

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 15 (1876)

Rubrik: Juin 1876

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

10 juin
1876.

Retrait

du

canton de Glaris du concordat relatif à la
faculté de tester et aux droits d'hérédité.

Par circulaire en date du 24 mai 1876, le Gouvernement de Glaris porte à la connaissance des cantons l'arrêté de la Landsgemeinde de cet Etat, à teneur duquel le canton de Glaris se retire du concordat du 15 juillet 1822 relatif à la faculté de tester et aux droits d'hérédité et se déclare en faveur du principe de la territorialité pour le règlement de ces rapports-

Le Conseil-exécutif arrête que cette déclaration de retrait sera insérée au Bulletin des lois.

Circulaire

24 juin
1876.

du

Conseil-exécutif aux préfets

modifiant celle du 17 février 1876,

qui renferme

les prescriptions relatives à l'attestation de la validité des signatures recueillies pour une demande de votation populaire sur des lois fédérales.

Par Circulaire en date du 12 février 1876, le Conseil fédéral nous a rappelé les dispositions de l'art. 5 de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, et donné, à titre de modèle, une formule pour l'attestation des signatures apposées au pied d'une demande de referendum.

Des doutes s'étant élevés sur la question de savoir si cette formule était obligatoire et si, en particulier, le Conseil fédéral entendait exiger des autorités communales l'attestation de *l'authenticité* des signatures en même temps que celle du droit de vote des signataires, le Conseil fédéral nous informe que telle n'est point la portée de sa circulaire du 12 février.

La formule, étant donnée à titre de modèle, n'a évidemment pas de caractère obligatoire, et,

24 juin
1876.

d'autre part, la loi n'exigeant pas des autorités communales l'attestation de l'authenticité des signatures, le Conseil fédéral n'a point songé à l'imposer. En revanche, il lui semble que c'est à l'autorité communale qu'incombe, en première ligne, l'obligation de veiller à l'observation de la prescription suivante de l'article 5 :

„Le citoyen, qui fait ou appuie la demande, doit
„la signer personnellement. Celui qui, sous une
„demande de ce genre, appose une autre signature
„que la sienne, est passible des dispositions des lois
„pénales.“

Il est arrivé, dans des pétitionnements pour le referendum, que des autorités communales avaient cru pouvoir réunir les électeurs de la commune, les consulter sur l'opportunité de se joindre à la demande de referendum, dresser la liste desdits électeurs et l'envoyer attestée à l'autorité fédérale. Il est certain aussi que souvent des citoyens ont signé pour d'autres, se croyant peut-être autorisés à le faire.

Ce sont là des violations expresses de la loi, contre lesquelles le Conseil fédéral a voulu mettre en garde les autorités cantonales et communales par sa circulaire du 12 février.

Afin de répondre toutefois à un vœu manifesté au sein du Conseil des Etats, le Conseil fédéral croit devoir modifier la formule d'attestation dont il s'agit, et cela de la manière suivante :

„Le Soussigné, Président (ou autre titre) de la
„commune de . . . , atteste le droit de vote des . . .
„(nombre) signataires de la présente liste et déclare
„qu'ils exercent leurs droits politiques dans cette
„commune.“

Vous êtes chargé de porter cette décision du Conseil fédéral à la connaissance des Conseils municipaux de votre district pour leur gouverne.

24 juin
1876.

Berne, le 24 juin 1876.

An nom du Conseil-exécutif :

Le Président,

ROHR.

Le Secrétaire d'Etat,

D^r TRÆCHSEL.

Circulaire

du

**Conseil-exécutif aux préfets de l'ancienne partie
du canton,**

concernant

la perception de quêtes dans les églises.

26 juin
1876.

L'art. 45 de la loi du 1^{er} juillet 1857 sur les secours publics dispose que les quêtes ordinaires qui se font dans les églises doivent être employées comme ressources pour la formation et l'alimentation des caisses de secours.

L'art. 19 de la loi du 18 janvier 1874 sur l'organisation des cultes confie toutefois au conseil de paroisse l'organisation de quêtes volontaires dans les églises.

26 juin
1876.

Or des doutes se sont élevés sur la question de savoir si cette disposition de la loi sur les cultes abroge la disposition antérieure de la loi sur les secours publics, laquelle fait rentrer les quêtes d'église dans les caisses de secours. Nous estimons que puisque l'organisation de quêtes d'église se trouve maintenant dans la compétence du conseil de paroisse, il est aussi loisible à cette autorité de disposer de l'emploi de ces quêtes, et de décider s'il veut les faire verser dans la caisse des secours ou dans la caisse des malades, ou bien les destiner en faveur de l'église.

Bien que l'art. 45, litt. *a* de la loi sur les secours publics ne soit pas spécialement indiqué à l'art. 55 de la loi sur les cultes comme étant abrogé, il doit néanmoins être considéré comme tel, attendu qu'il se trouve en contradiction avec la loi sur les cultes.

Vous êtes chargé de porter cette circulaire à la connaissance des autorités ecclésiastiques et de charité de votre district.

Berne, le 26 juin 1876.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Président,

ROHR.

Le Secrétaire d'Etat,

D^r TRECHSEL.

Règlement de transport

des

chemins de fer suisses.

Approuvé par arrêté du Conseil fédéral du 9 juin 1876.

Applicable à partir du 1^{er} juillet 1876.

I.

Dispositions générales.

Application du règlement de transport. Son caractère obligatoire.

§ 1^{er}. Le présent règlement est applicable sur toutes les lignes des administrations de chemins de fer suisses et fait règle, pour chacune d'elles, en matière de transports. Toute personne qui fait usage de ces chemins de fer est censée connaître les dispositions du règlement de transport et tenue de s'y conformer.

Le présent règlement peut, en tout temps, être modifié par les administrations des chemins de fer suisses, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral. Les modifications recevront chaque fois la publicité nécessaire, avant d'entrer en vigueur.

Chaque administration demeure en droit d'édicter à côté du présent règlement, des prescriptions valables pour son propre réseau, à la condition toutefois de

se borner à compléter le règlement de transport ou à le modifier dans un sens plus favorable au public, et cela sans inconvénient pour le service direct. Ces dispositions spéciales sont également soumises à la sanction du Conseil fédéral. Celui-ci peut aussi autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement, s'il s'agit de chemins de fer établis dans des conditions particulières (chemins de fer de montagne, locaux, régionaux).

Rapport du personnel avec le public.

§ 2. Il est enjoint aux employés des chemins de fer d'être polis et prévenants à l'égard du public.

Ils doivent s'acquitter, sans autre rétribution, de leurs fonctions réglementaires, et il leur est interdit d'accepter des présents des voyageurs.

Le public, de son côté, doit se conformer aux mesures d'ordre prescrites par les employés. Les contestations entre le public et les employés sont tranchées, dans les gares, par les chefs de gare et, en marche, par les chefs de train.

Il est interdit aux employés de fumer quand ils se trouvent en rapport de service avec les voyageurs.

Plaintes contre les employés.

§ 3. Les voyageurs qui auraient à porter une plainte, pendant la marche d'un train, doivent s'adresser tout d'abord au chef de train. En outre, les chefs de gares ont ordre de recevoir toute plainte, verbale ou écrite, contre le personnel ou contre le service en général, et de transmettre à leur administration toutes celles sur lesquelles ils ne sont pas autorisés à statuer eux-mêmes. Chaque gare est pourvue d'un registre destiné à recevoir les réclamations du public.

Les plaintes peuvent aussi être directement adressées aux administrations, qui ont d'ailleurs intérêt à être informées des irrégularités, désordres et autres défauts du service.

Les administrations répondent à toutes les plaintes écrites, pourvu que ces plaintes, y compris celles du registre des réclamations, indiquent le nom et le domicile du réclamant.

Distinction entre les trains.

§ 4. Le transport des voyageurs s'effectue par trains réguliers, conformément aux horaires dûment publiés et affichés dans toutes les gares.

Les trains ordinaires de voyageurs transportent, outre les voyageurs et leurs bagages, les cercueils, chevaux, bestiaux et chiens, ainsi que les véhicules et les marchandises, comme il est prévu aux §§ 46 et 72, 1°, ci-après; par contre, les trains express ou directs ne transportent, outre les voyageurs, que les cercueils, les bagages et les chiens.

Le transport en petite vitesse des marchandises, ainsi que des chevaux, bestiaux et chiens, s'effectue par les trains de marchandises. Ceux-ci sont mentionnés dans les horaires, en tant qu'ils servent aussi au transport des voyageurs.

Obligations du transporteur.

§ 5. Les administrations s'engagent à transporter les voyageurs et les marchandises, soit sur leurs propres lignes, soit au delà, sur celles des lignes étrangères avec lesquelles elles se trouvent en relation de trafic.

Il est réservé:

- 1° que le transport ne soit pas rendu impossible par des événements extraordinaires;

2^o que les moyens de transport ne soient pas devenus insuffisants par suite d'un encombrement résultant de circonstances extraordinaires.

§ 6. L'heure des horloges des gares, qui est celle des télégraphes fédéraux, fait règle pour le départ des trains.

Trains spéciaux.

§ 7. Il est satisfait, à la convenance des administrations, aux demandes de trains spéciaux non prévus par les horaires, sous réserve de la disposition du § 25, 9^o.

Un train spécial n'est accordé, dans la règle, que s'il produit une recette de fr. 50 au moins par lieue, soit fr. 10 par kilomètre (retour compris). La taxe pour les trains spéciaux se règle néanmoins sur le tarif ordinaire de simple course, lorsque ce tarif, appliqué au nombre de voyageurs et aux autres objets à transporter, produit une somme supérieure au minimum ci-dessus de fr. 50 par lieue, soit fr. 10 par kilomètre.

Calcul des taxes. — Monnaies étrangères.

§ 8. Les taxes sont calculées conformément aux actes de concession de chaque compagnie. Les distances sont mentionnées dans les tarifs.

Si la concession ne referme aucune disposition contraire, la taxe totale de chaque expédition est arrondie aux 5 centimes supérieurs, dès que la différence en plus est d'un centime au moins.

Il est perçu en outre un droit d'enregistrement de 10 centimes par expédition, par les compagnies que leur acte de concession autorise à faire cette perception.

Les monnaies étrangères, comme aussi les billets de banque du pays et de l'étranger, ne sont acceptés en paiement qu'au cours des tarifs établis par chaque administration et qui se trouvent dans tous les bureaux.

II.

Transport des voyageurs.

Billets de voyageurs.

§ 9. Le billet mentionne la station de départ et celle de destination, la classe de voiture que le voyageur compte utiliser et le prix de la course.

Un tarif indiquant le prix des courses pour toutes les classes et pour les gares principales à destination desquelles on délivre des billets directs, est affiché dans toutes les stations.

Au cas où le billet serait valable pour plus d'un jour ou pour un train spécial seulement, sa durée ou sa destination spéciale devrait également être spécifiée.

Un timbre apposé sur le billet constate la date de son émission.

On peut, avec un seul et même billet, s'arrêter aux stations intermédiaires.

Prix réduits pour enfants.

§ 10. Les enfants au-dessous de trois ans, qui ne sont d'ailleurs admis qu'en compagnie de personnes plus âgées, voyagent gratuitement, à condition toutefois de ne pas occuper de places à part dans les compartiments. Les enfants de trois à dix ans paient demi-place dans toutes les classes. S'il y a doute sur l'âge de l'enfant, le chef de station ou de train en décide.

Distribution des billets.

§ 11. La distribution des billets de voyageurs n'a lieu, dans la règle, que pendant la demi-heure qui précède immédiatement le départ du train. Les gares principales doivent néanmoins commencer la distribution des billets une heure avant le départ de chacun des trains partant après sept heures du matin. Les voyageurs qui, cinq minutes avant le départ, n'ont pas pris de billet, ne peuvent exiger qu'il leur en soit encore délivré.

Les billets de 1^{re} et de 2^e classe ne sont délivrés, aux stations intermédiaires, que sous réserve d'un nombre suffisant de places de ces classes, dans le train correspondant. En cas d'insuffisance de ces places, les billets sont, au choix des voyageurs, ou rendus contre remboursement du prix payé, ou remplacés par des billets d'une autre classe, en tenant compte de la différence des taxes. En tout cas, les voyageurs antérieurs, munis de billets directs, ont la préférence sur les nouveaux arrivants.

Réclamations.

§ 12. Les voyageurs doivent, au moment même de la remise des billets, les examiner et s'assurer de leur régularité, comme aussi vérifier le compte de monnaie, s'il y a lieu. Passé ce moment, il ne pourra plus être satisfait à aucune réclamation.

L'échange des billets délivrés, contre des billets d'une classe supérieure, est admis jusqu'à 10 minutes avant le départ du train.

Salles d'attente.

§ 13. Les salles d'attente sont ouvertes une heure au plus tard avant le départ des trains. Elles

sont convenablement éclairées de nuit et chauffées en hiver.

Un tarif de la consommation, approuvé par l'administration du chemin de fer, est affiché dans les locaux des buffets de gare.

Les voyageurs sont tenus de présenter leurs billets, s'ils en sont requis, à la sortie des salles d'attente, comme aussi en montant en voiture.

Accès dans les gares.

§ 14. L'accès des trottoirs et de l'intérieur des gares n'est ouvert qu'aux personnes munies de billets.

Après l'arrivée des trains, les voyageurs qui en descendent doivent s'éloigner aussitôt par les issues disposées pour la sortie, sans s'arrêter plus qu'il ne le faut pour le retrait de leur bagage.

Entrée dans les voitures.

§ 15. Les voyageurs doivent, aussitôt qu'ils y sont appelés, prendre place dans les voitures. Les employés ont le droit et, sur la demande des voyageurs, le devoir d'indiquer à ces derniers les places qu'ils doivent occuper. La distribution des billets prend fin cinq minutes avant le départ; les voyageurs qui, à ce moment, ne se hâtent pas de monter en voiture, perdent tout droit au transport par ce train, ainsi qu'au remboursement du prix de leur billet.

Une fois le train en mouvement, il est expressément interdit de chercher à y prendre place.

Le voyageur qui manque l'heure du départ n'a droit ni au remboursement du prix de sa place, ni à aucun genre d'indemnité.

Contrôle des billets pendant la marche.

§ 16. Les voyageurs sont tenus de présenter leurs billets chaque fois qu'ils en sont requis. Les conducteurs se les feront présenter, en particulier, pour le contrôle, après le départ et à chaque changement de train. Les billets sont retirés au moment d'arriver à destination ou bien à la sortie des gares.

Les voyageurs qui sont trouvés, dans les voitures, sans billets ou munis de billets non valables pour la section parcourue ou pour le jour du voyage, ont à payer, en sus de la taxe ordinaire, une surtaxe de 50 centimes.

La même surtaxe est due par les voyageurs qui sont trouvés dans une classe supérieure à celle de leur billet. Ces voyageurs doivent, en outre, acquitter la différence de taxe, en échange de laquelle le conducteur leur délivre un bulletin de supplément, qui est immédiatement contrôlé.

Les billets dont le contenu aurait été altéré ou falsifié au moyen de corrections, ratures ou de toute autre manière, sont retirés comme non valables. Dans ces cas, les administrations se réservent d'ailleurs d'exercer une action civile ou pénale.

Passage à une classe supérieure.

§ 17. Le voyageur qui veut passer, en route, à une classe supérieure, peut le faire à chaque station d'arrêt. Il doit, dans ce cas, en aviser le conducteur en temps utile et payer la différence de taxe, en échange de laquelle il reçoit un bulletin de supplément, qui est contrôlé en sa présence.

Les voyageurs munis de billets de III^e classe qui désirent prendre place dans un train direct,

composé seulement de voitures de I^{re} et de II^e classes, ont à se procurer, à la caisse de la gare, des billets supplémentaires, qui leur seront délivrés sur présentation de leur billets de place, pour la station jusqu'à laquelle ils comptent profiter du train direct.

Mesures d'ordre à observer en route.

§ 18. Il est expressément recommandé aux voyageurs de ne pas ouvrir les portières pendant la marche, de ne pas s'y appuyer et de ne pas se pencher hors des fenêtres des voitures. Il est défendu de s'arrêter dans les couloirs et de se tenir sur les plate-formes et les escaliers des wagons.

Dommmages.

§ 19. Les voyageurs qui brisent des glaces, qui salissent ou détériorent en quelque manière le matériel, ont à payer une indemnité équivalente au dommage causé.

Sortie des voitures.

§ 20. A l'arrivée à une station, l'employé que cela concerne doit annoncer à haute voix, distinctement et à plusieurs reprises, le nom de la station et, en outre, la durée de l'arrêt, ainsi que le changement de voiture aux stations principales ou de croisement.

Il n'est permis de descendre de voiture qu'après arrêt complet du train, et cela du côté seulement où se fait le service.

Les voyageurs qui continuent leur route par le même train ne sont autorisés à descendre aux stations intermédiaires que dans des cas exceptionnels et après avoir prévenu le conducteur. Ceux qui s'éloignent du train n'ont droit à aucune indemnité, si le train part sans eux.

Le voyageur qui retrouve sa place occupée, alors qu'il l'a quittée sans marquer qu'elle était retenue, doit se pourvoir d'une nouvelle place.

Lorsque, par un motif quelconque, un train est obligé de faire arrêt entre deux stations, il n'est permis de descendre de voiture que sur l'invitation ou moyennant l'autorisation expresse du chef de train, et les places doivent être reprises au premier coup de sifflet de la locomotive.

Personnes exclues du transport.

§ 21. Les individus qui, par leur état d'ivresse, incommoderaient les autres voyageurs, ou qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des règlements, ni aux ordres des agents chargés de la police du chemin de fer, sont exclus des trains, tant aux stations intermédiaires qu'à celles du départ.

Les personnes qui, par leurs infirmités ou de quelque autre manière, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, ne sont admises au transport que si elles louent un compartiment entier.

Si la cause d'exclusion n'est constatée qu'après le départ du train, c'est à la prochaine station que sont prises les mesures relatives à la location d'un compartiment complet ou à l'interruption du voyage. Le prix du transport du voyageur et de ses bagages lui est restitué, en ce qui concerne le trajet non effectué.

Objets exclus du transport.

§ 22. Ne peuvent être introduits dans les voitures à voyageurs les objets présentant quelque danger, tels que fusils chargés, poudre à tirer, produits chimiques facilement inflammables, ainsi que les colis contenant des liquides ou autres substances susceptibles de causer du dommage, et les matières qui, par leur odeur ou de toute autre manière, pourraient incommoder les voyageurs.

Le personnel est chargé d'y veiller, en s'assurant, en cas de doute, que les objets introduits dans les voitures n'en sont pas exclus par le présent article.

Les contrevenants sont responsables des dommages résultant d'infractions à cette règle et pourront en outre, cas échéant, être déférés aux tribunaux.

Chiens.

§ 23. Il est interdit d'introduire des chiens dans les voitures à voyageurs (voir § 63).

Sont exceptés de cette mesure les petits chiens portés sur les bras, en tant que le chef de train autorise leur admission et qu'aucun des voyageurs présents dans le même compartiment ne s'y oppose. Les propriétaires sont, dans ce cas, responsables des dégâts que ces animaux pourraient occasionner aux voitures ou aux autres voyageurs. Ces chiens sont, du reste, aussi soumis à la taxe.

Interdiction de fumer.

§ 24. Il n'est permis de fumer, dans les salles d'attente de I^e et de II^e classe, que dans les gares où des salles spéciales peuvent être mises à la disposition des fumeurs. Dans chaque train de voyageurs

doivent se trouver des compartiments de II^e classe et, si l'autorité chargée du contrôle le juge opportun, des compartiments de III^e classe réservés aux non-fumeurs. Des inscriptions signalent ces salles et compartiments réservés à l'attention des voyageurs.

Lorsqu'un train ne contient pas de compartiment de I^{re} classe réservé aux fumeurs, il n'est permis de fumer, dans les compartiments de cette classe, que si aucun des voyageurs ne s'y oppose.

Responsabilité des compagnies concernant le transport des voyageurs.

§ 25. Les dispositions suivantes sont applicables aux demandes en indemnités pour retards dans le départ ou l'arrivée des trains :

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

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

3^o Les voyageurs qui, ayant pris leurs billets en temps voulu, n'ont pu être transportés en raison du départ du train avant l'heure, peuvent à leur choix ou se faire rembourser le prix de la course, ou prendre le train suivant, sans supplément de prix.

4^o Ont droit au retour gratuit, dans la même classe de wagons, et au remboursement du billet

payé, les voyageurs porteurs de billets directs qui, à la suite d'un retard dans l'arrivée du train, ne résultant pas d'un cas de force majeure, manquent la correspondance et, pour cette raison, interrompent leur voyage et reviennent par le premier train, ainsi que tout voyageur qui retourne par le premier train, à la suite d'un retard de plus d'une heure et de la cinquième partie au moins du temps indiqué par l'horaire pour son voyage.

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

6° Les voyageurs ont le droit de réclamer, du chemin de fer, le remboursement des dépenses nécessaires qu'ils ont dû faire à la suite des cas prévus aux chiffres 1 à 5 ci-dessus, à moins que les irrégularités ne proviennent de force majeure.

7° Dans les cas prévus aux chiffres 2 à 5, les voyageurs munis de billets de III^e classe doivent être transportés sans surtaxe en II^e classe, si le train qu'ils prennent n'a pas de voiture de III^e classe.

8° Sous peine de la perte de leurs droits, les voyageurs qui se trouvent dans un des cas mentionnés ci-dessus doivent adresser leurs réclamations, dans les vingt-quatre heures, au chef de gare respectif (au chef de gare de la station de départ, dans le cas de départ prématuré du train, et au chef de gare de la station de destination, soit de la station où la correspondance a été manquée, dans le cas

d'arrivée tardive). Suivant le cas, celui-ci ordonne le remboursement du prix des billets, en délivre de nouveaux, en prolonge la durée, ou les rend valables pour une classe supérieure. Dans ce dernier cas, le motif de la prolongation est mentionné sur les billets, qui devront en outre être timbrés.

9° Si, par suite du retard d'un train sur un chemin de fer suisse, la correspondance a été manquée par dix voyageurs au moins prenant la même direction et qu'elle ne puisse être regagnée par le train régulier suivant, tandis qu'elle pourrait l'être par un train spécial, un train spécial sera organisé, à condition toutefois qu'il soit compatible avec la sécurité du service et que les moyens de transport le permettent.

Les voyageurs transportés par ces trains spéciaux ne peuvent être tenus, en aucun cas, d'acquitter des taxes supplémentaires quelconques.

10° Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux trains de plaisir, et les Compagnies se réservent, moyennant l'autorisation du Conseil fédéral, de les supprimer dans d'autres circonstances extraordinaires.

11° Des indemnités d'une importance supérieure à celles indiquées ci-dessus ne pourront être exigées, pour inobservation de l'horaire, que dans les cas de dol ou de faute grave. Les réclamations à ce sujet sont portées auprès de l'administration de la compagnie.

12° Pour les contraventions aux dispositions qui précèdent, les compagnies de chemins de fer seront poursuivies devant le juge compétent (au domicile cantonal de la compagnie).

III.

Transport des bagages.

Taxe des bagages. — Bulletin.

§ 26. Le prix de transport des bagages est calculé, en service direct, par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes comptant pour une unité entière. Elle est perçue au moment de la remise des colis; le voyageur reçoit, en échange de ceux-ci, un bulletin, de la régularité duquel il s'assure et qu'il conserve avec soin, ses colis ne devant lui être rendus que contre restitution de ce bulletin.

La taxe des bagages ne comprend que le transport de gare à gare. Il n'est pas dû de rétribution au facteur, pour le transport des colis du vestibule de la gare au bureau des bagages, et du fourgon du train au vestibule.

Définition du bagage.

§ 27. En règle générale, ne sont considérés et enregistrés comme bagages que les malles, sacs de nuit, etc., qui continent des effets à l'usage personnel du voyageur et de sa famille. Les caisses de grande dimension, du genre des colis de commerce, les tonneaux et autre objets analogues, ne sont pas considérés comme bagages, non plus que l'argent monnayé, les billets de banque ou papiers de valeur, bijoux, métaux précieux, objets d'art, etc.

§ 28. Les objets qui, aux termes du § 22, sont exclus des voitures à voyageurs, comme dangereux, ne sont pas non plus admis au transport comme bagages. Les contrevenants sont responsables des dommages résultant des infractions à cette règle, et

peuvent en outre, cas échéant, être déférés aux tribunaux.

Bagage à main.

§ 29. Chaque voyageur est autorisé, sauf à se mettre en règle avec la douane et l'octroi, à prendre avec lui, franc de port, du petit bagage à main, facile à transporter et d'un poids total n'excédant pas 10 kilogrammes, à condition toutefois que ce bagage ne soit pas exclu du transport (§ 22) et qu'il puisse être placé sous les banquettes ou dans les filets, ou suspendu aux crochets, sans gêner les autres voyageurs.

Il n'est pas délivré de bulletins pour ce bagage, qui reste sous la surveillance des voyageurs. Il ne peut être réclamé, à son sujet, d'indemnité pour perte ou avarie que s'il est prouvé qu'elle est du fait de l'administration, ni, dans ce cas, une indemnité supérieure à celle qui serait payée pour du bagage inscrit.

Charges de produits agricoles.

§ 30. Les charges de produits agricoles sont transportées gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 25 kilogrammes, lorsque le consignataire voyage par le même train et les réclame aussitôt à l'arrivée. Au-dessus de 25 kilogrammes, la taxe des marchandises de 1^{re} classe leur est appliquée, savoir: jusqu'à 50 kilogrammes, la taxe de 25 kilogrammes, et, dès lors, par fraction indivisible de 5 kilogrammes. Le consignataire de ces produits présente son billet de place, en les remettant au transport.

Enregistrement des bagages.

§ 31. L'enregistrement des bagages commence au moins 30 minutes avant le départ du train.

L'administration du chemin de fer ne garantit pas l'expédition des bagages qui n'ont pas été consignés au plus tard 10 minutes avant le départ du train. La présentation des billets de place peut être réclamée des voyageurs qui remettent des colis à l'enregistrement.

Conditionnement des bagages.

§ 32. Les bureaux expéditeurs peuvent refuser d'enregistrer tout bagage dont l'emballage serait défectueux ou insuffisant ou qui ne serait pas bien fermé. Les anciennes adresses et étiquettes de chemins de fer doivent être enlevées ou effacées. En cas de fourvoiement de colis résultant de l'inobservation de cette règle, l'administration est déchargée de toute responsabilité.

Il est d'ailleurs recommandé aux voyageurs d'apposer leur adresse (nom et destination) sur leurs colis.

Distribution des bagages.

§ 33. Le voyageur peut réclamer ses colis, contre remise du bulletin de bagage, dès l'arrivée du train à destination; il peut également les retirer ou les faire retirer, sans frais, aux heures d'ouverture des bureaux, dans le délai de 24 heures. Passé ce terme, il sera perçu un magasinage de 10 centimes par jour et par colis.

Le bagage ne peut, en règle générale, être retiré qu'à la station pour laquelle il a été consigné; exceptionnellement toutefois, et si le temps et les circonstances le permettent, il peut être délivré plus tôt au voyageur qui le demande, contre restitution

du bulletin de bagage, et sur présentation du billet de place.

§ 34. A défaut de présentation du bulletin de bagage, les administrations n'ont ni le droit, ni l'obligation de remettre le bagage, à moins que le réclamant ne justifie complètement son droit de propriété et ne fournisse une déclaration de garantie ou, suivant les circonstances, une caution correspondant au contenu du bagage, tel qu'il aura été officiellement constaté.

Responsabilité pour les bagages.

§ 35. Dès le moment de la délivrance du bulletin de bagage, l'administration du chemin de fer répond de la livraison régulière et en bon état des colis enregistrés. Les règles qui régissent la responsabilité des chemins de fer en matière de transport de marchandises sont également applicables à ces colis, sous réserve des dispositions suivantes :

§ 36. Lorsqu'un colis-bagage, n'ayant circulé que sur les chemins de fer suisses, ne se retrouve pas à l'arrivée du voyageur à destination, celui-ci est en droit de réclamer le paiement immédiat de l'indemnité prévue au § 37 ci-après, et cela lors même que l'arrivée du colis en question ne serait, selon toute apparence, que retardée par la faute des agents de l'administration.

Au cas où le trajet en question a dû s'effectuer en empruntant un réseau étranger, l'indemnité n'est pas due, s'il est constaté que le colis est resté à un bureau de douane par la faute du voyageur ou par le fait de l'expédition douanière. Les renseignements à ce sujet devront être réclamés par les compagnies, dans le plus bref délai.

§ 37. Les compagnies bonifient la valeur intégrale des effets perdus ou complètement hors de service, d'après les principes suivants :

- a.* Dès son arrivée à la station destinataire, le voyageur peut réclamer le paiement immédiat d'une indemnité normale de fr. 15 par kilogramme, pour les colis de bagages non retrouvés.
- b.* Le voyageur qui a accepté cette indemnité normale, avant d'être arrivé au terme de son voyage, ne perd point par là le droit de demander un dédommagement plus élevé, jusqu'à concurrence de fr. 30 par kilogramme. Ce droit expire après le terme d'une année.
- c.* Une indemnité supérieure de fr. 30 par kilogramme n'est due que si le voyageur, lors de la remise du bagage, a déclaré une valeur plus considérable. Dans ce cas, l'indemnité est basée sur la valeur déclarée. Par contre, il est exigé du voyageur, pour tout le parcours suisse, un supplément de taxe de 1 pour mille du surplus déclaré. La déclaration de valeur, ainsi que, cas échéant, le paiement de la surtaxe, sont inscrits sur le bulletin de bagage.

§ 38. Les dispositions qui précèdent sont applicables, par analogie, dans le cas de perte ou d'avarie partielle du bagage.

§ 39. En cas de retard, le voyageur qui préfère ne pas se contenter de l'indemnité fixée au § 37 *a* et abandonner son bagage à la Compagnie, peut réclamer une indemnité pour le dommage qui a pu lui être causé. Cette indemnité ne peut, dans aucun cas, excéder celle qui serait due, aux termes du § 38, pour perte complète du bagage.

§ 40. Si un colis de bagage réputé perdu est retrouvé dans le terme d'une année, l'administration est tenue, à la demande du voyageur, de lui en donner avis. Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, la partie lésée peut rembourser l'indemnité qu'elle a reçue comme équivalent de la valeur du bagage, et exiger que celui-ci lui soit délivré, franc de tous frais de transport, du lieu où il a été retrouvé jusqu'au lieu primitif de la destination.

§ 41. S'il est démontré, par la découverte du colis perdu, que la réclamation du voyageur était exagérée, le remboursement de ce qui lui a été payé en trop peut être exigé.

§ 42. Lorsque des colis de bagages ne sont pas réclamés dans le terme de 30 jours, les compagnies cessent de porter en compte le droit de magasinage, et, ensuite d'avis aux intéressés, s'il est praticable, elles les conservent, dans la règle, pendant une année, en leurs propres mains ou en mains d'un tiers, aux frais et risques de l'ayant droit.

Quand l'année est écoulée, elles sont autorisées à faire vendre les colis aux enchères, au profit de qui de droit.

Les objets trouvés dans les gares et dans les trains, qui doivent être remis au chef de la station voisine ou au chef de train, ainsi que les autres épaves, sont également mis aux enchères, sous autorité de justice, s'ils ne sont pas réclamés dans le délai fixé par les annonces officielles qui en auront été faites.

Toutefois, les objets soumis à une prompte détérioration et ceux dont la valeur présumée ne couvrirait pas les frais de magasinage, doivent

immédiatement être vendus, sous autorité de justice ou extra-judiciairement, et, dans ce cas, le produit de la vente remplace l'objet lui-même quant à la procédure ultérieure.

Les droits des propriétaires étant prescrits, le produit des objets non enregistrés et qui n'ont conséquemment donné lieu ni à perception de taxe, ni à réclamations, est versé dans la caisse de secours des employés ; le produit des bagages inscrits profite, par contre, à la Compagnie.

Le mode de procéder, lors de la vente extra-judiciaire d'objets de cette nature, est réglé par les dispositions du § 109 concernant les marchandises.

§ 43. La responsabilité pour les charges de produits agricoles est régie par les dispositions concernant les marchandises (§§ 114 et suivants).

IV.

Transport des cercueils.

§ 44. Les avis d'expédition pour cercueils doivent être donnés, dans les gares principales, au moins une heure et, dans les gares intermédiaires, au moins douze heures avant le départ du train.

Le prix de transport doit être payé d'avance ; il est de fr. 3. 25 par corps et par lieue, soit fr. 0. 70 par kilomètre, frais de chargement et de déchargement compris.

L'expédition de cercueils n'a lieu qu'en wagons fermés, ne contenant pas d'autre objets de transport. Chaque cercueil doit être accompagné d'une personne munie d'un certificat de décès authentique et qui

devra prendre un billet de voyageurs de l'une des trois classes, à son choix.

V.

Transport des voitures et des objets de formes ou dimensions exceptionnelles.

Dispositions générales.

§ 45. Sont admis au transport aux conditions suivantes :

1. *Le matériel roulant de chemins de fer circulant sur ses propres roues*, tel que locomotives, tenders et autres véhicules de chemins de fer. Le transport des locomotives dont le poids dépasse 40 tonnes (40,000 kilogrammes = 800 quintaux), fera chaque fois l'objet d'une convention spéciale.

2. *Les véhicules devant être chargés sur des wagons de chemins de fer*, tels que : voitures de guerre, équipages et trainaux de tout genre, voitures de déménagement vides ou chargées, chars de roulage et de campagne non chargés, voitures de saltimbanques et de ménagerie avec leur contenu (à l'exception des personnes), pompes à incendie montées sur plus de deux roues, locomobiles, bateaux, etc.

3. *Les objets de formes, de poids ou de dimensions exceptionnels*, nécessitant l'emploi d'un wagon spécial.

§ 46. Le transport des véhicules a lieu en wagons découverts, par trains de voyageurs ou de marchandises, à la convenance des compagnies, et aux prix des tarifs spéciaux; la taxe est payable à l'avance.

Si, à la demande de l'expéditeur, le transport s'effectue en grande vitesse, par trains de voyageurs, la taxe des tarifs spéciaux est doublée.

Les objets de structure exceptionnelle sont transportés par trains de voyageurs ou par trains de marchandises, au gré de l'administration. Si, à la demande de l'expéditeur, l'administration accorde le transport en grande vitesse, la taxe est également doublée.

Ces expéditions doivent être accompagnées d'une lettre de voiture régulière.

§ 47. Le chargement et le déchargement des véhicules nécessitant l'emploi d'un wagon spécial est opéré sans frais par l'administration. Si toutefois, pour une cause quelconque, ces opérations présentent des difficultés ou des dangers particuliers, l'administration a le droit d'exiger que l'expéditeur ou le destinataire s'en charge à ses frais et risques.

Le chargement et le déchargement des objets de forme, volume ou poids exceptionnels incombent à l'expéditeur ou au destinataire, ainsi que, cas échéant, la fourniture des engins spéciaux, du matériel de calage, etc., nécessités par ces expéditions.

§ 48. Si le transport doit être effectué en grande vitesse, par les trains de voyageurs, avis de l'expédition doit être donné au moins trois heures, dans les gares principales, et, dans les gares intermédiaires, au moins 24 heures avant le départ du train désigné. En tout cas, l'objet du transport doit être amené en gare au moins deux heures à l'avance.

Les expéditions sont amenées en gare et enlevées par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

Pour les expéditions qui ne sont pas retirées dans le délai de 24 heures, à partir de l'envoi de

la lettre d'avis, il sera perçu un droit de quai ou de magasinage, à teneur des tarifs, pour chaque heure ou fraction d'heure de retard.

Matériel roulant de chemins de fer.

§ 49. Sont applicables au transport des locomotives, tenders et autres véhicules de chemins de fer, les dispositions particulières suivantes :

1^o Les locomotives et tenders doivent être accompagnés, aux soins de l'expéditeur, par un gardien chargé du graissage. Ce gardien voyage gratuitement, à la condition de prendre place sur le véhicule transporté.

2^o Les wagons de chemins de fer, remis au transport, ne peuvent recevoir d'autres chargements que des parties démontées d'autres wagons ; ce chargement est d'ailleurs subordonné à une autorisation spéciale de la gare expéditrice. Tout autre chargement des wagons est interdit.

3^o Les wagons de chemins de fer montés sur un nombre d'essieux inférieur à celui pour lequel ils ont été construits, ne sont pas admis au transport.

4^o Les wagons de chemins de fer peuvent être accompagnés d'un gardien ; celui-ci peut même être exigé par la station expéditrice. Le gardien voyage gratuitement à l'aller, à la condition de pourvoir au graissage des wagons, aux frais de l'expéditeur, et de les préserver autant que possible de toute avarie. Il prend place dans l'une des voitures transportées. Si personne n'accompagne les wagons, l'administration se charge du graissage, sans aucune responsabilité pour l'échauffement des fusées d'essieux, ni pour les conséquences qui pourraient en résulter.

§ 50. La compagnie répond, pour le matériel de chemin de fer expédié, d'après les dispositions en vigueur pour le transport des marchandises, en tant qu'elles sont applicables à ces véhicules. Mais elle n'est pas responsable du dommage provenant des risques qu'on a eu en vue d'écartier par l'accompagnement prescrit par elle ou volontairement fourni par l'expéditeur.

Voitures et véhicules analogues.

§ 51. Les personnes qui voyagent dans leurs voitures doivent prendre pour elles des billets de II^e classe, et des billets de III^e classe pour leurs domestiques assis à l'extérieur.

Les voyageurs peuvent conserver leurs bagages dans leurs voitures, mais dans ce cas le chemin de fer ne répond pas de la perte ou de l'avarie des colis, à moins que l'on ne puisse constater une faute imputable à l'administration ou à ses agents.

Les personnes voyageant avec des voitures de saltimbanques ou de ménageries doivent prendre des billets de III^e classe, lors même qu'elles restent dans leurs voitures.

Objets exceptionnels.

§ 52. Ne sont admis à l'expédition que les objets dont la forme, la dimension et le poids se prêtent au chargement sur les wagons.

La responsabilité des chemins de fer, quant aux objets de forme exceptionnelle, est réglée par les dispositions du § 50 relatives au matériel de chemins de fer.

VI.

Transport des animaux vivants.

Mode de transport.

§ 53. Les animaux vivants sont transportés par trains de voyageurs ou de marchandises, à la convenance des compagnies, et au prix du tarif. On observera, pour ces transports, toutes les dispositions prescrites par la police sanitaire.

Lorsque, à la demande de l'expéditeur, le transport a lieu en grande vitesse, par trains de voyageurs, les prix du tarif sont augmentés de 40 %.

Les trains directs ou express ne transportent pas d'animaux, sauf l'exception prévue, relativement aux chevaux militaires, par l'art. 25 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872.

§ 54. Il est fait exception aux dispositions qui précèdent pour les chiens qui, consignés par des voyageurs, sont transportés sans augmentation de taxe, soit par les trains ordinaires de voyageurs, soit par les trains directs ou express.

§ 55. Les animaux malades, de même que les veaux, porcs, etc., liés par les pieds, ne sont pas admis au transport.

Les compagnies ne sont pas tenues à effectuer le transport des animaux sauvages; si elles s'en chargent, ce transport doit faire l'objet d'une entente spéciale avec l'administration expéditrice, à moins qu'il ne s'effectue au moyen de voitures de ménagerie.

§ 56. Dans la règle, le transport des animaux s'opère dans des wagons couverts; les administrations se réservent néanmoins la faculté de faire usage de

wagons ouverts. La volaille et les animaux de petite taille, tels que chats, singes, lapins et autres petits animaux non dénommés dans les tarifs, en tant qu'ils sont remis comme colis, enfermés dans des cages, corbeilles ou autres emballages, ne sont transportés que par trains de voyageurs et taxés comme bagages avec un minimum de poids de 25 kilogrammes.

Taxe. — Bulletin.

§ 57. Dans tous les cas, l'expédition des animaux n'a lieu qu'en port payé.

Ne font partie de la même expédition que les animaux adressés par *un* expéditeur à *un* destinataire et à *une* gare de destination.

§ 58. Il est délivré à l'expéditeur, lors de la remise, un bulletin pour transport de bétail, qui doit être retiré comme quittance par la gare destinataire, lors de la livraison des animaux.

Remise à l'expédition. — Chargement et déchargement. — Escorte.

§ 59. Les avis de transport pour toute espèce d'animaux, les chiens exceptés, doivent, dans la règle, être donnés aux gares intermédiaires un jour à l'avance; aux gares principales, lorsqu'il s'agit de deux ou plusieurs wagons, également la veille; pour un seul wagon et des pièces isolées, par contre, au moins deux heures avant le départ du train.

Les chevaux doivent être amenés en gare une heure, et les autres animaux deux heures avant le départ du train.

Les dimanches et jours de fête, il n'est pas reçu d'expéditions d'animaux.

§ 60. Le chargement et le déchargement des animaux ont lieu par l'expéditeur et le destinataire, qui doivent se conformer, pour ces opérations, aux indications des employés de la gare. L'expéditeur doit attacher lui-même ou faire attacher à ses risques et périls les animaux, fournir le matériel pour cette opération et s'assurer lui-même qu'elle est bien faite.

§ 61. Toute expédition d'animaux doit être accompagnée, dans la règle, d'un conducteur (toucheur) chargé de surveiller, soigner et nourrir les animaux en route, et qui prend place dans le wagon de transport.

Si l'expédition se compose d'un ou de plusieurs wagons complets, chaque surveillant de wagon complet a droit au transport gratuit auprès des animaux qu'il surveille. Si l'expédition ne forme pas un wagon complet, le surveillant paie la moitié de la taxe de III^e classe, en tant qu'il s'agit de gros bétail. Un minimum de cinq têtes de petit bétail (veaux, porcs, moutons, chèvres) donne également droit à la demi-taxe.

§ 62. Les animaux doivent être déchargés et emmenés de la gare au plus tard une heure après leur arrivée à destination; passé ce terme, il sera perçu, à teneur des tarifs, un droit de stationnement. Les administrations se réservent, en outre, de faire, suivant les circonstances, mettre en fourrière les animaux de toute espèce, aux frais, périls et risques du propriétaire.

Chiens.

§ 63. Les voyageurs accompagnés de chiens doivent eux-mêmes les placer dans les niches des fourgons, à la gare de départ, opérer leur trans-

bordement lors des changements de trains et les reprendre immédiatement à la gare d'arrivée.

Les chiens ne peuvent être qu'exceptionnellement introduits dans les voitures à voyageurs (voyez § 23).

Les chiens n'appartenant pas à des voyageurs du même train doivent être pourvus d'une laisse et d'une muselière.

Les administrations ne sont pas tenues de pourvoir à la garde des chiens qui ne sont pas immédiatement retirés à leur arrivée à la station destinataire.

§ 64. Les chiens qui accompagnent les bestiaux expédiés en wagons complets sont transportés gratuitement.

Délai de livraison.

§ 65. Le délai de livraison, suivant que le transport a été effectué par des trains de voyageurs ou de marchandises, est le même que celui des marchandises en grande ou en petite vitesse, et les dispositions concernant les marchandises sont aussi applicables au transport des animaux.

Responsabilité.

§ 66. La responsabilité des chemins de fer pour pertes, avaries et retards dans l'expédition des animaux admis au transport, est réglée de la même manière que pour les marchandises, en tant que les dispositions qui régissent la matière sont applicables au transport des animaux.

§ 67. Les chemins de fer ne répondent cependant pas du dommage résultant, pour les animaux, des inconvénients inhérents à la nature même du trans-

port. C'est ainsi qu'ils n'accordent aucune indemnité lorsque les pertes ou dommages proviennent de fuite, chute, coups de cornes, ruades, morsures, asphyxie, etc., lors des chargements ou déchargements, ou pendant le trajet et le stationnement dans les gares.

De même, ils ne répondent pas du dommage que l'escorte a pour but d'éviter (§ 61). Par là on comprend tous les risques qui ne proviennent pas d'une avarie au wagon de transport, imputable à l'administration, mais qui auraient pu être écartés par une surveillance, des soins et l'alimentation des animaux, pendant le trajet.

Si l'expéditeur néglige de faire accompagner les animaux, ou si le gardien, au lieu de rester dans le même wagon que ceux-ci, prend place dans une voiture à voyageurs, il sont responsables des conséquences.

§ 68. Lorsque la responsabilité des administrations est engagée, elles bonifient la valeur des animaux qui ont péri ou, s'il ne s'agit que d'un dommage, le montant de la dépréciation.

L'indemnité ne peut toutefois dépasser fr. 1500 par tête, sauf le cas où l'expéditeur aurait déclaré une valeur supérieure et acquitté la surtaxe réglementaire; le chiffre déclaré deviendrait alors le maximum de l'indemnité. La surtaxe est de 1⁰/₀₀ de la plus-value déclarée, quelle que soit la distance parcourue sur le réseau suisse. La déclaration de valeur doit être consignée, par le bureau expéditeur, sur le bulletin de transport.

VII.

Transport des marchandises.

Obligation de transporter.

§ 69. Le transport des marchandises s'effectue entre toutes les gares suisses organisées pour ce service, sans qu'il y ait besoin d'un intermédiaire pour le passage d'une ligne sur une autre.

§ 70. Partout où les chemins de fer suisses sont en relation de service avec des compagnies étrangères, ils reçoivent également des expéditions à l'adresse immédiate des stations de leurs réseaux.

L'expéditeur a le choix de la route que sa marchandise doit suivre et des intermédiaires de transport; s'il ne détermine rien à cet égard, la gare expéditrice fixe la voie qui lui paraît être la plus avantageuse à l'expéditeur.

§ 71. En l'absence de services directs organisés, ou s'il s'agit de parcours exclus par les conventions en vigueur, les marchandises à destination de réseaux étrangers sont transportées, par les chemins de fer suisses, jusqu'à la première station de la compagnie étrangère que cela concerne, pour être de là réexpédiées, par cette dernière, suivant les lois et règlements qui la régissent.

Les administrations sont en droit de refuser les lettres de voiture pour des expéditions de ce genre, au delà du réseau avec lequel elles sont en relations de service.

Mode de transport.

§ 72. Sous réserve des exclusions réglementaires, le transport des marchandises s'effectue comme il est dit ci-après :

1^o *Grande vitesse.* Les expéditions en grande vitesse se font, dans la règle, par les trains de

voyageurs et n'ont exceptionnellement lieu, par les trains de marchandises, qu'à la condition de parvenir tout aussi rapidement à destination. Sont considérées et taxées comme marchandises en grande vitesse toutes celles qui sont remises avec une lettre de voiture réglementaire sur *papier rouge*.

Sont considérés et taxés également comme marchandises en grande vitesse, lors même qu'elles n'auraient pas été consignées avec des lettres de voiture de grande vitesse;

- a. tout envoi du poids de 25 kilogrammes et au-dessous ;
- b. toute expédition de marchandises pour laquelle l'expéditeur déclare, dans la lettre de voiture, une valeur supérieure à fr. 1500 par 50 kilogrammes.

Sont en outre considérés comme expéditions en grande vitesse, mais taxés à la valeur (§ 75) :

- c. les envois d'argent et d'or, monayés, ouvrés ou en barres.

Sont exclues du transport en grande vitesse les marchandises à l'admission desquelles le règlement fixe certaines conditions particulières (voyez § 84, n^{os} 1 à 14), et celles qui, en raison de leur nature même, ne se prêtent pas à un transbordement rapide (§ 88).

2. *Petite vitesse*. Les expéditions en petite vitesse se font par trains de marchandises. Sont considérées comme marchandises en petite vitesse toutes celles qui ne sont pas mentionnées ci-dessus comme ressortissant à la grande vitesse.

Calcul des taxes de transport.

§ 73. Les tarifs et la classification des marchandises publiés conformément à la loi présentent le calcul

des taxes pour le transport des marchandises de gare à gare et déterminent les conditions d'application de ces taxes.

Toute modification aux tarifs ou aux conditions de transport doit être portée à la connaissance du public, par la voie des journaux et, en particulier, par une publication dans l'édition allemande et dans l'édition française de la *Feuille fédérale*.

Tous les tarifs appliqués à une station doivent être mis, dans cette station, à la disposition du public.

Lorsqu'un tarif a été complété ou modifié à plusieurs reprises et sur des points essentiels, au moyen d'annexes, et que, par suite, l'usage en est devenu difficile pour le public, le Conseil fédéral peut exiger de l'administration du chemin de fer, ou qu'elle fasse une nouvelle édition complète du tarif ou qu'elle réunisse en un seul supplément tous les changements de quelque importance.

§ 74. Les taxes sont généralement basées sur le poids des expéditions, d'après les mesures en vigueur en Suisse (50 kilogrammes = 100 livres = 1 quintal). La constatation du poids est opérée, dans la règle, par le pesage effectif; elle peut exceptionnellement avoir lieu au moyen de tables de poids normaux et de pesages d'épreuve.

La taxe est appliquée au minimum sur le poids de 25 kilogrammes, s'il s'agit d'expéditions en grande vitesse, et sur le poids de 50 kilogrammes, s'il s'agit d'expéditions en petite vitesse. Le surplus est taxé, pour les deux genres d'expéditions, par unités de 5 kilogrammes; chaque fraction de 5 kilogrammes paie pour 5 kilogrammes pleins. L'application de la taxe au poids n'exclut d'ailleurs pas la perception

du minimum fixé par les actes de concession de chaque compagnie.

§ 75. La taxe de transport de l'argent et de l'or (§ 72, 1^o c) est basée sur la valeur déclarée par la lettre de voiture ; elle est indiquée au tarif par 1000 fr., et appliquée par fraction indivisible de 500 fr., sans pouvoir être, en aucun cas, inférieure à ce que serait la taxe de la grande vitesse, calculée sur le poids de l'expédition.

§ 76. Toutes les marchandises faisant partie d'une même classe, lorsqu'elles sont expédiées par une même lettre de voiture, constituent un envoi unique, sur le poids total duquel la taxe est calculée. Les montants sont arrondis, chaque fois qu'il y a lieu, aux 5 centimes supérieurs, selon les concessions, ou aux 10 centimes supérieurs (§ 8).

Les marchandises de différentes classes, expédiées par une même lettre de voiture qui ne contient pas l'indication distincte du poids de chaque classe, sont taxées au taux de la classe supérieure.

Lorsque diverses qualités d'une même marchandise sont diversement taxées, la taxe est perçue au taux supérieur, si la lettre de voiture n'indique pas expressément la qualité de la marchandise expédiée.

Lorsque, pour former le chargement d'un wagon complet, on ajoute à des marchandises d'une classe supérieure d'autres marchandises d'une classe inférieure, le tarif le plus élevé est appliqué à tout le chargement.

§ 77. Lorsque, en vertu des dispositions des tarifs, les expéditeurs chargent eux-mêmes les marchandises, ils ne peuvent charger le wagon que jusqu'à la limite du tonnage inscrit sur le véhicule ; en cas de surcharge, les compagnies perçoivent la taxe de transport afférente à l'excédant de chargement,

sans préjudice de la reprise, sur la marchandise même, des frais relatifs au déchargement de cette partie de l'expédition. L'expéditeur est d'ailleurs responsable de tous dommages survenant de ce chef.

§ 78. Les emballages vides en retour (caisses, tonneaux, sacs, bombonnes, etc.) et les emballages expédiés à vide pour être retournés pleins, sont transportés à prix réduit, pourvu que le retour ait lieu dans les six mois et par la même voie.

Pesage. — Manutention.

§ 79. La taxe de pesage est fixée par le tarif. Elle n'est perçue que lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande lui-même le pesage de sa marchandise, ou lorsque la lettre de voiture n'indique pas de poids ou que le poids est reconnu inexact.

Le pesage opéré par l'administration ne donne pas lieu à la perception d'une taxe, en ce qui concerne les marchandises admises sur le pied d'un poids normal, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture indiquant d'une manière exacte, au lieu du poids, la quantité qui en est remise ou la mesure.

§ 80. Le transbordement des marchandises, du char d'un particulier dans la halle, ou vice versâ, de même que celui qui est opéré du char dans le wagon ou réciproquement, s'il y est pourvu par l'administration, est soumis à la taxe réglementaire. La même taxe est applicable au chargement et au déchargement des marchandises dont, suivant les tarifs, la manutention concerne le propriétaire, au cas où l'administration pourvoirait à ces opérations, ce que d'ailleurs elle n'est pas tenue de faire.

Transport des marchandises de et à la gare.

Camionnage.

§ 81. A moins que les concessions n'en aient disposé autrement, l'expéditeur doit amener les marchandises destinées au transport par chemin de fer et pourvoir à ce qu'elles soient déposées dans la halle ou les autres emplacements désignés par les administrations, dans les gares. De même, le retrait et l'enlèvement des marchandises, aux lieux d'arrivée, concernent le destinataire.

Dans les localités où un service de camionnage a été organisé, le transport a lieu aux prix des tarifs établis et publiés par chaque administration.

Remise des marchandises à l'expédition.

§ 82. Les marchandises doivent pouvoir être remises à l'expédition au moins aux heures suivantes :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 6 heures du soir.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Les bureaux sont toutefois fermés 1½ heure durant, dans le milieu de la journée.

Le samedi soir et la veille des jours fériés, les bureaux se ferment à 5 heures en été, à 4 heures en hiver.

Les dimanches et jours de fête, les administrations ne sont pas tenues de recevoir des expéditions.

Les marchandises en grande vitesse sont reçues dans les gares, en été (du 1^{er} avril au 30 septembre) jusqu'à 7 heures du soir, et en hiver (du 1^{er} octobre au 31 mars) jusqu'à 6 heures. Elles doivent être remises à l'expédition une heure au moins, dans les petites stations, et, aux stations principales, au

moins deux heures avant le départ du train qui doit les transporter.

Objets exclus du transport.

§ 83. Sont exclus du transport :

1^o tous les objets que leur forme, dimension ou poids, ou en général leur nature, rend, au jugement de l'employé expéditeur, impropres à être transportés dans les trains du chemin de fer ;

2^o les objets soumis à la régle des postes savoir les paquets cachetés dont le poids ne dépasse pas 5 kilogrammes ;

3^o les pierres précieuses, perles fines, bijoux et papiers de valeur ;

4^o les substances explosibles ou spontanément inflammables, telles que poudre à canon (expédiée par des particuliers), coton-poudre, mèches à feu (à l'exception de celles mentionnées ci-dessous, § 84, 6^o), armes chargées, fulminates d'argent, de mercure et d'or, papier d'artifice ou papier fulminant, nitro-glycérine, (huile de mine), sels picriques (picrine, aniline, etc.), coke sodique, dynamite, toutes les préparations dans lesquelles il entre du phosphore, amorces, soie surchargée, pétrole brut (non purifié).

Quiconque remet à l'expédition, sous un faux nom ou accompagnée d'une déclaration inexacte, quelqu'une des substances mentionnées sous le chiffre 4 ci-dessus, est responsable de tous dommages pouvant résulter de cette infraction et peut, suivant les circonstances, être déféré aux tribunaux.

Expéditions soumises à des conditions spéciales.

§ 84. Les articles suivants sont admis au transport à des conditions spéciales :

1^o Ether, naphte, gouttes d'Hoffmann, collodion,.

sulfure de carbone, vinaigre pyroligneux brut et rectifié, alcool et trois-six;

2^o Chaux vive;

3^o Chlorate de potasse et acide picrique rectifié;

4^o Acides minéraux de toute espèce, fèces d'huile (résidus) provenant des raffineries d'huile, lessives de soude et de potasse caustiques et les emballages ayant servi à leur transport: les substances suivantes transportées en bombonnes; vernis, couleurs à vernis, sucs, huiles essentielles ou grasses, esprit de vin et autres spiritueux non dénommés sous n^o 1, brôme et acide carbolique;

5^o Essence de térébenthine, huile de goudron (hydrocarbure), huiles minérales, camphine, photogène, pinoline, benzine, ligroïne, néoline, huile minérale à graisser et substances analogues, ainsi que les emballages qui ont servi à leur transport; toutes les huiles fétides et l'ammoniaque;

6^o Allumettes chimiques (bougies, allumettes, amadou phosphorique), mèches de sûreté (cordeaux porte-feu), quand elles consistent en un boyau mince à parois épaisses, dans l'intérieur duquel il n'y a qu'une faible quantité de poudre; boîtes en tôle de Bucher pour l'extinction des incendies;

7^o Phosphore;

8^o Laine et déchets de laine; rognures et déchets de drap; déchets de filatures, de coton brut ou filé, chanvre, lin, étoupe, drilles ou chiffons et autres objets de ce genre, lorsqu'ils sont imprégnés de graisse; laine artificielle, soie chargée (teinte en noir), soie filée du même genre, laine Mongo ou Shoddy, lisses ou mailles de corps, râpure de bois;

9^o Pétrole épuré, naphte et emballages vides ayant servi au transport de ces substances;

10^o Pétards ou signaux détonants pour les chemins de fer;

- 11^o Capsules, amorces et cartouches métalliques;
- 12^o Substances arsenicales, telles que acide arsenieux, sulfure d'arsenic jaune (orpiment), sulfure d'arsenic rouge (réalgar), arsenic noir ou écailleux (pierre à mouches) et autres substances vénéneuses;
- 13^o Noir de fumée;
- 14^o Levain, tant liquide que solide;
- 15^o Lingots d'or et d'argent, platine, numéraire;
- 16^o Tableaux et autres objets d'art.

Les objets ci-dessus dénommés (n^{os} 1—16) ne seront acceptés qu'autant qu'ils seront remis avec des lettres de voiture spéciales ne comprenant aucune autre marchandise.

§ 85. On observera les précautions suivantes pour le transport des articles mentionnés au § 84:

Ad n^o 1. L'éther, le naphte, la liqueur ou gouttes d'Hoffmann et le collodion doivent être sous double emballage, c'est-à-dire que les bouteilles ou flacons contenant ces substances doivent être emballés dans de fortes caisses de bois, garnies de son ou de sciure de bois.

Le transport du sulfure de carbone est soumis aux prescriptions suivantes:

a) Si le sulfure de carbone est contenu dans des vases cylindriques en zinc, renforcés aux deux extrémités par des cercles de fer, il ne sera admis au transport qu'autant que les vases ne dépassent pas le poids de 35 kilogrammes chacun.

b) Quant au sulfure de carbone contenu dans des vases de forte tôle, dûment rivés et dont toutes les jointures sont soudées, il n'y a de limitation de poids que dans ce sens que chaque vase isolément ne doit pas excéder 500 kilogrammes.

c) Les vases de zinc laminé doivent être placés dans des corbeilles ou paniers.

d) Le sulfure de carbone est pareillement admis au transport dans des vases de verre, enfermés dans des boîtes de tôle et entourés de son ou de sciure de bois.

e) Il n'est en tout cas transporté qu'en wagons découverts, sans bâches.

L'acide pyroligneux, brut ou rectifié, l'alcool et le trois-six ne sont acceptés qu'en tonneaux ou en vases de tôle placés dans des corbeilles ou paniers, comme il a été dit ci-dessus (litt. c).

Ad n° 2. La chaux vive n'est transportée qu'en wagons découverts.

Ad n° 3. Le chlorate de potasse doit être soigneusement emballé dans de solides caisses ou tonneaux, garnis de papier collé. Les expéditions d'acide picrique rectifié n'ont lieu qu'ensuite d'une attestation délivrée par un chimiste compétent et déclarant que l'acide picrique à transporter est pur et ne présente aucun danger.

Ad n° 4. Les bombonnes ou dames-jeanne servant au transport d'acides minéraux (acide sulfurique ou huile de vitriol, acide muriatique, acide nitrique, eau seconde, etc.) doivent être renfermées, bien emballées, dans des vases spéciaux (aussi dans des corbeilles ou paniers), munis de fortes poignées qui en rendent le maniement facile. Ces marchandises peuvent être refusées, si l'emballage n'est pas fait avec soin ou si les caisses ou vases ne sont pas munis de poignées solides ou commodés.

Les acides minéraux devront toujours être chargés séparément et ne doivent par conséquent jamais être placés dans un même wagon avec d'autres produits chimiques. On pourra cependant les mettre avec

les expéditions de pétrole ou autres substances minérales servant à l'éclairage; mais le pétrole doit, autant que possible, être chargé séparément.

Ad n° 5. L'huile de goudron (hydro-carbure) et les substances analogues, en vases de tôle ou en bombonnes de verre non entourés d'osier ou de paille tressée, ne sont admises au transport que si les vases ou bombonnes sont enfermés dans des paniers. L'essence de térébenthine et les autres huiles fétides ne sont transportées qu'en wagons découverts.

Ad n° 6. Les allumettes chimiques, mèches de sûreté, pièces d'artifice et cordeaux porte-feu doivent être contenus dans des caisses de forte tôle, ou tout au moins dans des caisses en bois très-solides, d'un volume d'au plus 1,2 mètre cube, et emballés soigneusement, de manière à ce que les caisses soient complètement remplies. Ces caisses porteront à l'extérieur la désignation très-claire de leur contenu.

Les boîtes de Bucher pour l'extinction des incendies ne sont admises qu'en caissettes de 6 à 10 kilogrammes, tapissées de papier intérieurement et renfermées dans des caisses plus grandes, pareillement garnies de papier.

Ad n° 7. Le phosphore doit être renfermé dans des boîtes de fer-blanc bien soudées, entouré d'eau et par quantités de 6 kilogrammes au plus, puis emballé dans des caisses solides garnies de sciure de bois. Les caisses doivent, en outre, être entourées de toile grise, avec des poignées solides aux deux bords supérieurs. Elles ne doivent pas peser plus de 75 kilogrammes, et doivent porter à l'extérieur les mots; „*Renferme du phosphore*,“ ainsi que la désignation: „*Haut*.“

Ad n° 8. La lettre de voiture accompagnant des matières énumérées sous ce chiffre doit indiquer

clairement si elles sont ou non imprégnées de graisse. Dans le cas affirmatif, le transport ne peut avoir lieu qu'en wagons découverts. A défaut de toute indication, il est admis que les matières sont imprégnées de graisse, et leur expédition se règle en conséquence.

La râpura de bois n'est transportée qu'en wagons ouverts, et sous bonne couverture fournie par l'expéditeur.

Ad n° 9. Le pétrole et le naphthe ne sont admis au transport qu'en tonneaux solides et bien conditionnés, ou dans des boîtes de tôle renfermées elles-mêmes dans des caisses de bois garnies de son ou de sciure, ou encore dans des vases de fer-blanc épais, bien soudés, de forme quadrangulaire, ayant environ 21 centimètres de longueur et de largeur, sur environ 31 centimètres de hauteur, placés deux par deux dans des caisses dont les parois auront au moins 1,3 centimètre d'épaisseur, et affermis de manière à ce qu'ils ne puissent pas bouger. Les vases qui viendraient à s'endommager pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu restant, au mieux des intérêts de l'expéditeur. L'expédition n'a jamais lieu qu'en wagons ouverts.

Ad n° 10. Les pétards doivent être assujettis à laide de rognures de papier, de sciure de bois, de plâtre ou par tout autre moyen, de manière à rester fermes et séparés, et à ce que les capsules ou étuis en tôle ne puissent venir en contact ni entre eux, ni avec un autre corps quelconque. Les caisses employées à l'emballage doivent se composer de planches bouvetées d'au moins 2,6 centimètres d'épaisseur, réunies par des vis, joignant hermétiquement et entourées d'une seconde caisse fermant aussi hermétiquement. La caisse extérieure ne doit pas

avoir un volume de plus de 0,06 mètre cube (60 décimètres cubes).

L'acceptation pour le transport n'a lieu qu'autant que la lettre de voiture porte une déclaration officielle attestant que l'emballage est réglementaire.

Ad n^o 11. Les capsules, les amorces et les cartouches métalliques doivent être soigneusement emballées dans des caisses ou tonneaux solides, et chaque colis doit porter une étiquette collée indiquant la nature du contenu : „*Capsules*,“ etc.

Ad n^o 12. Les substances arsenicales, telles que l'acide arsénieux, le sulfure d'arsenic jaune (orpiment), le sulfure d'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic noir ou écailleux (pierre à mouches), etc., ne sont admises au transport par les chemins de fer que si elles sont renfermées dans de doubles caisses ou tonneaux. Les fonds des tonneaux doivent être assujettis au moyen de cercles en fer; le couvercle des caisses doit être affermi par des cercles ou des bandes de fer. Les caisses ou tonneaux intérieurs seront en bois solide et sec, et tapissés intérieurement de toile ou d'autres tissus épais.

Chaque colis doit porter à l'extérieur les mots très-lisibles, en couleur noire à l'huile: „*Arsenic (poison)*.“

Les autres préparations métalliques vénéneuses (couleurs métalliques vénéneuses, sels métalliques, etc.), en particulier les préparations mercurielles, telles que le sublimé, le calomel, les précipités blanc et rouge, le cinabre; les sels et couleurs à base de cuivre, comme la couperose, le vert-de-gris ou verdet, les couleurs vertes et bleues tirées du cuivre; les préparations de plomb, telles que la litharge (massicot) le minium, le sucre de Saturne (acétate de plomb) et les autres sels de plomb, la céruse et autres

couleurs tirées du plomb ; la potée d'étain et les cendres d'antimoine, — ne sont admises au transport qu'autant qu'elles sont contenues dans des tonneaux ou caisses en bois épais, sec et solide, garnis de cercles ou de bandes de fer. La fermeture doit être telle que le mouvement et les secousses inévitables pendant le transport ne puissent faire sortir une partie du contenu sous forme de poussière.

Ad n^o 13. Le noir de fumée n'est admis au transport que dans des tonnelets ou barils emballés dans des corbeilles solides ou des vases revêtus intérieurement de papier trempé dans du verre soluble.

Ad n^o 14. Le levain, tant liquide que solide, n'est accepté qu'en vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

Ad n^o 15. Le numéraire, les lingots d'or et d'argent, le platine et les métaux précieux ne sont admis au transport qu'en caisses ou barils parfaitement conditionnés, sous cachets ou sous plombs.

Ad n^o 16. Les conditions d'admission des tableaux et autres objets d'art font l'objet d'une entente spéciale avec la compagnie expéditrice.

§ 86. A moins que les objets spécifiés au § 84 (ceux qui figurent sous n^{os} 15 et 16 exceptés) n'aient été remis au transport en wagons complets, les administrations de chemins de fer sont en droit de leur appliquer des délais de livraison doubles des délais ordinaires.

§ 87. Quiconque consigne, sous un faux nom ou accompagnés d'une déclaration inexacte, des objets qui ne sont admis au transport que conditionnellement, est responsable de tous dommages pouvant résulter de cette infraction, et peut, en cas de récidive, être déféré au juge pénal. Les sommes à percevoir de ce chef peuvent être reprises sur la marchandise.

Etat défectueux de la marchandise ou de l'emballage.

§ 88. Les marchandises non emballées ou imparfaitement emballées, bien que leur nature exige un emballage, de même que les marchandises en mauvais état (§ 124, lettre c) ou déjà endommagées, ne sont admises au transport qu'en échange d'une déclaration expresse de l'expéditeur, signée par lui, constatant spécialement l'absence de l'emballage ou son insuffisance, ou le mauvais état de la marchandise, et limitant, comme il est dit au § 124, la responsabilité de l'administration. Les bureaux aux marchandises tiennent en approvisionnement les formulaires imprimés (bulletins de garantie) que les expéditeurs auront à signer en cas de réserves de ce genre (voyez l'annexe A). Le formulaire signé par l'expéditeur reste entre les mains du bureau d'expédition, mais il doit être reproduit en entier dans la lettre de voiture, sans toutefois que l'expéditeur soit tenu de signer cette copie.

§ 89. L'administration n'est pas responsable, en cas de bris, des objets fragiles qu'aucune indication sur l'emballage ne désigne comme tels, à moins qu'elle ne se trouve spécialement en faute.

Contrat de transport.

§ 90. Le contrat de transport est conclu par le fait de l'établissement et de la remise de la lettre de voiture par l'expéditeur, et de l'acceptation de la marchandise par la station de départ, soit de l'apposition, sur la lettre de voiture, du timbre de la gare expéditrice, constatant cette acceptation.

Ce timbre est apposé immédiatement après la remise complète des objets énumérés dans la lettre de voiture.

L'expéditeur peut demander que la lettre de voiture soit timbrée en sa présence.

Lettres de voiture.

§ 91. Toute expédition de marchandises doit être accompagnée de la lettre de voiture imprimée, conforme aux prescriptions. Une fois timbrée comme il est dit au § 90, la lettre de voiture fait preuve du contrat passé entre l'expéditeur et l'administration du chemin de fer.

Les lettres de voiture contenant des clauses contraires aux dispositions du règlement de transport et des tarifs, sont refusées.

Les administrations se réservent également de refuser les lettres de voiture portant des ratures ou des surcharges.

§ 92. La lettre de voiture doit porter :

- 1^o Le lieu et la date de sa création ;
- 2^o La désignation du chemin de fer qui la reçoit ;
- 3^o La désignation de la marchandise d'après la marque, les numéros et le nombre des colis, la nature de leur emballage et leur contenu, avec l'indication du poids brut. Les marchandises qui, ensuite de dispositions particulières, ne sont pas reçues au poids, doivent être désignées clairement et exactement, conformément à ces dispositions ;
- 4^o L'indication du transport en grande ou en petite vitesse et la mention que le transport s'effectue au compte et péril du destinataire ou à celui de l'expéditeur. En l'absence de cette désignation, la présomption légale est que le transport a lieu aux risques du destinataire ;
- 5^o La signature de l'expéditeur ou le nom de celui-ci, imprimé ou timbré à la griffe ;

6° La désignation exacte du destinataire et du lieu de destination, ou, cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue en un lieu déterminé (station restante), à la disposition de l'expéditeur ou du porteur d'un connaissement (certificat de chargement);

7° L'énoncé des papiers qui doivent accompagner la marchandise, tels que déclaration de douane, déclaration d'origine, certificats de santé, etc. La compagnie ne répond pas des papiers qui ne sont pas mentionnés dans la lettre de voiture;

8° L'indication de la voie à faire suivre, s'il existe des voies différentes entre le lieu d'expédition et le lieu de destination.

Si cette indication n'a pas été faite, le premier transporteur choisit la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur (voyez § 70);

9° La valeur de la marchandise, s'il s'agit d'objets dont le prix de transport, d'après les tarifs en vigueur, est calculé *ad valorem*;

10° Les stipulations particulières qui ont pu intervenir entre les parties au contrat; ces stipulations ne doivent contenir rien de contraire aux dispositions du règlement de transport et des tarifs (voyez § 91, 2° alinéa).

§ 93. Les prescriptions suivantes doivent en outre être observées, lors de la création d'une lettre de voiture :

1. Les articles diversement classés, et comportant en conséquence des taxes différentes, doivent être inscrits séparément dans les lettres de voiture, à défaut de quoi l'envoi en bloc sera taxé au taux de la plus élevée des classes représentées; les articles appartenant à la même classe doivent être inscrits à la suite les uns des autres. On ne doit comprendre,

dans la même lettre de voiture, que des objets susceptibles, en raison de leur nature, de pouvoir être chargés sans inconvénient sur le même wagon.

2. Les articles dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire doivent être portés sur des lettres de voiture à part, sans mélange d'autres marchandises.

3. Lorsqu'une expédition se compose de plusieurs „wagons complets“, il doit être établi une lettre de voiture pour chaque wagon complet, à moins toutefois qu'il ne s'agisse d'expéditions indivisibles, ne pouvant être chargées sur un seul wagon.

4. Les marques distinctives de chaque colis doivent être exactement conformes, sur l'emballage et dans la lettre de voiture.

5. L'expéditeur répond de l'exactitude des indications de la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences qui peuvent résulter d'indications défectueuses, inexactes, peu claires ou peu précises, dans la lettre de voiture.

Le bureau d'expédition est en droit de vérifier, même en ce qui concerne le contenu, l'exactitude des indications de la lettre de voiture, soit en présence de l'expéditeur ou du destinataire ou de leurs fondés de pouvoirs, soit, à leur défaut, en présence d'au moins deux témoins. Procès-verbal est dressé de cette opération.

Si le poids ou le contenu est indiqué d'une manière inexacte, le chemin de fer peut réclamer la partie de la taxe dont il a été frustré. En cas de récidive, le contrevenant est déféré aux tribunaux.

6. Si l'expéditeur veut avoir un récépissé de la remise des marchandises au chemin de fer, il devra présenter deux doubles identiques de la lettre de voiture, dont l'un lui sera rendu rempli par la gare

expéditrice avec la mention: „*Duplicata*“. La délivrance d'un duplicata doit être mentionnée dans la lettre de voiture.

7. Pour les envois à destination de localités où le chemin de fer ne passe pas, ou de stations qui ne sont pas ouvertes au service des marchandises, l'expéditeur doit désigner, dans la lettre de voiture, la gare à partir de laquelle le destinataire devra pourvoir au transport ultérieur.

8. L'importance d'une expédition doit être indiquée, par la lettre de voiture, en poids suisses (50 kilogrammes = 100 livres = 1 quintal). Quant aux objets dont le transport s'effectue à raison d'un poids normal ou d'après des pesages d'épreuve, la lettre de voiture doit fournir les indications nécessaires pour l'évaluation du poids, par exemple:

Pour les expéditions de liquides, — on mentionnera la contenance en mesures de capacité;

Pour les bois de construction, — l'espèce de bois, le nombre de pièces et le cube;

Pour le bois scié, — l'espèce de bois, le nombre de pièces, la longueur, la largeur et l'épaisseur;

Pour le bois à brûler, — l'espèce et le volume cubique;

Pour les pierres, — le cube avec l'indication des dimensions;

Le tout en mesures suisses;

Pour la poterie, tuiles, briques, etc., — le nombre de pièces au cent.

Les lettres de voiture accompagnant des articles dont le poids normal s'évalue au volume (pierres de taille, bois de construction, bois scié, etc.) doivent mentionner les dimensions de chaque pièce, ou de chaque lot si plusieurs pièces présentent les mêmes dimensions.

9. En cas de transports pouvant être effectués soit aux conditions du tarif normal, soit à celles d'un tarif spécial moins favorable à l'expéditeur quant aux termes de livraison, à la responsabilité des compagnies, etc., l'expédition a lieu aux conditions du tarif normal, à moins que la lettre de voiture ne réclame expressément l'application du tarif spécial ou du tarif le plus réduit.

§ 94. Les lettres de voiture sont fournies par les administrations, qui en perçoivent le prix ; chaque bureau expéditeur de marchandises en tient à la disposition du public. Les lettres de voiture pour expéditions en *grande vitesse* sont imprimées sur papier *rouge* ; celles pour expéditions en *petite vitesse* sont imprimées sur papier *blanc*.

Dispositions de douane et d'octroi.

§ 95. Si, avant d'être remises au destinataire, les marchandises doivent être visitées par la douane, par un percepteur ou par la police, l'administration du chemin de fer se charge, à défaut d'arrangements contraires, de procéder aux opérations que ces formalités nécessitent, aux frais de l'expéditeur, cas échéant du destinataire, et moyennant une indemnité fixe.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement de ces formalités ; il répond de l'exactitude et de la teneur réglementaire de ces pièces et doit garantir l'administration du chemin de fer de tout dommage ou de toute peine qu'entraînerait l'inexactitude, l'insuffisance ou le défaut de ces papiers. Si l'expéditeur s'enquiert, auprès du chemin de fer, de la nécessité de fournir ces papiers et des conditions qu'ils doivent présenter, la gare expéditrice doit lui faire part de

toutes les dispositions qui lui sont connues. Elle doit, même lorsque l'expéditeur ne lui a demandé aucune direction, attirer son attention sur toute erreur facilement reconnaissable quant aux papiers requis ou à leur rédaction. Les amendes et dommages résultant de l'inexécution de ces obligations sont à la charge du chemin de fer, qui, s'il y a lieu, doit en indemniser l'expéditeur.

Expéditions en port dû et en port payé.

§ 96. Les expéditions peuvent être faites soit en port dû, soit en port payé; l'affranchissement partiel n'est pas admis.

En cas d'expédition en port dû, le destinataire est tenu de payer, en prenant livraison, le port et les débours dont est grevée la marchandise.

Si l'expédition est faite en port payé, la lettre de voiture doit le mentionner expressément; en l'absence de cette mention, la marchandise est considérée comme expédiée en port dû.

L'affranchissement est obligatoire pour les objets qui, d'après l'appréciation de la gare expéditrice, sont sujets à prompt détérioration, ou très-fragiles, ou dont la valeur ne couvrirait pas les frais de transport, ainsi notamment pour les emballages vides, la glace, le fruit frais, la viande, le poisson, la volaille, le gibier, les légumes, les plantes, etc.

Remboursements.

§ 97. Les débours qui grèvent la marchandise lors de sa remise au transport peuvent être pris en remboursement; l'administration peut exiger que le compte de ces frais lui soit fourni, et elle demeure seule juge des cas où cette facilité peut être accordée.

Les remboursements sur la valeur de la marchandise peuvent être accordés aux mêmes conditions que les reprises de débours, pourvu que le montant en soit garanti d'une manière certaine par la valeur de l'envoi. Il n'est pas admis de remboursements sur les articles mentionnés ci-dessus, § 96, dernier alinéa.

Le montant du remboursement doit être indiqué, en toutes lettres, dans la lettre de voiture.

L'expéditeur reçoit, lors de la remise d'une expédition grevée d'un remboursement, un mandat ou bulletin de remboursement qui tient lieu du montant en espèces; dès que le destinataire a effectué son paiement, le montant en est remis à l'expéditeur, en échange de ce bulletin et contre quittance.

Une commission de $\frac{1}{2}$ ‰, mais jamais inférieure à 15 centimes, est due par le destinataire pour tout remboursement de fr. 10 et au-dessus.

Délais de livraison.

§ 98. Les délais de livraison sont publiés dans les tarifs de gare à gare; ils se décomposent en délais d'expédition et délais de transport et ne doivent pas excéder les termes *maxima* suivants :

a. Pour les marchandises en grande vitesse :

- 1^o Le délai d'expédition est déterminé par les dispositions des §§ 82 (soit 72) et 105 du présent règlement.
- 2^o Délai de transport, pour chaque parcours indivisible de 240 kilomètres, 1 jour.

L'expédition des marchandises en grande vitesse a lieu, dans la règle, chaque fois par le plus prochain train de voyageurs, pourvu que la remise de l'envoi ait été faite en temps utile.

b. Pour les marchandises en petite vitesse;

1^o Délai d'expédition, 2 jours.

2^o Délai de transport, pour chaque parcours indivisible de 120 kilomètres, 1 jour.

Le Conseil fédéral, sur la demande motivée d'une compagnie, autorisera des prolongations de délai dans les cas où elles seront nécessaires, en raison du transbordement ou par d'autres causes analogues, lors du passage d'une ligne principale à une ligne secondaire ou d'embranchement.

§ 99. Les délais ne comprennent que le transport par chemin de fer proprement dit, c'est-à-dire de gare à gare.

Il n'y a pas lieu, dans le calcul des délais, de tenir compte des dimanches et jours de fête, quant aux marchandises qui, la veille d'un jour férié, sont remises à l'expédition sans pouvoir être chargées, ou parviennent à destination, mais ne peuvent être délivrées.

Le temps nécessaire à l'accomplissement des formalités de douane ou d'octroi n'est pas compris dans le compte des délais.

Les délais, pour les marchandises en petite vitesse, partent de l'heure de minuit qui suit celle où la lettre de voiture a été timbrée, et sont observés lorsque avant leur expiration la marchandise arrive à la gare destinataire, ou lorsqu'un avis écrit de son arrivée est remis à la poste ou expédié au destinataire d'une autre manière appropriée aux circonstances locales.

§ 100. Le Conseil fédéral peut autoriser une prolongation des délais de livraison, en ce qui concerne le transport des marchandises expédiées à prix réduit, de même que des suppléments de délais dans des cas exceptionnels.

**Droit de disposer de la marchandise
après sa remise à l'expédition.**

§ 101. L'expéditeur a le droit de retirer la marchandise tant qu'elle n'a pas été expédiée, si ce retrait peut s'opérer sans gêner le départ normal des trains.

S'il fait usage de ce droit, il doit indemniser le chemin de fer, au moyen du paiement de la taxe de magasinage, des frais de chargement et déchargement, de la location des wagons, etc., pour le magasinage et pour le préjudice qu'il lui cause par sa renonciation au contrat, à moins toutefois que cette renonciation ne soit la conséquence d'un retard dans l'expédition.

§ 102. Si le transport est momentanément empêché ou interrompu par des phénomènes physiques ou d'autres événements accidentels, l'expéditeur, soit le destinataire, n'est pas tenu d'attendre que l'obstacle soit écarté; il peut rompre le contrat, mais il doit indemniser le chemin de fer, s'il n'y a pas faute de la part de celui-ci, pour les frais du déchargement et du transport déjà effectué.

§ 103. Après l'expédition de la marchandise, l'expéditeur n'a le droit de donner des instructions pour la retirer, ou la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu non désigné dans la lettre de voiture, que s'il est spécifié dans la lettre de voiture que la marchandise est transportée aux frais et périls de l'expéditeur. L'expéditeur qui donne des instructions de ce genre doit restituer le duplicata de la lettre de voiture qui lui aurait été délivré (voyez § 93, n° 6).

Le chemin de fer n'est obligé de se conformer à ces instructions que si elles lui sont données par écrit et lui parviennent par l'entremise du bureau d'expédition.

L'expéditeur n'a plus ce droit de donner des instructions : 1^o lorsque , après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination , le chemin de fer a remis la lettre de voiture au destinataire ; 2^o lorsque l'avis d'arrivée de la marchandise a été envoyé au destinataire pour qu'il aie à la retirer.

L'expéditeur et, suivant le cas, le destinataire sont responsables vis-à-vis du chemin de fer , pour les conséquences dommageables (taxe du double transport jusqu'à la destination primitive et de là jusqu'à la nouvelle destination, autres frais, dommages-intérêts , retards) que ces instructions postérieures peuvent lui causer.

Il n'est apporté , par ces dispositions , aucune modification aux rapports juridiques qui existent entre l'expéditeur et le destinataire.

§ 104. L'administration est tenue de délivrer, au lieu de destination , la marchandise et le titre de transport, au destinataire désigné par la lettre de voiture, contre paiement du port.

Lettres d'avis. Livraison de la marchandise.

§ 105. En règle générale, le destinataire est avisé, par présentation de la lettre de voiture, ou par un avis écrit transmis par la poste ou de toute autre manière en usage, de l'arrivée en gare de la marchandise.

Cet avis doit être donné, c'est-à-dire la lettre de voiture présentée, ou la lettre d'avis expédiée : s'il s'agit de marchandises en petite vitesse, au plus tard 24 heures après leur arrivée , alors même que le délai de livraison ne serait pas expiré , et , pour les marchandises en grande vitesse, dans les 4 heures qui suivent leur arrivée. Si cette arrivée a eu lieu après 5 heures du soir, ce dernier terme est prolongé jusqu'à 9 heures du lendemain matin.

A moins de dispositions contraires de la lettre de voiture, ou d'instructions postérieures de l'expéditeur, le destinataire désigné peut, après l'arrivée de la marchandise à la station de destination et sans attendre un avis du chemin de fer, réclamer la présentation de la lettre de voiture et même la délivrance des marchandises, ainsi que de cette lettre, moyennant l'accomplissement des obligations que le contrat de transport lui impose.

Les compagnies organisent, si elles le jugent convenable ou si elles s'y sont engagées, des entreprises de camionnage chargées du transport des marchandises entre la gare et la localité où elle se trouve, comme aussi de et pour d'autres localités plus éloignées. Aux stations ainsi pourvues d'un service de camionnage, les marchandises peuvent, au lieu d'être avisées, être directement rendues au domicile du destinataire; lorsque celui-ci veut prendre lui-même livraison de ses marchandises en gare ou en confier, d'une manière régulière, le transport à d'autres entrepreneurs que ceux de l'administration, il doit en avertir par écrit la gare aux marchandises.

Le destinataire ne peut enlever lui-même les marchandises qui, en vertu des prescriptions de douane ou d'octroi ou pour tout autre motif, doivent être conduites dans les locaux ou entrepôts de douane ou d'octroi.

Les marchandises adressées gare restante ne sont pas avisées au destinataire.

§ 106. Après paiement des ports dus, s'il y en a, ainsi que des frais et débours qui grèvent l'expédition, la marchandise est délivrée au destinataire, contre quittance et sur le vu de la lettre de voiture acquittée. On observera à cet égard les dispositions spéciales ci-après :

1^o Les marchandises doivent être enlevées, aux heures ouvrables, dans les 24 heures qui suivent l'envoi de la lettre d'avis au destinataire. Les envois adressés gare restante doivent être enlevés 24 heures après leur arrivée, de même que ceux dont les destinataires ont demandé, une fois pour toutes et par écrit, qu'il ne leur soit pas adressé d'avis par la gare.

2^o Les dimanches et jours de fêtes ne rentrent pas dans les comptes de délais.

3^o Lorsqu'une partie des marchandises détaillées dans la lettre de voiture est restée en arrière, le destinataire ne peut refuser de prendre livraison de la partie de l'envoi parvenue à destination, ni de payer le montant proportionnel des frais qui concernent cette partie, à supposer toutefois qu'il s'agisse d'articles couramment utilisables en l'absence même des objets en souffrance. Le tout sans préjudice de l'indemnité de retard afférente à ces derniers.

4^o Aucun envoi de marchandises n'étant avisé ou délivré les dimanches et jours de fête, ces jours ne sont pas comptés dans le calcul des délais d'avis et de livraison.

5^o S'il est fait une réclamation pour perte ou avarie, ou une réserve à ce sujet, comme aussi dans tous les cas où il y a contestation sur l'état de la marchandise, le chemin de fer, de même que le destinataire, a le droit de faire désigner des experts par l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise. Ces experts établissent et certifient l'état de la marchandise aux frais de la partie fautive.

Empêchements à la livraison.

§ 107. Les marchandises refusées ou dont le retrait n'a pas eu lieu dans le délai prescrit, ainsi que celles dont la livraison n'a pu être effectuée par

impossibilité de découvrir le destinataire, ou qui, adressées gare restante, y sont restées au delà du terme réglementaire, sans nouvelles du destinataire, demeurent en magasin aux frais et risques de l'expéditeur. L'administration en avise l'expéditeur. Elle est aussi en droit de déposer ces marchandises dans un entrepôt public, ou de les remettre à un commissionnaire connu, contre remboursement de ses propres frais et débours; elles y demeurent à la disposition de l'expéditeur et à ses frais, périls et risques. Celui-ci en est immédiatement avisé.

§ 108. L'administration est en droit de remettre à un commissionnaire, ou de faire parvenir d'une autre manière, aux frais et risques de l'expéditeur, les envois à destination d'une localité située à distance du chemin de fer, à moins que des mesures n'aient été prises par l'expéditeur ou le destinataire pour l'enlèvement immédiat de la marchandise. Il en sera de même pour les envois à l'adresse d'une station qui ne serait pas ouverte au service des marchandises.

Si toutefois l'administration a organisé elle-même un service de transports pour l'expédition des marchandises au lieu de destination éloigné du chemin de fer, elle est responsable de cette expédition en qualité de transporteur.

§ 109. Les marchandises refusées ou dont le retrait n'a pas eu lieu dans le délai prescrit, de même que celles dont la livraison ne peut se faire, peuvent, si l'expéditeur n'en dispose pas dans le terme de trente jours, être vendues juridiquement au profit des ayants droit. Autant que possible, avis de la mise en vente doit être donné aux intéressés.

Les marchandises exposées à une détérioration rapide ou dont la valeur présumée ne couvre pas

les frais qui les grèvent, doivent être immédiatement vendues au bénéfice de qui de droit. La vente, dans ce cas, peut être faite extra-judiciairement, moyennant le concours d'un témoin neutre et après publications conformes aux usages de la localité (affiche en bourse, criée, etc.).

La vente doit alors être constatée par un procès-verbal signé par l'employé du chemin de fer qui dirige la vente et par le témoin appelé; il en est donné copie à l'expéditeur.

Magasinage et location de wagons.

§ 110. L'expéditeur qui dispose de la marchandise, dans le sens des §§ 101 à 103, après qu'elle a été emmagasinée ou chargée par le chemin de fer, est tenu d'acquitter les droits de magasinage ou les locations de wagons fixés par les règlements.

§ 111. Lorsque les marchandises portées dans une même lettre de voiture ne sont remises à l'expédition que successivement, ou lorsque, la lettre de voiture étant irrégulière ou incomplète, les marchandises doivent rester en dépôt jusqu'à l'arrivée de la lettre de voiture rectifiée, l'administration est en droit, si l'expédition n'est pas régularisée dans les 24 heures, de réclamer un magasinage à partir de l'expiration de ces 24 heures jusqu'au moment où la totalité des marchandises sera remise à l'expédition ou que la lettre de voiture aura été complétée et rectifiée.

Une indemnité pour location de wagons peut être réclamée à l'expéditeur qui, louant des wagons à marchandises qu'il doit charger lui-même, n'en effectue pas le chargement et n'en fait pas l'expédition dans le délai prescrit par les règlements spéciaux; s'il en est requis, il doit, au moment où il retient

des wagons, déposer un cautionnement égal à une journée de loyer. Dans ce cas, l'administration est en droit, après 24 heures écoulées, de faire décharger la marchandise aux frais de l'expéditeur, de la mettre en magasin, à ses risques et périls et contre paiement de la taxe de magasinage, enfin de lui retirer l'usage des wagons retenus.

§ 112. Un droit de magasinage est également dû pour toute marchandise qui ne serait pas enlevée dans le délai réglementaire.

L'administration est autorisée à faire décharger, aux frais de l'expéditeur ou, cas échéant, du destinataire, les marchandises dont le chargement incombait à l'expéditeur et que le destinataire n'aurait pas fait décharger et enlever dans le délai fixé; elle peut de plus réclamer, dans ce cas, l'indemnité prévue pour magasinage ou location de wagons.

Lorsque les destinataires n'ont pu être informés de l'arrivée en gare de la marchandise, comme aussi lorsqu'il s'agit d'envois adressés „gare restante“, les magasinages et indemnités pour location de wagons courent à partir du jour fixé par les règlements spéciaux de chaque administration.

§ 113. En cas d'encombrement de marchandises venant entraver le trafic régulier ou le rendre impossible, les administrations sont autorisées, avec l'assentiment du Conseil fédéral, à restreindre les délais de stationnement ou à élever les droits de magasinage, en ce qui concerne les stations encombrées et pendant la durée de l'encombrement, et même à prendre concurremment ces deux ordres de mesures.

Responsabilité des chemins de fer en général.

§ 114. Lorsqu'une expédition transite successivement sur plusieurs réseaux, avec une même lettre

de voiture; la responsabilité du transport en bloc incombe soit à la première administration qui a accepté la marchandise et la lettre de voiture, soit à celle qui les a reçues l'une et l'autre en dernier lieu; une administration intermédiaire ne peut être recherchée que lorsqu'il est démontré que le dommage dont on demande la réparation s'est produit sur son réseau.

Le chemin de fer qui a accepté la marchandise est soumis à cette responsabilité, lors même qu'il a remis ou que l'un des transporteurs subséquents a remis à d'autres la marchandise, avec une nouvelle lettre de voiture, pour être expédiée au lieu de destination indiqué dans la lettre de voiture primitive, que cette remise ait été ou non consentie par l'expéditeur; cette responsabilité cesse si la nouvelle lettre de voiture a été faite par l'expéditeur ou son mandataire. Le chemin de fer qui, d'après la lettre de voiture primitive, avait à livrer la marchandise, n'est pas non plus libéré de la responsabilité du transport en bloc, lorsque la marchandise a été réexpédiée au moyen d'une lettre de voiture nouvelle ou modifiée postérieurement, si ce mode de faire n'a pas été prescrit dans la lettre de voiture primitive ou plus tard (§ 103) par l'expéditeur, ou n'a pas été rendu nécessaire par une faute de celui-ci.

Toute action fondée sur le retard, la non-arrivée, la perte, le déchet ou l'avarie, peut être intentée aussi bien par le destinataire désigné dans la lettre de voiture que par l'expéditeur, sous les conditions suivantes:

a. Lorsque la lettre de voiture porte que la marchandise est transportée aux frais et risques de l'expéditeur, le destinataire n'a le droit de poursuivre qu'en fournissant, sur la demande du chemin de fer, une caution suffisante garantissant que l'expédi-

teur se soumettra ou sera tenu de se soumettre au jugement et à son exécution.

b. Si la lettre de voiture ne porte pas cette mention, l'expéditeur ne peut poursuivre qu'en fournissant caution que le destinataire se soumettra ou sera tenu de se soumettre au jugement et à son exécution.

§ 115. Les dispositions des lois fédérales, du présent règlement de transport et éventuellement des règlements spéciaux, approuvés par le Conseil fédéral, déterminent la responsabilité des compagnies, en ce qui concerne le trafic des chemins de fer en service intérieur suisse.

Relativement au trafic avec l'étranger, soit que les marchandises arrivent des chemins étrangers sur les lignes suisses, soit que celles-ci les remettent pour le transport au delà à des chemins étrangers, la responsabilité des chemins de fer suisses, tant en service direct qu'en service d'une ligne à une autre, s'étend à tout le parcours, comme s'ils eussent exécuté le transport du lieu de départ au lieu de destination, à la condition toutefois que la marchandise ait été remise à la compagnie expéditrice avec une lettre de voiture valable pour la totalité du trajet.

Cette responsabilité cesse néanmoins, ou se trouve restreinte à la somme dont l'administration fautive est tenue de répondre d'après la loi qui la régit, lorsque le chemin de fer suisse actionné peut faire la double preuve suivante :

1^o que la faute ou l'accident a eu lieu déjà *avant* la réception de la marchandise des mains d'une entreprise de chemin de fer étrangère, non soumise à la loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports, ou n'a eu lieu qu'*après* la remise de la marchandise à une entreprise étrangère placée dans les mêmes conditions ;

2^o que, pour cet accident ou cette faute, les lois et règlements à appliquer n'admettent aucune indemnité ou n'admettent qu'une indemnité inférieure à celle fixée par le présent règlement ou les lois fédérales sur la matière.

§ 116. Lorsque, pour parvenir à destination, les marchandises ont dû être remises à d'autres entrepreneurs de transport ou voituriers, ou si le chemin de fer les reçoit des mains de ces derniers, l'administration du chemin de fer ne peut être recherchée, en cas de perte, avarie ou retard, non survenus pendant le trajet sur la voie ferrée, que conformément aux règles qui déterminent la responsabilité de ces entrepreneurs ou voituriers.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le camionnage est fait par les soins des administrations de chemins de fer (§ 81, 2^e alinéa), celles-ci répondent aussi, aux termes du présent règlement, des pertes, avaries et retards survenus pendant ce transport.

§ 117. Les dispositions des §§ 114 à 116 ci-dessus ne préjugent pas le droit de recours des administrations de chemins de fer entre elles, ni les conventions qu'elles pourraient conclure pour régler leurs rapports réciproques.

Responsabilité des chemins de fer quant à leur personnel.

§ 118. Les administrations sont responsables de leurs employés et des autres personnes dont elles se servent pour opérer les transports.

Etendue et durée de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie.

§ 119. L'administration répond de tout dommage affectant la marchandise depuis le moment de son

acceptation, dans le sens du § 90, jusqu'au moment de la livraison à la destination indiquée dans la lettre de voiture; est excepté le cas où elle pourrait prouver que la perte ou l'avarie provient soit de force majeure, soit d'une faute ou des instructions données par l'expéditeur ou par le destinataire, soit de la nature même de la marchandise, notamment de décomposition intérieure, de volatilisation ou de coulage, ou encore de défauts dans l'emballage qui ne sont pas extérieurement reconnaissables. La remise à un entrepôt de douane ou d'octroi, comme aussi, dans les cas prévus aux §§ 107 et 108, le dépôt dans un magasin public ou chez un commissionnaire privé, ont le même effet que la livraison au destinataire.

La marchandise n'est considérée comme décidément perdue que trente jours après expiration du délai réglementaire de livraison.

§ 120. Dans tous les cas de perte ou d'avarie, les administrations de chemins de fer doivent ordonner les recherches les plus minutieuses et communiquer aux réclamants, d'une manière exacte et d'après les pièces du dossier, le résultat de ces recherches.

§ 121. L'acceptation sans réserves de la marchandise, par le destinataire désigné dans la lettre de voiture ou ses employés, ou par les personnes ou autorités auprès desquelles la livraison peut se faire valablement, quand il s'y joint le paiement du port, met fin à tout droit de réclamation contre les compagnies.

Sont exceptées seulement:

1^o Les réclamations pour déchets, pertes ou détériorations, si l'avarie n'était pas extérieurement reconnaissable au moment de la livraison et qu'elle ait été reconnue aussitôt que cela était possible d'après la marche ordinaire des affaires, enfin que,

immédiatement après cette reconnaissance, en tout cas dans les trente jours qui ont suivi la livraison, la partie lésée l'ait signalée au chemin de fer ou en ait demandé la constatation à l'autorité compétente. Le destinataire doit prouver que l'avarie est antérieure à la livraison qui lui a été faite ;

2^o Les réclamations basées sur un cas de dol ou de faute grave, ou sur le fait que le chemin de fer s'enrichirait sans motif et sans droit au préjudice du réclamant, et enfin celles qui ont pour objet la répétition d'une somme indûment payée par suite d'erreur excusable.

§ 122. En outre, toute réclamation, pour perte totale ou partielle, avarie ou retard de la marchandise, est prescrite au bout d'un an.

Dans le cas d'avarie ou de perte partielle, ce délai court à partir du jour de la livraison. Dans le cas de perte totale ou de livraison tardive, il court à compter du jour auquel expire le délai de trente jours mentionné au § 121.

§ 123. Dès que le chemin de fer a acquitté le montant de l'indemnité allouée et que la partie lésée l'a accepté sans réserves, le chemin de fer est subrogé, par ce fait même, mais jusqu'à concurrence seulement de la somme par lui payée, aux droits du lésé sur la marchandise perdue, alors même que celle-ci viendrait à être retrouvée.

La partie lésée peut, néanmoins, au moment où elle reçoit l'indemnité, faire la réserve que la marchandise perdue, si elle se retrouve, lui soit rendue contre restitution de l'indemnité, dans les trente jours après en avoir reçu avis. L'administration du chemin de fer est tenue de donner cet avis. Le transport de la marchandise, du lieu où elle a été retrouvée jusqu'au lieu primitif de destination désigné

dans la lettre de voiture, s'effectue dans ce cas sans frais pour l'ayant droit. Si la partie lésée l'exige, il lui est délivré une déclaration constatant la réserve qu'elle a formulée.

Les droits résultant des réserves expirent, s'il n'en est pas fait usage dans le délai prescrit.

Limitation de la responsabilité.

§ 124. La responsabilité pour pertes et avaries est soumise aux restrictions suivantes :

a. Les déchets sur le poids qui, dans le cas particulier, peuvent être considérés comme la conséquence inévitable de la nature des marchandises ou des conditions atmosphériques, sont réputés avoir eu réellement cette cause et ne sont pas bonifiés.

Ce principe est surtout appliqué lorsque le déchet, pour les matières sèches, n'excède pas un pour cent et, pour les liquides, deux pour cent. Sont assimilés aux liquides les bois de teinture rapés ou moulus, les écorces, les racines, le bois de réglisse, les chiffons en sacs, les éponges, le liège, les tendons et cornes d'animaux et les fruits frais.

Le déchet normal peut être porté à 4 % au maximum pour les marchandises notoirement sujettes à un déchet plus considérable dans certaines circonstances, telles que les huiles, le pétrole, le trois-six, etc.

Ce déchet pour cent est compté une seule fois pour tout le parcours prévu par la lettre de voiture primitive, et séparément pour chaque colis (tonneau, etc.), dont le poids particulier est indiqué dans la lettre de voiture ou, à défaut, peut être constaté d'une autre manière. Il n'y a pas lieu d'opérer une retenue pour déchet, en cas de perte totale de la marchandise.

b. Pour les substances notoirement dangereuses, corrosives, facilement inflammables ou explosives, les dommages qui, dans le cas particulier, peuvent être la suite inévitable de leurs propriétés dangereuses, sont censés avoir eu réellement cette cause et ne sont pas indemnisés.

c. Pour les matières qui, par leur nature, sont sujettes à la putréfaction, à la fermentation, au gel, à la rouille, etc., la présomption existant que l'avarie qui, dans le cas particulier, pourrait être la suite inévitable de la nature de ces objets ou des conditions atmosphériques, a eu réellement cette cause, il n'est dû aucune indemnité.

d. Pour la casse des objets fragiles, tels que meubles et ustensiles de ménage, verrerie, fontes, cruchons vides ou pleins, bouteilles et bombonnes de verre, sucre en pains, fromages non emballés, etc., les administrations n'assument aucune responsabilité si le bris, dans un transport tout à fait normal, peut être considéré comme la suite naturelle de leur fragilité et s'il n'a pas été payé un prix de transport supérieur au tarif normal.

e. Pour des objets qui, par suite d'un accord avec l'expéditeur, sont transportés dans des wagons découverts (sans bâches), à un prix notablement réduit, il est admis que des avaries qui, dans le cas particulier, ont pu être la suite inévitable du défaut de couverture, ont eu réellement cette cause et tombent à la charge de l'expéditeur.

f. Si, moyennant une réduction notable du tarif, l'expéditeur et, suivant le cas, le destinataire, pourvoient eux-mêmes au chargement et au déchargement des marchandises, les avaries qui,

dans le cas particulier, pourraient être la suite d'un manque de soins dans le chargement ou le déchargement, sont présumées avoir eu réellement cette cause et sont imputables à l'expéditeur ou au destinataire.

Ceux-ci répondent en outre des dommages causés au matériel du chemin de fer par le fait du chargement et du déchargement, ou à l'occasion de ces opérations.

Dans le cas où, opérant lui-même le chargement et le déchargement, l'expéditeur exige néanmoins que le chemin de fer réponde du poids et du nombre des objets, il doit en adresser la demande par écrit à la gare expéditrice, qui fait procéder au pesage aux frais de l'expéditeur, de même qu'au dénombrement de la marchandise, moyennant une taxe réglementaire à acquitter également par l'expéditeur.

g. S'il s'agit de transports pour lesquels le règlement prescrit un accompagnement spécial, comme par exemple pour les animaux, les locomotives, etc., le chemin de fer ne répond pas des pertes et avaries qui, dans le cas particulier, ont pu être le résultat de l'absence ou de la faute du conducteur.

h. Relativement aux marchandises dont la nature exige un emballage pour les préserver de pertes ou d'avaries en cours de transport, le chemin de fer ne répond pas des dommages qu'elles peuvent éprouver, par suite de l'absence ou de l'insuffisance de l'emballage, ou par le fait qu'elles étaient déjà dans de mauvaises conditions ou avariées lors de la consignation.

Dans ces cas, le chemin de fer a néanmoins l'obligation d'insérer, dans la lettre de voiture, une

réserve désignant spécialement les défauts de la marchandise ou de l'emballage (§ 58, alinéa 2), et de les signaler à l'expéditeur ou à son mandataire.

L'expéditeur est responsable pour les défauts dans l'emballage qui ne sont pas extérieurement reconnaissables : il doit supporter le dommage qui en résulte et, s'il y a lieu, en indemniser le chemin de fer.

Les présomptions qu'il est permis d'établir d'après les lettres *d*, *e* et *f* ci-dessus ne peuvent point être invoquées pour justifier la perte totale de la marchandise, ou la diminution du nombre des pièces, ou celle du poids qu'indique la lettre de voiture.

La justification des déchets, dans le sens de la lettre *a*, demeure réservée.

Les cas de libération de la responsabilité, énumérés au présent article, ne peuvent pas être invoqués, lorsque la preuve contraire est établie que, dans les circonstances particulières, la perte ou l'avarie n'est point le résultat de la nature même de la marchandise, ni d'un emballage défectueux, ni de l'absence d'un conducteur, etc.

Ils ne peuvent non plus être invoqués lorsqu'il y a eu retard dans la livraison et que, dans les circonstances données, le dommage peut, en tout ou en partie, avoir été la conséquence de ce retard.

Calcul des indemnités.

§ 125. En cas de perte totale ou partielle, le calcul de l'indemnité se base sur la valeur commerciale

courante qu'avait la marchandise au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû en être effectuée.

L'indemnité ne peut toutefois dépasser 1,500 fr. par 50 kilogrammes, que lorsque la marchandise a été remise pour être expédiée en grande vitesse, ou lorsqu'elle a été traitée comme telle parce que la lettre de voiture portait la déclaration, par l'expéditeur, d'une valeur supérieure à 1,500 fr. par 50 kilogrammes (§ 72, 1^o, b). L'indemnité n'est supérieure à la valeur déclarée que dans le cas de preuve de dol ou de faute grave de la part de la compagnie.

Le montant de l'indemnité porte intérêt à 6% l'an, à dater du jour où la livraison aurait dû être faite. Si la marchandise a été expédiée sans déclaration de valeur, le chemin de fer peut déduire de ce montant tous les frais de douane et autres dépenses épargnées par la perte de la marchandise, de même que la taxe de transport restant à payer d'après le contrat, pour tout le parcours jusqu'au lieu de destination. Si les frais de transport restant à payer dépassent la somme de l'indemnité, celui qui a droit à celle-ci ne peut être tenu, en vertu du contrat de transport, de payer le surplus. Dans les cas d'expédition de marchandise avec déclaration de valeur, il n'est fait, sur le montant de l'indemnité, aucune déduction pour frais de douane ou de transport épargnés ou non payés. Le chemin de fer ne peut réduire le chiffre de l'indemnité qu'en fournissant la preuve que ce chiffre serait supérieur à la valeur vénale de la marchandise, calculée comme il a été dit ci-dessus, et seulement dans le cas où, d'après les circonstances, il n'y a pas lieu d'admettre l'existence d'un intérêt particulier qui justifierait la déclaration d'une valeur supérieure.

Responsabilité en cas de retard.

§ 126. La responsabilité des chemins de fer, en cas de retard dans la livraison, s'établit, sous réserve des §§ 115 et 116, sur les bases suivantes :

1^o Le chemin de fer est responsable du dommage causé par le retard, à moins toutefois que l'administration ne puisse prouver que le retard provient d'un cas de force majeure, ou d'une faute ou d'une instruction de l'expéditeur, cas échéant du destinataire.

2^o Peut être exigée, à titre d'indemnité, la remise de la moitié du prix de transport sur les lignes suisses, et la remise de ce prix de transport tout entier, si la livraison n'a eu lieu qu'après un temps double du délai fixé.

3^o L'expéditeur, soit le destinataire, peut d'ailleurs renoncer à cette remise du prix de transport et demander une indemnité pour le dommage causé. Toutefois, cette indemnité ne doit, en aucun cas, être plus élevée que celle due pour le cas de perte totale de la marchandise. Une indemnité supérieure à 1,500 fr. par 50 kilogrammes ne peut être exigée que dans le cas où la marchandise a été remise pour être expédiée en grande vitesse ou avec une déclaration de valeur de plus de 1,500 fr. par 50 kilogrammes (§ 72, 1^o, b).

§ 127. Le paiement du port et l'acceptation sans réserves de la marchandise, par le destinataire désigné dans la lettre de voiture ou ses employés, ou par les personnes ou autorités auprès desquelles la livraison peut se faire valablement (§§ 105 et suiv.), mettent fin à tout droit de réclamation pour cause de retard, à moins qu'on ne le fasse valoir dans les huit jours qui suivent.

En cas de non-acceptation de la marchandise et à défaut de paiement du port, ce droit est prescrit au bout d'un an. Ce délai commence à courir trente jours après l'expiration du délai de livraison.

Annexe A.

Bulletin de garantie
pour état défectueux de la marchandise ou de l'emballage.

La gare aux marchandises de
Chemin de fer de
a accepté à ^{notre}_{ma} demande
pour être expédiées par chemin de fer, de
à
les marchandises désignées de la manière suivante, dans la
lettre de voiture de ce jour :

.....
.....
.....
.....
L'expéditeur soussigné reconnaît formellement, par la
présente, que ces marchandises ont été délivrées au chemin
de fer sans emballage,
avec les défauts ci-après dans la marchandise ou dans
l'emballage

.....
.....
ainsi que cela est constaté dans la lettre de voiture du

..... le 18

Signature de l'expéditeur.

NB. Les mots „ma“ ou „notre“, „sans emballage“ ou „avec
les défauts ci-après dans la marchandise ou dans l'emballage“, sont
à biffer, suivant le cas particulier.

S'il s'agit d'expéditions composées de plusieurs colis, le for-
mulaire n'est rempli que pour ceux qui sont en mauvais état ou
présentent des défauts d'emballage, ou qui ne sont pas du tout
emballés, bien que, par leur nature, ils aient besoin d'un emballage
pour prévenir une perte ou une avarie.

Arrêté

du

**Conseil fédéral approuvant le règlement de
transport des chemins de fer suisses.**

(9 juin 1876.)

Le Conseil fédéral suisse,

après avoir examiné le projet de règlement de transport pour les chemins de fer suisses, présenté par l'Union des chemins de fer suisses et discuté par le Département des Chemins de fer et du Commerce, assisté de délégués de toutes les Compagnies dont les lignes sont en exploitation, ainsi que du Comité central de la Société commerciale et industrielle suisse;

considérant que les dispositions de ce règlement ne sont pas en contradiction avec la législation et les décisions des autorités fédérales en matière de chemin de fer;

en application de l'article 36 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer,

arrête :

1. Le règlement de transport pour les chemins de fer suisses est approuvé.

2. Ce règlement entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1876.

3. Le même jour, le règlement d'exécution pour la loi fédérale sur les transports, du 3 septembre 1875, sera abrogé.

4. Le règlement de transport sera publié dans le Recueil officiel des lois et dans le Recueil des pièces relatives aux chemins de fer.

Berne, le 9 juin 1876.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,
WELTI.

Le Chancelier de la Confédération,
SCHIESS.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

arrête :

Le règlement de transport ci-dessus, qui sera inséré au Bulletin des lois et décrets, abroge celui qui est renfermé aux pages 149 et suivantes du même Recueil, année 1862.

Berne, le 5 juillet 1876.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Président,
ROHR.

Le Secrétaire d'Etat,
D^r TRÆCHSEL.
