (art. 1^{er}, 3^e al.), en cas de transports combinés (art. 4) et lorsque des dérogations sont expressément autorisées dans des circonstances particulières (art. 5). Le principe contenu dans l'article 11, 2^e alinéa, 1^{re} phrase, correspond également au droit en vigueur. Comme auparavant, il s'agit non pas d'une égalité absolue, mais simplement d'une égalité relative, les tarifs devant être égaux pour chacun, « toutes choses étant égales ». En raison des dispositions de la loi du 27 juin 1901 (RO 18, 722) sur les tarifs des chemins de fer fédéraux et pour tenir compte d'une expérience de plus de vingt ans, on a prévu que des dérogations sont admises lorsqu'elles sont imposées par la concurrence avec des voies de communication étrangères ou avec d'autres moyens de transport et approuvées par l'autorité de surveillance.

Les tarifs doivent être soumis, comme par le passé, au contrôle de l'autorité fédérale (art. 12). Ce contrôle est délégué aujourd'hui au département des postes et des chemins de fer, qui en charge l'office des transports. Le règlement de transport doit donc prévoir que le département continuera à exercer ce contrôle. Le département pourra également régler lui-même, dans une ordonnance, la procédure d'approbation des tarifs prévue actuellement à l'article 3 de la loi sur les tarifs et à l'article 6 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur les transports du 11 mars 1911 (RO 27, 136),

en tenant compte des circonstances présentes, et désigner ici aussi l'office des transports pour exercer les attributions de contrôle et d'approbation. La procédure de publication des tarifs doit être déterminée, comme pour l'approbation, par le règlement de transport et par une ordonnance du département.

Les dispositions de l'article 13 concernant l'entrée en vigueur, la modification et l'abrogation des tarifs sont plus courtes et plus générales que les prescriptions actuelles. Les chemins de fer doivent pouvoir bénéficier aussi à cet égard du régime souple indispensable aux intérêts de l'économie et aux besoins commerciaux de leur exploitation. Toutefois, il est nécessaire que les tarifs et leurs modifications ne puissent, comme par le passé, entrer en vigueur avant le jour de leur publication. Depuis longtemps, il n'était plus possible d'appliquer strictement l'article 35, chiffre 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer prévoyant que les tarifs doivent être publiés au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur; d'ailleurs, la réduction de ce délai est souvent dans l'intérêt de l'usager lui-même. La durée minimum de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises imposée en cas d'abaissement des tarifs (art. 35, ch. 5, 2^e al., de la loi sur les chemins de fer) pouvait avoir sa raison d'être aussi longtemps que les chemins de fer disposaient d'un monopole de transport. Aujourd'hui, les chemins de fer doivent pouvoir adapter leurs tarifs le plus tôt possible aux besoins variables de l'exploitation; on a donc renoncé à fixer une durée minimum. Pour les mêmes motifs, on a également réduit le délai de trois mois fixé pour les relèvements de taxe et l'introduction d'autres aggravations des conditions de transport (art. 35, ch. 5, 3^e al., de la loi sur les chemins de fer). Les conventions internationales prévoient, pour le trafic des voyageurs et des bagages, un délai minimum de huit jours et, pour le trafic des marchandises, un délai de quinze jours. Il serait exagéré de s'en rapporter à ces délais en droit suisse, car, en trafic interne, les mesures tarifaires atteignent en règle générale des milieux plus étendus et revêtent de ce fait une importance plus grande qu'en trafic international. Il a paru équitable de prévoir un délai uniforme de trente jours pour les augmentations de tarifs et autres aggravations des conditions de transport, ainsi que pour l'abrogation de tarifs en trafic des voyageurs et des bagages et en trafic des marchandises. Lorsque des mesures sont imposées par la concurrence avec des voies de communication étrangères ou d'autres moyens de transport, on doit pouvoir disposer d'un délai plus court. L'article 13, 2^e alinéa, l'a fixé à quinze jours. Enfin, dans des cas spéciaux, l'autorité de surveillance doit pouvoir réduire encore ces délais. Elle fera usage de cette faculté, par exemple, pour accorder exceptionnellement des facilités d'une durée limitée.

La disposition relative à l'application des tarifs (art. 14) n'apporte aucun changement au droit en vigueur, bien que sa rédaction ait aussi été adaptée à celle des dispositions internationales.

Droit résultant du contrat de transport.

(Art. 15 à 19.)

L'article 15 reproduit les règles actuelles sur les droits résultant du contrat de transport en cas d'application irrégulière des tarifs, avec une adjonction empruntée au droit international. En effet, d'après le *quatrième alinéa*, l'action en restitution peut être intentée non seulement contre le chemin de fer qui a reçu le paiement, mais aussi contre celui au profit duquel la somme a été perçue en trop.

L'article 16 règle de la même manière que le droit en vigueur la qualité pour agir ou pour défendre qui découle des autres droits résultant du contrat de transport. Les dispositions de procédure sont contenues dans le règlement de transport.

Le moment de l'extinction des actions a été fixé d'une façon précise par l'article 17, *1^{er} alinéa*, non seulement pour le transport des marchandises, mais également pour le transport des voyageurs, comme en droit international. Mais le délai a été adapté aux conditions de notre trafic interne et fixé à quatorze jours. Ces conditions étant plus simples qu'en trafic international, le *deuxième alinéa, lettre b* (extinction de l'action en cas d'inobservation du délai de livraison), a aussi été fixé uniformément à quatorze jours le délai pour les marchandises et les bagages, alors que le droit international prévoit trente jours pour les marchandises et vingt et un jours pour les bagages et la loi sur les transports en vigueur (art. 44, chiffre 2) sept jours pour tous les transports, ce qui est un peu court. La nouvelle exception de la *lettre d* est en relation avec la disposition de l'article 48, *2^e alinéa*, empruntée au droit international, et réglant la responsabilité en cas d'expédition par wagons complets, lorsque la marchandise est réexpédiée sans avoir été soustraite à la détention du chemin de fer.

L'article 18, *1^{er} alinéa*, fixe, comme la loi actuelle sur les transports (art. 45, *1^{er} al.*), un délai de prescription d'une année et correspond ainsi au délai prévu par les deux conventions internationales. Les dispositions relatives à la suspension et à l'interruption de la prescription contiennent cependant une nouveauté. Jusqu'ici, l'introduction de l'action et la réclamation écrite étaient considérées comme interrompant la prescription; à l'avenir, il y aura, comme en droit international, non plus interruption, mais seulement suspension de la prescription en cas de réclamation extrajudiciaire (*2^e al.*). Au surplus, les dispositions légales ordinaires seront applicables (*3^e al.*). Ainsi — autre nouveauté importante — la prescription pourra être également interrompue à l'avenir par la poursuite, conformément à l'article 135 du code des obligations. Cette importante innovation réalise un ancien vœu des usagers du chemin de fer. Pour prévenir les abus, il était cependant nécessaire de limiter l'interruption de la prescription par la poursuite. Le troisième alinéa déroge donc à l'article 135 du

code des obligations en prévoyant que la prescription ne peut être interrompue qu'une seule fois par la poursuite et non pas au gré de l'ayant droit.

Le principe consacré par l'article 19 correspond au droit suisse actuel et au droit international.

Responsabilité collective des chemins de fer, règlement des comptes et recours des chemins de fer entre eux.

(Art. 20 à 22.)

L'article 20 concernant la responsabilité collective des chemins de fer ne change rien au droit actuel. La même disposition se retrouve dans les conventions internationales.

L'article 23, 3^e alinéa, de la loi en vigueur, concernant la répartition du prix de transport entre les chemins de fer intéressés, a été considéré comme superflu et abandonné dans le projet ci-joint, car cette question est réglée par convention entre les entreprises intéressées au trafic direct. L'article 21 se borne donc à prescrire, d'une manière générale, que tout chemin de fer est tenu de payer aux autres chemins de fer intéressés leur quote-part des créances nées du contrat de transport.

De même, l'article 22 ne fait que rappeler le principe du recours des chemins de fer entre eux, lorsqu'une indemnité doit être payée. Le règlement de transport contiendra, à ce sujet, des règles spéciales, qui devront être appliquées subsidiairement lorsque la convention entre chemins de fer relative à la responsabilité ne sera pas applicable.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

Titres de transport.

(Art. 23.)

Le deuxième alinéa prévoit, comme le droit en vigueur, que les titres de transport au nom d'une personne déterminée ne peuvent être employés que par elle. Le troisième alinéa interdit, comme auparavant, le commerce des titres de transport, mais il va de soi que cette interdiction ne s'applique pas à la vente des billets effectuée par les agences de voyages qui en ont été chargées par le chemin de fer.

Prix du billet.

(Art. 24 et 25.)

Le principe de l'article 24, selon lequel les enfants doivent être, suivant l'âge, transportés gratuitement ou à prix réduit, était déjà impliqué dans

l'obligation d'accorder certaines réductions de prix pour les enfants qui est prévue par les concessions de chemins de fer et par la loi sur les tarifs des chemins de fer fédéraux (art. 8, 5^e al.). En revanche, la loi actuelle sur les transports ne contient aucune disposition de cette nature, mais les chemins de fer ont prévu le cas dans le règlement de transport, en indiquant l'âge-limite pour la réduction (4 ans révolus pour le transport gratuit et douze ans révolus pour le transport à demi-tarif). De nouvelles limites d'âge furent introduites le 1^{er} avril 1944 par les entreprises intéressées au trafic direct des voyageurs (six ans révolus pour le transport gratuit et seize ans révolus pour le transport à demi-tarif). Il serait difficile d'élever l'âge-limite dans le nouveau règlement de transport sans le consentement des administrations de chemins de fer. Vu les expériences faites, les entreprises ont décidé, lors des discussions qui ont eu lieu au sein de la conférence commerciale, d'admettre dans le nouveau règlement de transport la modification de l'âge-limite introduite à titre d'essai, mais avec la restriction que l'âge-limite pour le transport à demi-tarif soit fixé à quinze ans accomplis.

La restitution du prix du billet est jusqu'ici réglée librement par la convention du 1^{er} juillet 1923 concernant le remboursement du prix de transport des voyageurs, à laquelle ont adhéré la plupart des entreprises de chemins de fer et de navigation. L'article 25 a repris le principe de la restitution du prix du billet, contenu dans la convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (art. 26). Le règlement de transport contiendra des dispositions plus détaillées au sujet de l'étendue de la restitution et de la procédure.

Réclamations des voyageurs pour inobservation de l'horaire.

(Art. 27.)

D'après l'article 16 de la convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer, le départ et l'arrivée tardifs d'un train ou sa suppression ne donnent droit à aucune indemnité. Ce principe a été repris à l'article 27, 1^{er} alinéa, du projet de loi.

Mais le 2^e alinéa offre au voyageur qui, par suite du retard d'un train, de sa suppression ou d'une interruption du trafic, se trouve empêché de continuer son voyage par le train en correspondance prévu à l'horaire, toutes les possibilités qu'il peut attendre équitablement de l'administration du chemin de fer. Imposer au chemin de fer le dédommagement d'autres frais risquerait de provoquer des demandes arbitraires et nullement justifiées. D'ailleurs, sur la plupart des parcours, l'horaire est si dense et son observation améliorée à tel point que, même d'après les nouvelles prescriptions, les réclamations légitimes des voyageurs peuvent être réglées à leur entière satisfaction. Toutefois, lorsque l'inobservation de l'horaire

résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer, le voyageur a droit à la réparation totale du dommage qui lui est occasionné de ce fait (5^e al.).

Introduction de bagages à main dans les voitures.

(Art. 28 et 29.)

L'article 28 ne contient que les dispositions essentielles sur l'introduction de bagages à main dans les voitures et la responsabilité en cas de dommages qui peut en résulter pour le voyageur. Les dispositions de détail figureront dans le règlement de transport. Mais il n'est prévu aucune modification importante du droit en vigueur. Depuis quelque temps, des motifs d'exploitation ont déterminé certains chemins de fer à transporter gratuitement les bagages à main dans le fourgon ou dans une remorque spéciale au lieu des voitures. Le deuxième alinéa tient compte de cette pratique en précisant que les tarifs peuvent indiquer si et dans quelles conditions les bagages à main peuvent être transportés de cette manière.

Selon l'article 29, le chemin de fer ne répond de la perte ou de l'avarie des bagages à main que s'il y a eu faute. Cette responsabilité reste la même lorsque les bagages à main sont, d'après les tarifs du chemin de fer, transportés dans le fourgon ou sur une remorque spéciale. Comme par le passé, la responsabilité particulière pour les bagages à main est réservée en cas d'application de la loi sur la responsabilité des chemins de fer.

CHAPITRE III

TRANSPORT DES BAGAGES

(Art. 30 à 33.)

Le projet de loi ne contient dans ce chapitre que les dispositions essentielles définissant la notion du bagage, ainsi que la responsabilité en cas de perte et d'avarie, de retard à la livraison, de dol ou de faute grave. Les dispositions de détail figureront également dans le règlement de transport.

La définition du bagage a été quelque peu élargie et comprend aussi les objets précieux, les objets d'art, l'argent monnayé et les papiers-valeur, qui étaient jusqu'ici exclus du transport comme bagages. L'article 30, 1^{er} alinéa, se contente d'une définition tout à fait générale du bagage proprement dit, conforme au droit interne et au droit international. Le règlement de transport doit encore désigner, comme il l'a fait jusqu'à présent, les autres objets qui peuvent être également admis au transport comme bagages (2^e al.). Le troisième alinéa contient une nouveauté: en cas de remise au transport d'objets qui en sont exclus, le voyageur ne doit pas seulement supporter le dommage qui en résulte et encourir les sanctions pénales pour inobservation de cette prescription, mais aussi payer les

suppléments prévus dans le chapitre sur le transport des marchandises (art. 37).

Les *articles 31 et 32* règlent comme dans la convention internationale l'étendue de la responsabilité en cas de perte et d'avarie ou de retard à la livraison. La fixation de l'indemnité est laissée au règlement de transport, afin de faciliter et d'accélérer, le cas échéant, une adaptation de ces dispositions aux modifications apportées au droit international. Le projet de règlement de transport établi par la commission d'experts fixe le montant de l'indemnité de la même manière que la convention internationale (50 fr. par kilo de poids brut manquant). Cette limitation de l'indemnité à un maximum représente une innovation, le droit actuel ne connaissant pas une telle restriction. Elle est, comme en droit international, la conséquence de l'extension de la notion de bagage aux objets précieux susmentionnés. Du moment que le voyageur a la possibilité, en déclarant son intérêt à la livraison ou en assurant ses bagages, de se dédommager pour toute perte qui dépasserait le maximum prévu, les intéressés au trafic réunis dans la conférence commerciale ont également approuvé cette adaptation au droit international. En revanche, le montant de l'indemnité restera illimité lorsque le dommage aura pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

CHAPITRE IV

TRANSPORT DES COLIS EXPRESS, DES CADAVRES ET DES ANIMAUX VIVANTS

(Art. 34.)

La loi sur les transports en vigueur ne contient aucune disposition sur le transport des colis express, des cadavres et des animaux vivants. Les dispositions sur le transport des marchandises sont applicables aujourd'hui déjà, par analogie, à ces modes de transport. Le projet de loi ne contient pas non plus une réglementation détaillée de ces transports. L'*article 34* reprend simplement l'ancienne règle prévoyant que le transport des colis express, des cadavres et des animaux vivants est régi par les prescriptions concernant le transport des marchandises, à moins que le règlement de transport ne contienne des prescriptions spéciales. Cette disposition légale élémentaire doit pouvoir suffire. Les transports énumérés dans cet article n'obéissent à aucune règle particulière ayant besoin de figurer dans la loi. Pour éviter des répétitions, on peut donc se contenter de renvoyer aux dispositions correspondantes sur le transport des marchandises.

CHAPITRE V

TRANSPORT DES MARCHANDISES

A. Contrat de transport.

(Art. 35 à 47.)

L'article 35 reprend le principe de l'obligation de la lettre de voiture, qui figure déjà dans le droit actuel et dans le droit international, mais il renonce à préciser le contenu de ce document, comme le fait la loi sur les transports en vigueur. La forme et le contenu de la lettre de voiture doivent pouvoir être adaptés aussi rapidement que possible et sans modification préalable de la loi aux besoins variables du trafic. En outre, le règlement de transport pourra autoriser comme par le passé la remise d'envois sans lettre de voiture (2^e al.).

L'article 36 règle comme la loi actuelle sur les transports (art. 7, 1^{er} al.) la responsabilité de l'expéditeur pour les énonciations de la lettre de voiture. L'article 37 est nouveau. Il prévoit que l'expéditeur doit payer une surtaxe au chemin de fer, en cas d'indication inexacte du contenu de l'envoi, de déclaration d'un poids inférieur au poids réel, de surcharge du wagon chargé par lui ou d'observation des prescriptions concernant le transport des objets admis sous condition. Est réservé le versement complémentaire de la différence des frais de transport, l'indemnité pour le dommage éventuel et les poursuites pénales. Comme le droit international, le règlement de transport fixe le montant de cette surtaxe différemment, suivant qu'il y a eu seulement perception d'une taxe insuffisante ou au contraire entrave à l'exploitation. L'article 7, 5^e alinéa, de la loi sur les transports en vigueur oblige simplement l'expéditeur à payer, en cas de déclaration inexacte du contenu de l'envoi ou de surcharge d'un wagon chargé par lui, la différence des frais de transport et l'indemnité pour le dommage éventuel. Une amende de police n'est prévue qu'en cas de récidive. Cette méthode n'a pas donné satisfaction. Elle protège insuffisamment le chemin de fer contre les manœuvres dolosives ayant pour objet les données de la lettre de voiture. Le coupable ne court pas d'autre danger que celui de payer, en cas de découverte, la différence des frais de transport, autrement dit, le prix du transport dû dès le début. Il est souvent difficile, voire impossible de déterminer s'il s'agit de la première infraction ou d'une récidive, de sorte qu'une amende de police ne peut être appliquée que très rarement. Les surtaxes prévues par l'article 37 sont donc justifiées. Les détails seront réglés par le nouveau règlement de transport, qui pourra fixer des surtaxes notablement inférieures à celles du droit international, pour tenir compte de nos conditions. Pour des raisons d'équité, on devra en outre faire abstraction, dans certains cas, de la perception des surtaxes.

L'article 38 reprend les dispositions actuelles sur les pièces à fournir par l'expéditeur pour l'accomplissement des formalités exigées par les

douanes, autorités de police et autres autorités administratives. Relevons, par souci de précision, que le *deuxième alinéa*, prévoyant que le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si les pièces fournies sont exactes et suffisantes, ne s'applique qu'aux relations du chemin de fer avec l'expéditeur et que des prescriptions de police et d'autres prescriptions administratives pourraient fort bien, dans l'intérêt public, obliger le chemin de fer à vérifier les pièces qui lui sont remises par l'expéditeur.

D'après l'*article 39, deuxième alinéa*, il suffit désormais que l'absence d'emballage ou son état défectueux soit reconnu dans la lettre de voiture. Il n'est plus nécessaire que ces constatations soient faites encore sur une pièce séparée. Cette simplification s'imposait, du moment qu'elle a déjà été introduite dans la convention internationale. Lorsque l'expéditeur a l'habitude d'expédier de la même gare des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, le règlement de transport pourra l'autoriser comme auparavant à faire usage d'une déclaration générale (annexe VIIIa du règlement de transport actuel) à laquelle la lettre de voiture se contentera de renvoyer sans autre indication. Pour éviter à l'avenir toute contestation au sujet de l'emballage, on a complété les dispositions actuelles en prévoyant que l'emballage doit non seulement préserver la marchandise elle-même de perte totale ou partielle et d'avarie, mais aussi protéger les personnes et les autres marchandises contre tout dommage.

L'*article 41, 1^{er} alinéa*, règle la conclusion du contrat de transport comme le droit actuel. Mais tandis que l'acceptation de la marchandise n'était constatée jusqu'ici sur le duplicata de la lettre de voiture ou sur un certificat d'acceptation qu'à la demande expresse de l'expéditeur, le *deuxième alinéa* rend désormais obligatoire le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer doit donc certifier dans tous les cas l'acceptation de l'envoi sur ce duplicata. Il était nécessaire d'introduire le système du duplicata obligatoire prévu par le droit international, afin de régler sans équivoque le droit de disposer de l'envoi pendant le transport (cf. art. 46, 2^e al.). Au surplus, dans les gares disposant de machines comptables, le duplicata peut servir au chemin de fer de pièce comptable, ce qui permet d'expédier la marchandise et la lettre de voiture indépendamment de leur comptabilisation et sans retard. Aujourd'hui déjà, la plus grande partie des envois de marchandises sont accompagnés d'un duplicata de la lettre de voiture; celui-ci est également très apprécié de l'expéditeur, car il lui sert de pièce comptable. Cette nouveauté a été recommandée aussi par les intéressés au trafic eux-mêmes.

L'*article 43* restreint le principe actuel d'après lequel l'expéditeur est libre de payer lui-même les frais du transport ou de les faire payer par le destinataire; il prévoit en effet que les tarifs peuvent ordonner le paiement des frais par l'expéditeur. Bien entendu, il ne s'agira, dans ce cas, que de

certains envois désignés expressément par le tarif (par ex. petits envois, cadres vides et emballages). L'autorité de surveillance devra veiller, lors de l'approbation des tarifs, à restreindre sagement ce droit du chemin de fer.

L'introduction du duplicata de la lettre de voiture obligatoire (*art. 41, 2^e al.*) permet de régler plus simplement et sans équivoque, comme en droit international, le droit de l'expéditeur de disposer de l'envoi (*art. 46, 2^e al.*). Ce droit ne peut être exercé désormais par l'expéditeur que si le duplicata est encore en sa possession.

L'article 47, relatif au droit de gage pour les créances résultant du contrat de transport, correspond matériellement au droit en vigueur, bien que son texte se rapproche plutôt de celui de la convention internationale.

B. Responsabilité.

(Art. 48 à 50.)

Les prescriptions des *articles 48 et 49* concernant la responsabilité en cas de perte et d'avarie ou d'inobservation du délai de livraison correspondent en grande partie, sauf l'adaptation de leur texte à celui de la convention internationale, au droit en vigueur. L'article 48, 2^e alinéa, concernant la responsabilité en cas de perte et d'avarie pour les envois par wagons complets réexpédiés sans rupture de charge et sans avoir été soustraits à la détention du chemin de fer, est inspiré de la convention internationale et constitue la seule nouveauté. Cette disposition, qui va plus loin que le droit international, donne suite à un vœu exprimé depuis longtemps par les usagers du chemin de fer. En effet, la présomption que le dommage s'est produit durant le contrat de transport précédent ne doit pas valoir seulement pour les envois expédiés déjà conformément au droit suisse et réexpédiés d'après ce même droit. Elle doit valoir aussi, d'une manière générale, lorsqu'un envoi par wagon complet transporté d'abord conformément au droit international, ou même au droit national d'un Etat voisin, est réexpédié d'après le droit suisse sans transbordement et sans avoir été soustrait à la détention du chemin de fer.

L'article 48, 3^e alinéa, laisse au règlement de transport le soin de limiter la responsabilité en cas de dangers particuliers et de déchet de poids. Avec le temps, des modifications peuvent en effet se révéler nécessaires pour adapter l'exploitation du chemin de fer à certaines nouveautés dues au progrès technique. Mais le règlement de transport se contentera d'abord de modifier le droit en vigueur (art. 31 et 32 de la loi actuelle sur les transports) pour le rendre conforme aux dispositions du droit international.

L'article 49 met fin à une vieille controverse en tranchant en faveur de l'usager la question de savoir si la responsabilité du chemin de fer pour

inobservation du délai de livraison n'existe que lorsque l'ayant droit a subi un dommage. A l'avenir, le chemin de fer répondra de l'inobservation du délai de livraison en soi et non pas seulement pour le dommage qui peut en être résulté. Lorsque le dommage n'est pas prouvé, la responsabilité du chemin de fer en cas d'inobservation du délai de livraison reçoit ainsi en quelque sorte le caractère d'une peine conventionnelle.

Le règlement de transport fixera pour le transport des marchandises, comme il l'a fait pour celui des bagages (cf. notre remarque concernant les art. 31 et 32), le montant de l'indemnité en cas de perte et d'avarie ou de retard à la livraison. De même qu'en droit international, l'indemnité doit être limitée à un maximum, abstraction faite d'une définition des objets précieux, qui n'est d'ailleurs pas facile. Cette indemnité doit, selon les cas, pouvoir être adaptée aux circonstances; il n'est donc pas indiqué de la fixer dans la loi. Il est indispensable de limiter, comme en droit international, le montant de l'indemnité, car une indemnité illimitée en trafic suisse, alors qu'elle est restreinte en trafic international, créerait une inégalité incompréhensible et injustifiée. Mais lorsque la perte ou l'avarie et l'inobservation du délai de livraison sont dues au dol ou à une faute lourde du chemin de fer, celui-ci devra indemniser l'ayant droit pour la totalité du dommage dont ce dernier rapporte la preuve, à l'instar du droit actuel et du droit international (art. 50).

CHAPITRE VI

TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS, DES CADRES ET DES AGRÈS DE CHARGEMENT

(Art. 51 et 52.)

Bien qu'il soit désirable de régler aussi en droit suisse l'immatriculation et le transport des wagons de particuliers et de reprendre à cet égard les dispositions figurant dans l'annexe VII de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer en les adaptant partiellement aux conditions spéciales à notre pays, on y a renoncé dans le projet ci-joint, pensant qu'il fallait tout d'abord connaître les expériences faites depuis 1938 sous le régime du règlement international, avant d'établir pour nous des règles durables. L'article 51 se contente donc de renvoyer pour le transport des wagons de particuliers aux dispositions du contrat d'immatriculation, mais il prévoit, au deuxième alinéa, la possibilité d'insérer dans le règlement de transport des dispositions uniformes sur le transport des wagons de particuliers. Le règlement de transport devra prévoir, comme solution transitoire, l'approbation par l'autorité de surveillance des conditions uniformes édictées par les chemins de fer suisses (union suisse des wagons) pour l'admission dans leurs parcs de wagons de particuliers. Les tarifs, qui sont soumis de toute façon à la surveillance de l'autorité

fédérale (art. 12), continueront à régler le transport de wagons de particuliers, cadres, moyens de protection et agrès de chargement (*art. 52*).

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Pour faciliter l'adaptation du droit suisse au droit international — adaptation qui sera toujours souhaitable —, l'*article 53* autorise le Conseil fédéral à déroger à la loi sur les transports en adaptant le règlement de transport aux conventions internationales dès que celles-ci auront été approuvées par l'Assemblée fédérale, si cette adaptation paraît utile au trafic suisse.

Les modifications à la loi sur les tarifs des chemins de fer fédéraux prévues à l'*article 54* sont uniquement d'ordre rédactionnel. Elles concernent les articles 1^{er} et 21, 2^e alinéa, qui renvoient à la loi et au règlement de transport en vigueur. L'article 3 de la loi sur les tarifs est abrogé et remplacé par les nouvelles dispositions tarifaires du projet de loi (*art. 10 à 14*). L'*article 55* abroge également pour le même motif les articles 35 et 36 de la loi sur les chemins de fer (*lettre b*) ainsi que l'article 3, 4^e alinéa, et l'article 9 de la loi sur les chemins de fer secondaires (*lettre c*).

* * *

Nous avons l'honneur de recommander à votre acceptation le projet de loi ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 12 juillet 1946.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le vice-président,

ETTER.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

(Projet.)

Loi fédérale

sur

les transports par chemins de fer et par bateaux.

(Loi sur les transports.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les articles 24^{ter}, 26 et 64 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 12 juillet 1946,

*arrête :***CHAPITRE PREMIER****DISPOSITIONS GÉNÉRALES****Article premier.****Champ d'appli-
cation.**

¹ La présente loi est applicable au trafic des chemins de fer établis sur territoire suisse et, par analogie, au trafic des entreprises de navigation concessionnaires. Sont réservées les dispositions spéciales étendant l'application de la présente loi au trafic des chemins de fer suisses en territoire étranger ou l'excluant pour le trafic des chemins de fer étrangers en territoire suisse.

² La loi n'est applicable au trafic international que dans la mesure où il n'est pas régi par des dispositions spéciales.

³ La loi est applicable par analogie même si l'entreprise de chemin de fer exécute le transport par un autre moyen que le chemin de fer. Le Conseil fédéral peut autoriser des dérogations à ce principe. Toutefois les dispositions de la présente loi concernant la responsabilité ne doivent pas être modifiées.

Art. 2.

¹ Un règlement de transport édicté par le Conseil fédéral précisera les dispositions relatives aux transports par chemins de fer et réglera notamment les cas pour lesquels la présente loi ne contient pas de prescriptions.

Règlement de transport.

² Il accordera autant que possible des facilités aux chemins de fer secondaires.

Art. 3.

Le Conseil fédéral est autorisé à étendre par voie d'ordonnance ou, dans des cas d'espèce, par la concession l'application de dispositions de la présente loi à d'autres entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale, s'il apparaît opportun d'unifier le droit applicable aux différentes entreprises de transport.

Application de la loi à d'autres entreprises de transport.

Art. 4.

¹ Le règlement de transport peut déclarer que les dispositions de la présente loi seront applicables, en tout ou en partie, aux transports d'entreprises exploitées régulièrement, lorsque ces transports ont lieu en correspondance avec un chemin de fer.

Transports combinés.

² Dans ce cas, ces entreprises ont tous les droits et tous les devoirs attribués au chemin de fer par la présente loi. Sont réservées les dérogations qui résultent nécessairement de la nature même de ces transports. Toutefois, les dispositions concernant la responsabilité édictées par la présente loi ne doivent pas être modifiées.

³ Les dérogations prévues par le 2^e alinéa doivent être publiées.

Art. 5.

¹ En cas de circonstances particulières, le Conseil fédéral peut accorder des dérogations à la présente loi.

Exceptions en cas de circonstances particulières.

² Toutefois, les dispositions de la présente loi concernant la responsabilité ne doivent pas être modifiées.

³ Les dérogations accordées aux chemins de fer ou aux entreprises de navigation doivent être publiées.

Art. 6.

Tout accord préalable ayant pour but d'exclure ou de restreindre la responsabilité imposée aux chemins de fer par la présente loi est nul de plein droit. Les conventions conclues par le chemin de fer au sujet du transport d'objets dont le chargement et le déplacement causent des difficultés spéciales peuvent toutefois restreindre la responsabilité imposée à l'entreprise par la présente loi.

Nullité de conventions dérogoires.

Art. 7.

Obligation de transporter.

¹ Tout chemin de fer est tenu d'effectuer le transport dans les limites de la loi, du règlement de transport et de la concession, pourvu què:

- a. Le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux conditions de transport en vigueur et aux mesures d'ordre général du chemin de fer;
- b. Le transport ne soit pas interdit ou limité pour des raisons d'ordre public;
- c. Les objets se prêtent au transport eu égard aux installations et à l'exploitation des chemins de fer intéressés;
- d. Le transport soit possible avec les moyens de transport usuels permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- e. Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

² Si le chemin de fer refuse néanmoins de transporter, il est tenu de réparer le dommage.

³ Le Conseil fédéral détermine les autres conditions limitant l'obligation de transporter. Ces restrictions doivent être publiées.

Art. 8.

Dimanches et jours fériés.

¹ La mise en marche de trains de marchandises, ainsi que l'acceptation, le transport et la livraison d'animaux vivants et de marchandises en grande et en petite vitesse, sont interdits les dimanches et jours de fête générale (Nouvel-An, Vendredi-Saint, Ascension et Noël).

² Les cantons ont le droit de fixer pour leur territoire quatre autres jours de fête pendant lesquels il est interdit d'accepter au transport en grande ou petite vitesse des animaux vivants et des marchandises ou d'en effectuer la livraison.

³ Le règlement de transport déterminera les exceptions valables pour la mise en marche de certains trains de marchandises, ainsi que pour l'acceptation, le transport et la livraison de marchandises exposées à une prompte détérioration et d'animaux vivants.

Art. 9.

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.

Le chemin de fer répond de toutes les personnes qu'il emploie pour l'exécution du contrat de transport.

Art. 10.

Les chemins de fer doivent établir des tarifs pour les services leur incombant en vertu de la loi et de leur concession.

Tarifs.
a. Obligation.

Art. 11.

¹ Les tarifs doivent faire connaître les conditions de transport et contenir toutes les indications nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires. Ils doivent, sous peine de nullité, être conformes aux dispositions de la loi, des concessions et du règlement de transport. L'article 1^{er}, 3^e alinéa, et les articles 4 et 5, sont réservés.

b. Contens.

² Toutes choses étant égales, les tarifs seront égaux pour chacun. Des dérogations peuvent être autorisées lorsqu'elles sont imposées par la concurrence avec des voies de communication étrangères ou d'autres moyens de transport et approuvées par le Conseil fédéral.

Art. 12.

¹ Les tarifs sont soumis à la surveillance du Conseil fédéral, qui détermine ceux qui doivent être approuvés.

c. Surveillance et publication.

² Les tarifs et leurs modifications doivent être publiés.

Art. 13.

¹ Les tarifs et leurs modifications entrent en vigueur au plus tôt le jour de leur publication.

d. Entrée en vigueur, modification et abrogation.

² Toutefois, les relèvements de taxes et aggravations des conditions de transport, ainsi que l'abrogation des tarifs, ont effet au plus tôt trente jours après leur publication. Ce délai est réduit à quinze jours lorsque les mesures en question sont imposées par la concurrence avec des voies de communication étrangères ou d'autres moyens de transport.

³ Dans des cas spéciaux, le Conseil fédéral peut réduire les délais prescrits au 2^e alinéa.

Art. 14.

Les tarifs doivent être appliqués d'une manière égale à toute personne se conformant à leurs conditions. Toute convention particulière ayant pour effet d'accorder une réduction de prix ou d'autres facilités est interdite et nulle de plein droit. Sont toutefois autorisées les réductions de prix et autres facilités, à la condition qu'elles aient été publiées et soient accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que les réductions et autres facilités accordées soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

e. Application des tarifs.

Art. 15.

Droits naissant
du contrat de
transport.

a. En cas d'ap-
plication irré-
gulière des ta-
rifs.

¹ Si le tarif a été appliqué de façon irrégulière ou si des erreurs se sont produites dans le calcul des prix de transport, frais accessoires et autres frais, la différence en plus ou en moins doit être remboursée.

² La différence en moins doit être versée par la personne qui est tenue par le contrat de transport de payer le prix de transport, les frais accessoires ou les autres frais.

³ A droit au remboursement la personne qui a effectué le paiement au chemin de fer conformément au contrat de transport.

⁴ L'action en restitution doit être intentée contre le chemin de fer qui a reçu le paiement ou au profit duquel la somme a été perçue en trop; le même chemin de fer a qualité pour régler les demandes extrajudiciaires.

Art. 16.

b. Autres droits.

¹ Dans les cas non visés à l'article 15, les prétentions qui peuvent être exercées contre le chemin de fer en vertu du contrat de transport appartiennent, dans le trafic des voyageurs, au voyageur, et, pour tous les autres modes de transport, à l'expéditeur, aussi longtemps qu'il a le droit de disposer de l'envoi, au destinataire, dès le moment où il adhère au contrat de transport.

² L'action fondée sur le contrat de transport ne peut être intentée, sauf le recours des chemins de fer entre eux, que contre le premier chemin de fer, ou contre celui qui est intervenu en dernier lieu dans le contrat, ou contre l'entreprise sur le tronçon de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

Art. 17.

c. Extinction
des actions.

¹ Toute action naissant contre un chemin de fer en vertu du contrat de transport est éteinte:

a. Dans le trafic des voyageurs, si la réclamation n'est pas faite dans les quatorze jours qui suivent l'expiration de la durée de validité du titre de transport;

b. Pour les autres transports, lorsqu'il a été pris livraison de l'envoi.

² Contrairement au 1^{er} alinéa, l'action n'est pas éteinte:

a. Si l'ayant droit prouve que le dommage a eu pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b. En cas d'inobservation du délai de livraison, lorsque la réclamation est faite dans les quatorze jours, non compris celui de l'acceptation de l'envoi par l'ayant droit;

- c. En cas de perte partielle ou d'avarie, si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de l'envoi par l'ayant droit ou si la constatation a été omise par la faute du chemin de fer;
- d. En cas de perte partielle ou d'avarie, si la marchandise expédiée par wagon complet a été réexpédiée conformément à l'article 48, 2^e alinéa, et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire;
- e. En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence n'a été constatée qu'après l'acceptation par l'ayant droit, mais seulement à la condition:
 - aa. Que la vérification de l'envoi à la gare de destination n'ait pas été offerte par le chemin de fer à l'ayant droit, bien que cette vérification eût été possible;
 - bb. Que la demande de constatation soit faite au dernier chemin de fer immédiatement après la découverte du dommage, au plus tard dans les trois jours qui suivent l'acceptation de l'envoi pour les bagages et les colis express, et au plus tard dans les sept jours pour les autres marchandises;
 - cc. Que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;
- f. Lorsque la demande a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 44.

Art. 18.

¹ L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

d. Prescription de l'action.

² La prescription est suspendue lorsque l'ayant droit adresse une réclamation écrite au chemin de fer compétent, en y joignant les pièces nécessaires. Elle reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces incombent à celui qui s'en prévaut. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

³ Pour le reste, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les dispositions légales ordinaires; la prescription ne peut toutefois être interrompue qu'une seule fois par la poursuite.

Art. 19.

L'action éteinte ou prescrite en vertu des articles 17 et 18 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

e. Limitation de la demande reconventionnelle et de l'exception.

Art. 20.

Responsabilité collective des chemins de fer.

¹ Le chemin de fer qui a conclu le contrat de transport répond de son exécution sur tout le parcours.

² Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même que le voyageur ou l'envoi passe sur son tronçon, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en découlent.

³ Il n'existe pas de responsabilité collective dans le cas prévu par l'article 29.

Art. 21.

Règlement des comptes entre chemins de fer.

Tout chemin de fer est tenu de payer aux autres chemins de fer intéressés la quote-part des créances nées du contrat de transport qu'il a encaissées ou qu'il aurait dû encaisser.

Art. 22.

Recours des chemins de fer entre eux.

Les chemins de fer qui ont payé une indemnité en vertu de la présente loi ont le droit d'exercer un recours contre les autres chemins de fer qui ont participé au transport.

CHAPITRE II

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23.

Titres de transport.

¹ Le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable pour commencer son voyage. Les tarifs et l'horaire peuvent prévoir des exceptions.

² Les titres de transport établis au nom d'une personne déterminée ne peuvent être employés que par elle.

³ Le commerce des titres de transport est interdit à moins qu'il ne soit autorisé par des conventions conclues avec le chemin de fer. Toute violation de ces prescriptions peut être punie comme contravention aux dispositions légales sur la police des chemins de fer. Les sanctions pénales sont réservées.

Art. 24.

Prix du billet.

a. Faveurs accordées aux enfants.

Les enfants sont, suivant l'âge, transportés gratuitement ou à prix réduit. Les dispositions de détail seront contenues dans le règlement de transport.

Art. 25.

b. Remboursement du prix du billet.

Si le titre de transport n'a pas été employé ou ne l'a été que partiellement, le voyageur a droit au remboursement du prix, dans la mesure prévue par le règlement de transport ou les tarifs.

Art. 26.

¹ Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, autorités de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne que ses bagages à main.

Formalités exigées par les douanes, autorités de police et autres autorités administratives.

² Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité envers le voyageur pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Art. 27.

¹ Le départ ou l'arrivée tardifs d'un train ou sa suppression ne donne droit à aucune indemnité.

Droits des voyageurs en cas d'inobservation de l'horaire.

² Lorsque, par suite du retard d'un train, de sa suppression ou d'une interruption du trafic, un voyageur en possession d'un titre de transport direct se trouve empêché de continuer son voyage par le train en correspondance prévu à l'horaire, il peut, à son choix :

- a. Renoncer à poursuivre son voyage et réclamer au chemin de fer le prix de transport pour lui et ses bagages pour le parcours qui n'a pas été effectué;
- b. Revenir avec le train suivant à la gare de départ et réclamer pour ce voyage le transport gratuit pour lui et ses bagages, ainsi que le remboursement des sommes qu'il a payées au chemin de fer;
- c. Continuer sa route. Dans ce cas, le chemin de fer devra le transporter avec le premier train approprié ou d'une autre manière, au choix du chemin de fer, sans que le voyageur ait à payer un prix plus élevé pour son transport ou une taxe supplémentaire pour ses bagages. Si la continuation du voyage n'est plus possible le même jour, le voyageur sera indemnisé pour une nuit (logement et petit déjeuner).

³ Les voyageurs usant de titres de transport qui leur donnent droit à un nombre illimité de courses ne peuvent exiger le remboursement prévu au 2^e alinéa, lettres a et b. Le tarif peut exclure certains trains de l'emploi prévu à titre auxiliaire par le 2^e alinéa, lettre c.

⁴ Les voyageurs qui ont des réclamations à faire en vertu du présent article doivent s'adresser immédiatement, sous peine de déchéance, au chef de la gare où le voyage a été interrompu.

⁵ Dans tous les cas où l'inobservation de l'horaire résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer, le voyageur a droit à la réparation intégrale du dommage qui lui est occasionné de ce fait et dont il rapporte la preuve.

⁶ Les dispositions des alinéas 2 à 4 ne sont applicables qu'aux trains circulant régulièrement d'après l'horaire. Elles ne concernent pas les tramways qui servent au transport des personnes dans une localité et ses environs.

⁷ Le Conseil fédéral peut autoriser d'autres dérogations.

Art. 28.

Introduction de bagages à main dans les voitures.

¹ Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (bagages à main), pourvu que les prescriptions de douane, de police et d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager les voitures. Chaque voyageur ne dispose, pour ses bagages à main, que de l'espace situé au-dessus ou au-dessous de la place qu'il occupe. Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures ont une construction spéciale.

² Les tarifs indiquent si et à quelles conditions les bagages à main sont transportés gratuitement dans le fourgon ou sur des remorques.

³ Les voyageurs doivent surveiller eux-mêmes leurs bagages à main; ils sont responsables de tout dommage résultant de l'introduction de bagages à main dans les voitures.

Art. 29.

Responsabilité pour les bagages à main.

Le chemin de fer ne répond des objets introduits dans les voitures ou placés en vertu de l'article 28, 2^e alinéa, dans les fourgons ou sur des remorques que s'il a commis une faute. Les dispositions sur la responsabilité civile des chemins de fer sont réservées.

CHAPITRE III

TRANSPORT DES BAGAGES

Art. 30.

Objets admis au transport.

¹ Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage et contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

² Le règlement de transport et les tarifs énumèrent les autres objets qui peuvent être admis au transport comme bagages.

³ L'article 37 est applicable par analogie lorsque des objets exclus du transport comme bagages ont été néanmoins consignés ou que des prescriptions du règlement de transport concernant les objets admis au transport sous condition n'ont pas été observées.

Art. 31.

¹ Le chemin de fer répond, conformément aux dispositions du règlement de transport, du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie du bagage, depuis l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du voyageur, par un ordre du voyageur ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, par un vice propre des bagages ou encore par des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Responsabilité.
a. En cas de perte ou d'avarie.

² La limitation de la responsabilité en cas de risques particuliers est déterminée par le règlement de transport.

Art. 32.

Le chemin de fer répond, d'après les dispositions du règlement de transport, du dommage résultant du retard à la livraison des bagages, à moins qu'il ne prouve que ce retard a eu pour cause des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

b. En cas de retard à la livraison.

Art. 33.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard à la livraison des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le voyageur doit être indemnisé pour la totalité du dommage dont il rapporte la preuve.

c. En cas de dol ou de faute lourde.

CHAPITRE IV

TRANSPORT DES COLIS EXPRESS, DES CADAVRES
ET DES ANIMAUX VIVANTS

Art. 34.

Le transport des colis express, des cadavres et des animaux vivants est régi par les prescriptions concernant le transport des marchandises, en tant que le règlement de transport ne contient pas de dispositions spéciales sur ce point.

CHAPITRE V

TRANSPORT DES MARCHANDISES

A. Contrat de transport.

Art. 35.

¹ L'expéditeur doit remettre avec chaque envoi une lettre de voiture conforme aux prescriptions du règlement de transport et contenant toutes les indications essentielles au contrat de transport.

Document
de transport.

² Le règlement de transport peut autoriser aussi la remise d'envois sans lettre de voiture.

Art. 36.

Responsabilité
pour les énon-
ciations de la
lettre de voiture.

L'expéditeur répond de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces indications ou déclarations seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

Art. 37.

Surtaxes.

¹ Une surtaxe doit être payée en cas, soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport ou de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit, soit d'inobservation des mesures prescrites dans le règlement de transport pour les objets admis au transport sous condition, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur. Sont réservés le paiement complémentaire de la différence des frais de transport, l'indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que les sanctions pénales.

² La surtaxe est exigible dès que le contrat de transport est conclu.

Art. 38.

Pièces à fournir
pour l'accom-
plissement des
formalités
exigées par les
douanes, autori-
tés de police et
autres autorités
administra-
tives.

¹ L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, à l'égard des douanes, autorités de police et autres autorités administratives. L'expéditeur répond envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

² Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

³ Le chemin de fer répond, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'usage incorrect des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document ou lui ont été remises en dépôt; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Art. 39.

Etat de la mar-
chandise, embal-
lage et mar-
quage.

¹ Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

² Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel d'exploitation ou aux autres marchandises. Si l'expéditeur ne s'est pas conformé à cette obligation, le chemin de fer peut refuser l'envoi ou exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou son état défectueux en donnant une description exacte de celui-ci.

³ L'expéditeur est tenu de munir les colis de détail de marques ne permettant aucune confusion.

Art. 40.

¹ L'expéditeur répond de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux, ainsi que du marquage insuffisant de la marchandise. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer a subi de ce chef.

Responsabilité en cas d'emballage défectueux ou de marques insuffisantes.

² Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux ni le marquage insuffisant de la marchandise, la preuve de ces vices incombe au chemin de fer.

Art. 41.

¹ Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

Conclusion du contrat de transport et acceptation au transport.

² Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et le jour de son acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté en même temps que celle-ci par l'expéditeur. Ce duplicata n'a pas la valeur de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni celle d'un connaissance.

³ Le chemin de fer n'est tenu d'accepter la marchandise au transport que s'il peut se faire immédiatement.

⁴ Le chemin de fer doit prendre en dépôt, aux conditions prévues par le tarif, les marchandises qui ne peuvent être transportées immédiatement. Il peut refuser de garder les animaux vivants, les marchandises exposées à une prompte détérioration et les objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions. Son refus est également justifié si la place nécessaire manque.

Art. 42.

Formalités exigées
par les douanes,
autorités de
police et autres
autorités admi-
nistratives.

¹ En cours de route, les formalités exigées par les douanes, autorités de police et autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer contre paiement des frais prévus par le tarif. Le chemin de fer peut, sous sa propre responsabilité, confier ce soin à un tiers. Dans l'un et l'autre cas, il assume les obligations d'un commissionnaire.

² Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues au 1^{er} alinéa pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

³ Le destinataire a le droit d'accomplir à la gare de destination les formalités exigées par les douanes, autorités de police et autres autorités administratives, à moins que l'expéditeur n'en ait disposé autrement dans la lettre de voiture. Si le destinataire ne les accomplit pas, le chemin de fer doit s'en charger. Il peut, sous sa propre responsabilité, confier ce soin à un tiers. Dans l'un et l'autre cas, il assume les obligations d'un commissionnaire.

Art. 43.

Paiement des frais.

Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Les tarifs peuvent prescrire le paiement des frais par l'expéditeur.

Art. 44.

Remboursements.

Si le règlement de transport n'en dispose pas autrement, l'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise.

Art. 45.

Droits du destina-
taire.

Après l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la livraison de la marchandise.

Art. 46.

Droit de l'expédi-
teur de disposer
de la marchan-
dise.

¹ L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport.

² L'expéditeur ne peut disposer de la marchandise que s'il produit le duplicata de la lettre de voiture et y inscrit ses ordres. Si le chemin

de fer s'est conformé aux ordres de l'expéditeur sans que le duplicata de la lettre de voiture ait été produit, il répond du préjudice causé de ce fait envers le destinataire auquel l'expéditeur a remis le duplicata.

³ Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir ses droits résultant du contrat de transport conformément à l'article 45. A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution.

⁴ Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres de l'expéditeur, ni retarder ou modifier cette exécution que dans des cas spéciaux déterminés par le règlement de transport.

Art. 47.

¹ Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances résultant du contrat de transport. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Droit de gage pour les créances résultant du contrat de transport.

² Les effets du droit de gage sont réglés par les dispositions du code civil.

B. Responsabilité.

Art. 48.

¹ Le chemin de fer répond, dans les conditions déterminées par le règlement de transport, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Responsabilité.
a. En cas de perte ou d'avarie.

² Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet est réexpédiée sans rupture de charge, conformément aux dispositions de la présente loi, et qu'elle est restée sous la surveillance du chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport. Cette disposition est également valable lorsque le contrat de transport précédent n'était pas soumis à la loi sur les transports, en tant que la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer eût été applicable en cas d'expédition

directe de la marchandise entre la première gare d'expédition et la dernière gare de destination.

³ Le règlement de transport détermine la limitation de la responsabilité en cas de dangers particuliers et de déchet de poids.

Art. 49.

b. En cas d'inobservation du délai de livraison.

Le chemin de fer répond, dans les conditions déterminées par le règlement de transport, de l'inobservation du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard a eu pour cause des circonstances qu'il ne pouvait éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Art. 50.

c. En cas de dol ou de faute lourde.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard à la livraison subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice dont il rapporte la preuve.

CHAPITRE VI

TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS, CADRES, MOYENS DE PROTECTION ET AGRÈS DE CHARGEMENT

Art. 51.

Transport des wagons de particuliers.

¹ Le chemin de fer peut autoriser le transport de marchandises et d'animaux au moyen de wagons qui ont été admis dans son parc de véhicules en vertu d'un contrat d'immatriculation (wagons de particuliers).

² Le règlement de transport peut contenir des prescriptions uniformes sur le transport des wagons de particuliers et sur le transport des marchandises au moyen de wagons de particuliers.

Art. 52.

Transport de cadres, moyens de protection et agrès de chargement.

Le transport des cadres, moyens de protection et agrès de chargement est réglé par les tarifs.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Art. 53.

Application au trafic suisse de conventions internationales.

Dès que des conventions internationales sur les transports par chemins de fer ont été approuvées par l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral est autorisé à déroger à la présente loi en adaptant le règlement

de transport aux nouvelles dispositions des conventions internationales jusqu'à la modification de la loi, si cette adaptation apparaît utile au trafic suisse.

Art. 54.

La loi du 27 juin 1901 concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux est modifiée comme suit:

L'article premier reçoit la rédaction suivante:

Art. 1^{er}. L'élaboration des tarifs des chemins de fer fédéraux est réglée par les dispositions de la loi sur les transports du..... et par celles de la présente loi.

L'article 3 est supprimé.

L'article 21, 2^e alinéa, reçoit la rédaction suivante:

Art. 21, 2^e al. En se fondant sur cette règle, l'administration des chemins de fer fédéraux a la faculté de déterminer à son gré la voie de transport à suivre, en tant que cela concerne son réseau, sauf dans le cas où l'expéditeur aurait, en conformité du règlement de transport, prescrit un acheminement contraire dans la lettre de voiture.

Art. 55.

La présente loi abroge dès son entrée en vigueur:

- a. La loi du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur;
- b. Les articles 35 et 36 de la loi du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse;
- c. L'article 3, 4^e alinéa, et l'article 9 de la loi du 21 décembre 1899 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires;
- d. Toutes les dispositions contraires de lois, arrêtés fédéraux et ordonnances.

Art. 56.

¹ Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi. Il en arrête les dispositions d'exécution.

² Il peut déléguer à des services subordonnés les attributions qui lui sont conférées par la présente loi, sauf l'adoption du règlement de transport prévu par l'article 2.

Modification
de la loi sur les
tarifs des che-
mins de fer fé-
déraux.

Clause abrogatoire.

Entrée en vigueur,
exécution.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux. (Du 12 juillet 1946.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4982
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.07.1946
Date	
Data	
Seite	853-889
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 505

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.