

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 30 (1891)

Rubrik: Novembre 1891

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: 27.03.2026

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

19 nov.
1891.

Décrets

concernant

**l'exécution de la loi d'application de la loi fédérale
sur la poursuite pour dettes et la faillite.**

I.

Décret

ayant pour objet

**d'établir des cercles pour la nomination des agents ou
huissiers des offices des poursuites et des faillites.**

Le Grand Conseil du canton de Berne,

**vu l'art. 14 de la loi d'application de la loi fédérale
sur la poursuite pour dettes et la faillite;**

sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète :

Article premier.

**Les arrondissements de poursuite pour dettes et
d'administration des faillites sont divisés en cercles, pour
la nomination des agents ou huissiers, ainsi qu'il suit :**

Arrondissement d'Aarberg.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 1^{er} cercle : Aarberg.
 Bargen.
 Kallnach.
 Kappelen.
 Niederried.
- 2^e cercle : Lyss.
- 3^e cercle : Grossaffoltern.
 Rapperswyl.
- 4^e cercle : Radelfingen.
 Seedorf.
- 5^e cercle : Meikirch.
 Schüpfen.

Arrondissement d'Aarwangen.

- 1^{er} cercle : Aarwangen.
 Bannwyl.
 Schwarzhäusern.
- 2^e cercle : Bleienbach.
 Thunstetten.
- 3^e cercle : Roggwyl.
 Wynau.
- 4^e cercle : Langenthal.
 Schoren.
- 5^e cercle : Gutenburg.
 Lotzwyl.
 Rütschelen.
 Obersteckholz.
 Untersteckholz.
- 6^e cercle : Madiswyl.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 7^e cercle : Leimiswyl.
 Oeschenbach.
 Ursenbach.
- 8^e cercle : Auswyl.
 Kleindietwyl.
 Rohrbach.
 Rohrbachgraben.
- 9^e cercle : Busswyl.
 Gondiswyl.
 Melchnau.
 Reisiswyl.

Arrondissement de Berne-Ville.

- Un cercle : Berne.

Arrondissement de Berne-Campagne.

- 1^{er} cercle : Bümpliz.
- 2^e cercle : Köniz.
 Oberbalm.
- 3^e cercle : Wohlen.
- 4^e cercle : Bremgarten.
 Kirchlindach.
 Zollikofen.
- 5^e cercle : Bolligen.
 Muri.
- 6^e cercle : Stettlen.
 Vechigen.

Arrondissement de Bienne.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

Un cercle : Bienne.
 Boujean.
 Evilard.
 Vigneules.

Arrondissement de Büren.

1^{er} cercle : Longeau.
 Montménil.
 Perles.

2^e cercle : Büren.
 Meienried.
 Oberwyl.
 Reiben.

3^e cercle : Arch.
 Leuzigen.
 Rüthi.

4^e cercle : Büetigen.
 Busswyl.
 Diessbach.
 Dotzigen.
 Wengi.

Arrondissement de Berthoud.

1^{er} cercle : Alchenstorf.
 Hellsau.
 Höchstetten.
 Koppigen.
 Willadingen.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

2 ^e cercle:	Aeffligen. Bickigen-Schwanden. Ersigen. Kernenried. Kirchberg. Lyssach. Niederösch. Oberösch. Rüdtligen. Rumendingen. Rütti.
3 ^e cercle:	Bäriswyl. Hindelbank. Mötschwyl-Schleumen.
4 ^e cercle:	Wynigen.
5 ^e cercle:	Berthoud.
6 ^e cercle:	Oberburg.
7 ^e cercle:	Krauchthal.
8 ^e cercle:	Hasle.
9 ^e cercle:	Heimiswyl.

Arrondissement de Courtelary.

1 ^{er} cercle:	La Ferrière. Sonvillier. Renan.
2 ^e cercle:	St-Imier. Villeret.
3 ^e cercle:	Courtelary. Cormoret.

Communes municipales.

19 nov.
1891.

- 4^e cercle : Corgémont.
Cortébert.
Sombeval-Sonceboz.
- 5^e cercle : Tramelan-dessus.
Tramelan-dessous.
Mont-Tramelan.
- 6^e cercle : La Heutte.
Orvin.
Péry.
Plagne.
Romont.
Vauffelin.

Arrondissement de Delémont.

- 1^{er} cercle : Bassecourt.
Boécourt.
Glovelier.
Saulcy.
- 2^e cercle : Rebévelier.
Soulce.
Undervelier.
- 3^e cercle : Courfaivre.
Courtételle.
Develier.
- 4^e cercle : Delémont.
Soyhières.
- 5^e cercle : Courroux.
Montsevelier.
Rebeuvelier.
Vermes.
Vicques.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 6^e cercle: Bourrignon.
Mettemberg.
Movelier.
Pleigne.
- 7^e cercle: Ederschwyler.
Roggenbourg.

Arrondissement de Cerlier.

- 1^{er} cercle: Cerlier.
Champion.
Chules.
Fénil.
Locras.
Mullen.
Tschugg.
- 2^e cercle: Anet.
Bretiège.
Gäserz.
Monsmier.
Treiteron.
- 3^e cercle: Finsterhennen.
Siselen.

Arrondissement de Fraubrunnen.

- 1^{er} cercle: Bätterkinden.
Utzenstorf.
Wylér.
Zielebach.

Communes municipales.

19 nov.
1891.

- 2^e cercle : Büren z. Hof.
 Etzelkofen.
 Fraubrunnen.
 Grafenried.
 Limpach.
 Messen-Scheunen.
 Mülchi.
 Ruppoldsried.
 Schalunen.
 Zauggenried.
- 3^e cercle : Ballmoos.
 Jegenstorf.
 Iffwyl.
 Mattstetten.
 Münchringen.
 Oberscheunen.
 Urtenen.
 Zuzwyl.
- 4^e cercle : Bangerten.
 Deisswyl.
 Diemerswyl.
 Moosseedorf.
 Münchenbuchsee.
 Wiggiswyl.

Arrondissement des Franches-Montagnes.

- 1^{er} cercle : Les Bois.
 Noirmont.
- 2^e cercle : Les Breuleux.
 La Chaux.
 Cerneux-Veusil }
 Peux } (Muriaux).
 Roselet
 Peuchapatte.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 3^e cercle: Bémont.
Goumois.
Muriaux (sans Cerneux-Veusil,
Roselet et Peux).
Pommerats.
Saignelégier.
- 4^e cercle: St-Brais.
Les Enfers.
Montfaucon.
Montfavergier.
- 5^e cercle: Epauvillers.
Epiquerez.
Soubey.

Arrondissement de Frutigen.

- 1^{er} cercle: Aeschi.
Krattigen.
- 2^e cercle: Reichenbach.
- 3^e cercle: Frutigen.
- 4^e cercle: Kandergrund.
- 5^e cercle: Adelboden.

Arrondissement d'Interlaken.

- 1^{er} cercle: St-Beatenberg.
- 2^e cercle: Habkern.
- 3^e cercle: Därligen.
Leissigen.

1 ^{er} cercle:	Schlosswyl (sans Oberhünigen). Worb.
2 ^e cercle:	Walkringen.
3 ^e cercle:	Arni. Biglen. Landiswyl.

19 nov.

1891.

Communes municipales.

4 ^e cercle :	Bowyl. Höchstetten. Mirchel. Oberthal. Zäziwyl. Oberhünigen.
5 ^e cercle :	Münsingen. Rubigen. Tägertschi. Gysenstein. Häutligen. Niederhünigen. Stalden.
6 ^e cercle :	Kiesen. Niederwichtrach. Oberwichtrach. Oppligen.
7 ^e cercle :	Ausserbirrmoos. Innerbirrmoos. Otterbach.
8 ^e cercle :	Aeschlen. Bleiken. Brenzikofen. Freimettigen. Herbligen. Oberdiessbach.

Arrondissement de Laufon.

1 ^{er} cercle :	La Burg. Dittingen. Liesberg. Laufon. Röschenz. Wahlen.
--------------------------	--

Communes municipales.

19 nov.
1891.

2^e cercle : Blauen.
 Brislach.
 Duggingen.
 Grellingue.
 Nenzlingen.
 Zwingen.

Arrondissement de Laupen.

1^{er} cercle : Dicki.
 Laupen.
 Neuenegg.

2^e cercle : Frauenkappelen.
 Mühleberg.

3^e cercle : Ferenbalm.
 Golaten.
 Gurbrü.
 Wyleroltigen.

4^e cercle : Clavaleyres.
 Villars-les-Moines.

Arrondissement de Moutier.

1^{er} cercle : Genevez.
 Lajoux.

2^e cercle : Châtelat.
 Monible.
 Sornetan.
 Souboz.

3^e cercle : Loveresse.
 Reconvillier.
 Saicourt.
 Saules.
 Tavannes.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

4 ^e cercle :	Bévilard. Champoiz. Court. Malleray. Pontenet. Sorvilier.
5 ^e cercle :	Belprahon. Moutier. Perrefitte. Roches.
6 ^e cercle :	Châtillon. Courrendlin. Rossemaison. Vellerat.
7 ^e cercle :	Corcelles. Crémines. Elay. Eschert. Grandval.
8 ^e cercle :	Corban. Courchapoix. Mervelier. La Scheulte.

Arrondissement de Neuveville.

1 ^{er} cercle :	Neuveville.
2 ^e cercle :	Diesse. Lamboing. Nods. Prêles.

Arrondissement de Nidau.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 1^{er} cercle : Daucher et Alfermée.
Douanne.
Gléresse.
- 2^e cercle : Belmont.
Ipsach.
Nidau.
Port.
Sutz-Lattrigen.
- 3^e cercle : Mâche.
Madretsch.
- 4^e cercle : Aegerten.
Brügg.
Orpund.
Safneren.
Scheuren.
Schwadernau.
Studen.
- 5^e cercle : Bühl.
Epsach.
Hagneck.
Hermrigen.
Mörigen.
Täuffelen-Gerlafingen.
Walperswyl.
- 6^e cercle : Jens.
Merzligen.
Worben.

Arrondissement d'Oberhasli.

- 1^{er} cercle : Hasliberg.
Meiringen.
Schattenhalb.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

2 ^e cercle :	Innertkirchen.
3 ^e cercle :	Gadmen.
4 ^e cercle :	Guttannen.

Arrondissement de Porrentruy.

1 ^{er} cercle :	Chevenez. Damvant. Fahy. Grandfontaine. Reclère. Roche d'Or. Rocourt.
2 ^e cercle :	Boncourt. Buix. Bure. Courchavon. Courtemaiche. Montignez.
3 ^e cercle :	Courtedoux. Porrentruy.
4 ^e cercle :	Bressaucourt. Fontenais.
5 ^e cercle :	Beurnevésin. Bonfol. Cœuve. Dampfreux. Lugnez. Vendlincourt.
6 ^e cercle :	Alle. Cornol. Courgenay.

Communes municipales.

19 nov.
1891.

- 7^e cercle : Asuel.
Charmoille.
Fregiécourt.
Miécourt.
Pleujouse.
- 8^e cercle : Montenol.
Montmelon.
Ocourt.
Seleute.
St-Ursanne.

Arrondissement de Gessenay.

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1 ^{er} cercle : | Gessenay-Abländschen. |
| 2 ^e cercle : | Châtelet. |
| 3 ^e cercle : | Lauenen. |

Arrondissement de Schwarzenbourg.

- | | |
|--------------------------|-------------|
| 1 ^{er} cercle : | Wahlern. |
| 2 ^e cercle : | Albligen. |
| 3 ^e cercle : | Guggisberg. |
| 4 ^e cercle : | Rüschegg. |

Arrondissement de Seftigen.

- 1^{er} cercle: Belp.
 Belpberg.
 Kehrsatz.
 Toffen.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

2 ^e cercle :	Englisberg. Niedermuhlern. Zimmerwald-Obermuhlern.
3 ^e cercle :	Rüeggisberg.
4 ^e cercle :	Riggisberg. Rütti.
5 ^e cercle :	Burgistein. Kaufdorf. Kirchthurnen. Lohnstorf. Mühlethurnen. Rümligen.
6 ^e cercle :	Gurzelen. Seftigen. Wattenwyl.
7 ^e cercle :	Gelterfingen. Gerzensee. Jaberg. Kienersrütti. Kirchdorf. Mühledorf. Noflen. Uttigen.

Arrondissement de Signau.

1 ^{er} cercle :	Signau.
2 ^e cercle :	Eggiwyl. Röthenbach.
3 ^e cercle :	Lauperswyl. Rüderswyl.
4 ^e cercle :	Langnau. Trubschachen.

Communes municipales.

19 nov.
1891.

- 5^e cercle : Trub.
6^e cercle : Schangnau.

Arrondissement du Bas-Simmenthal.

- 1^{er} cercle : Reutigen.
Niederstocken.
Oberstocken.
2^e cercle : Spiez.
3^e cercle : Wimmis.
4^e cercle : Därstetten.
5^e cercle : Erlenbach.
6^e cercle : Diemtigen.
7^e cercle : Oberwyl.

Arrondissement du Haut-Simmenthal.

- 1^{er} cercle : Boltigen.
2^e cercle : Zweisimmen.
3^e cercle : St. Stephan.
4^e cercle : Lenk.

Arrondissement de Thoune.

- 1^{er} cercle : Blumenstein.
Pohlern.
Thierachern.
Uebeschi.
Uetendorf.

19 nov.
1891.

Communes municipales.

- 2^e cercle : Amsoldingen.
Forst.
Höfen.
Längenbühl.
Zwieselberg.
- 3^e cercle : Goldiwyl.
Schwendibach.
Strättligen.
Thoune.
- 4^e cercle : Fahrni.
Heimberg.
Homberg.
Steffisburg.
- 5^e cercle : Buchholterberg.
Wachseldorn.
- 6^e cercle : Eriz.
Horrenbach-Buchen.
Oberlangenegg.
Unterlangenegg.
- 7^e cercle : Heiligenschwendi.
Hilterfingen.
Oberhofen.
Teuffenthal.
- 8^e cercle : Sigriswyl.

Arrondissement de Trachselwald.

- 1^{er} cercle : Lützelflüh.
- 2^e cercle : Affoltern.
Rüegsau.
- 3^e cercle : Sumiswald.
- 4^e cercle : Trachselwald.

Communes municipales.

19 nov.
1891.

5 ^e cercle :	Dürrenroth. Walterswyl.
6 ^e cercle :	Huttwyl.
7 ^e cercle :	Eriswyl. Wyssachengraben.

Arrondissement de Wangen.

1 ^{er} cercle :	Attiswyl. Farnern. Oberbipp. Rumisberg. Wiedlisbach. Wolfisberg.
2 ^e cercle :	Niederbipp. Walliswyl-Bipp.
3 ^e cercle :	Walliswyl-Wangen. Wangen. Wangenried.
4 ^e cercle :	Berken. Bettenhausen. Bollodingen. Graben. Heimenhausen. Herzogenbuchsee. Inkwyl. Niederönz. Oberönz. Röthenbach. Thörigen. Wanzwyl.
5 ^e cercle :	Ochlenberg avec Juchten et Loch.
6 ^e cercle :	Seeberg. Hermiswyl.

19 nov.
1891.

Art. 2.

Au cas où, dans l'un des cercles désignés ci-dessus, il ne se trouverait aucune personne capable qui pût ou voulût remplir les fonctions d'agent de l'office des poursuites et des faillites, le tribunal de district peut confier provisoirement lesdites fonctions à l'agent d'un cercle voisin.

Art. 3.

Le présent décret entre immédiatement en vigueur et sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Berne, 19 novembre 1891.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président,
C. SCHMID.

Le Chancelier,
BERGER.

II.

19 nov.
1891.

Décret

concernant

la division du district de Berne en deux arrondissements de poursuite pour dettes et d'administration des faillites.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

vu l'article premier, 2^e paragraphe, de la loi d'application du 18 octobre 1891 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite;

sur la proposition du Conseil-exécutif,

décède:

Article premier.

Le district de Berne est divisé en deux arrondissements de poursuite pour dettes et d'administration des faillites, savoir:

1. *Berne-Ville*, comprenant la commune municipale de Berne;
2. *Berne-Campagne*, comprenant les autres communes municipales du district.

Art. 2.

La ville de Berne est le chef-lieu des arrondissements de poursuite pour dettes et d'administration des faillites de Berne-Ville et de Berne-Campagne.

Art. 3.

Le présent décret entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1892 et sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Berne, 19 novembre 1891.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président, SCHMID.

Le Chancelier, BERGER.

19 nov.
1891.

III.

Décret

concernant

**les traitements des préposés aux offices des poursuites
et des faillites et de leurs suppléants.**

Le Grand Conseil du canton de Berne,

vu l'art. 11 de la loi d'application de la loi fédérale
sur la poursuite pour dettes et la faillite ;
sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète :

Article premier.

Les traitements annuels des préposés aux offices des poursuites et des faillites sont les mêmes que ceux des greffiers de tribunaux (art. 1^{er} du décret du 23 avril 1878).

Le préposé à l'office des poursuites et des faillites de Berne-Ville est placé dans la première classe et le préposé à l'office des poursuites et des faillites de Berne-Campagne dans la deuxième.

Art. 2.

Si le préposé est en même temps greffier du tribunal, les appointements qu'il touche en cette dernière qualité seront augmentés d'un supplément de 400 à 700 fr. Le chiffre de ce traitement supplémentaire sera fixé pour chaque district par le Conseil-exécutif.

19 nov.
1891.

Art. 3.

Si le greffier de la Cour suprême est chargé du secrétariat de l'autorité de surveillance cantonale, il recevra un supplément de traitement pouvant s'élever à 1000 fr.

Au cas où ces travaux de l'autorité de surveillance nécessiteraient la nomination d'un secrétaire spécial, ce dernier touchera un traitement de 3000 fr. à 3500 fr.

Art. 4.

Les suppléants des préposés sont rétribués par l'Etat, lorsqu'ils fonctionnent pour cause de vacance de l'emploi, ou en cas de suspension, de récusation, de service militaire ou de longue maladie du préposé. L'indemnité est calculée en proportion du traitement annuel que touche ce fonctionnaire.

Si le préposé est empêché par ses propres affaires d'exercer ses fonctions, c'est à lui à payer le suppléant en proportion de son traitement.

Art. 5.

Le présent décret entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1892 et sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Berne, 19 novembre 1891.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président,
C. SCHMID.

Le Chancelier,
BERGER.

7 déc.
1891.

Ordonnance

concernant

les cautionnements à fournir par les préposés aux
poursuites et aux faillites, leurs substituts et les
agents ou huissiers.

Le Conseil-exécutif du Canton de Berne,

vu l'article 8 de la loi d'application de la loi fédérale
sur la poursuite pour dettes et la faillite,

sur la proposition de la Direction de la justice et
de la Direction des finances,

arrête :

Article premier.

Les cautionnements à fournir par les préposés aux
poursuites et aux faillites sont fixés comme suit :

- | | | |
|----|--|------------|
| 1. | Pour Berne-Ville | fr. 15,000 |
| 2. | „ Porrentruy, Thoun et Bienne . | „ 12,000 |
| 3. | „ Aarwangen, Berne - Campagne,
Berthoud, Interlaken, Courtelary
et Delémont | „ 10,000 |
| 4. | „ Aarberg, Konolfingen, Moutier,
Nidau, Seftigen, Signau, Trachsel-
wald et Wangen | „ 8,000 |

5.	Pour Büren, Cerlier, Fraubrunnen, Franches-Montagnes, Frutigen, Laupen et Schwarzenbourg . .	fr. 7,000	7 déc. 1891.
6.	„ Laufon, Gessenay, Haut-Simmen- thal et Bas-Simmenthal . . .	„ 6,000	
7.	„ Neuveville et Oberhasli . . .	„ 5,000	

Art. 2.

Les cautionnements des substituts se montent :

Dans l'arrondissement indiqué à l'article premier sous
n° 1, à 5000 fr.

Dans les arrondissements indiqués à l'article premier sous
n° 2, à 4000 fr.

Dans les arrondissements indiqués à l'article premier sous
nos 3 et 4, à 3000 fr.

Dans les arrondissements indiqués à l'article premier sous
nos 5, 6 et 7, à 2000 fr.

Art. 3.

Les agents ou huissiers de l'office des poursuites
et des faillites ont à fournir les cautionnements suivants:

1. Dans les cercles dont la population n'excède pas
2000 âmes (d'après le dernier recensement fédéral)
fr. 2000
2. Dans les cercles dont la population est de
plus de 2000 âmes et n'excède pas 3000 âmes „ 3000
3. Dans les cercles dont la population est de
plus de 3000 âmes et n'excède pas 4000 âmes „ 4000
4. Dans les cercles dont la population est de
plus de 4000 âmes „ 5000

7 déc,
1891.

Art. 4.

Les garanties exigées ci-dessus peuvent être déposées soit sous forme de gage, soit sous forme de cautionnement fourni par une société de cautionnement mutuel ou par des particuliers. Dans ce dernier cas, il faudra au moins deux cautions, qui doivent s'engager solidairement.

Art. 5.

La vérification et l'acceptation des garanties se font par la Direction des finances, qui établit des formulaires uniformes d'actes de gage et d'actes de cautionnement.

La Caisse hypothécaire est chargée de la conservation de ces actes et des titres déposés; elle fera les productions, s'il y a lieu, et prendra toutes autres mesures nécessaires.

Art. 6.

La présente ordonnance entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1892 et sera insérée au Bulletin des lois et décrets.

Berne, le 7 décembre 1891.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,

EGGLI.

Le Chancelier,

BERGER.

Loi fédérale

25 juin
1891.

sur

**les rapports de droit civil des citoyens établis
ou en séjour.**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

en exécution des articles 46 et 47 de la constitution
fédérale,

vu le message du Conseil fédéral du 28 mai 1887,

décète :

TITRE PREMIER.

**Des rapports de droit civil des ressortissants
suisses établis ou en séjour en Suisse.**

A. Dispositions générales.

Art. 1^{er}. Les dispositions en vigueur dans un canton sur le droit des personnes, le droit de famille et le droit successoral sont applicables aux Suisses établis ou en séjour, originaires d'autres cantons, dans les limites fixées par la présente loi.

Art. 2. Lorsque la présente loi ne réserve pas expressément la juridiction du lieu d'origine, les Suisses établis ou en séjour sont soumis à celle du domicile, en ce qui concerne les rapports de droit civil mentionnés à l'article 1^{er}.

25 juin 1891. Le juge est tenu d'appliquer d'office le droit d'un autre canton. Sont réservées les prescriptions cantonales concernant la preuve de l'existence d'un statut local ou d'une coutume.

Art. 3. Le domicile, dans le sens de la présente loi, est au lieu où la personne demeure avec l'intention d'y rester d'une façon durable.

Le fait qu'une personne est placée dans un établissement d'éducation, un hospice, un asile, une maison de santé ou de correction, ou qu'elle séjourne dans une localité en vue d'y suivre les cours d'un établissement d'instruction, ne lui constitue pas un domicile dans le sens de la présente loi.

Le domicile d'une personne une fois fixé subsiste aussi longtemps qu'elle n'a pas fondé un nouveau domicile.

Nul ne peut avoir simultanément deux ou plusieurs domiciles.

Art. 4. Le domicile de la femme mariée est au domicile du mari.

Le domicile des enfants sous puissance paternelle est au domicile de la personne qui a l'exercice de cette puissance.

Le domicile des personnes sous tutelle est au siège de l'autorité tutélaire.

Art. 5. Lorsqu'un Suisse possède le droit de cité dans plusieurs cantons, son canton d'origine, dans le sens de la présente loi, est celui des cantons d'origine dans lequel il a eu son dernier domicile; s'il n'a jamais été domicilié dans l'un de ces cantons, celui dans lequel lui ou ses ascendants ont acquis en dernier lieu le droit de cité.

Art. 6. S'il existe dans un canton plusieurs légis- 25 juin
lations régissant des parties distinctes de son territoire, 1891.
le droit du domicile d'une personne est celui de la partie
du canton où elle est domiciliée; le droit du lieu
d'origine, celui en vigueur dans la commune dont elle
est ressortissante.

Lorsqu'une personne a plusieurs droits de bourgeoisie
dans ce canton, la disposition de l'article 5 est applicable
par analogie.

B. Droit des personnes et droit de famille.

1. Capacité civile.

Art. 7. La capacité civile des femmes mariées est
régie, durant le mariage, par la loi du domicile.

Les droits des mineurs envers les détenteurs de la
puissance paternelle ou tutélaire sont déterminés par la
loi qui fait règle pour la puissance paternelle ou pour
la tutelle.

L'émancipation est soumise à la loi et à la juridiction
auxquelles la puissance paternelle ou la tutelle sont elles-
mêmes soumises.

La capacité de tester est régie par le droit du lieu
où le testateur avait son domicile à la date de la disposition
de dernière volonté.

2. Etat civil.

Art. 8. L'état civil d'une personne, notamment sa
filiation, légitime ou illégitime, la reconnaissance volon-
taire ou l'adjudication des enfants naturels et l'adoption
est soumis à la législation et à la juridiction du lieu
d'origine.

Dans ces cas, le canton d'origine est celui de l'époux,
du père ou de l'adoptant.

25 juin
1891.

3. Puissance paternelle.

Art. 9. La puissance paternelle est régie par la loi du lieu de domicile.

L'obligation alimentaire fondée sur la parenté est régie par la loi du lieu d'origine de la personne qui doit les aliments.

4. Tutelle.

Art. 10. La tutelle est régie exclusivement par la loi du domicile de la personne mise ou à mettre sous tutelle. Sont réservées les dispositions des articles 12 à 15.

Art. 11. La tutelle, dans le sens de la présente loi, comprend tant les soins à donner aux personnes placées sous tutelle que l'administration de leurs biens.

Art. 12. L'autorité tutélaire du domicile est tenue d'informer l'autorité du lieu d'origine de la constitution ou de la mainlevée de la tutelle, ainsi que du changement de domicile de la personne sous tutelle; elle doit également fournir à cette autorité tous les renseignements que celle-ci lui demandera au sujet de la tutelle.

Art. 13. Lorsqu'il y a lieu, en application de l'article 49, 3^{me} alinéa, de la constitution fédérale, de disposer de l'éducation religieuse d'un enfant sous tutelle, l'autorité tutélaire du lieu du domicile est tenue de demander à ce sujet des instructions à l'autorité tutélaire du lieu d'origine et de s'y conformer.

Art. 14. L'autorité compétente du canton d'origine a le droit de provoquer auprès des autorités compétentes du canton de domicile la mise sous tutelle de ses ressortissants domiciliés dans ce dernier canton. Les autorités ainsi requises sont tenues de donner suite à la demande si la mise sous tutelle paraît justifiée en conformité du droit du lieu du domicile.

Art. 15. Lorsque l'autorité du lieu du domicile compromet ou n'est pas en mesure de sauvegarder suffisamment les intérêts personnels ou pécuniaires de la personne placée sous tutelle, ou les intérêts de sa commune d'origine, ou lorsque l'autorité du domicile ne se conforme pas, en ce qui concerne l'éducation religieuse d'un enfant, aux instructions données par l'autorité du lieu d'origine, celle-ci peut exiger que la tutelle lui soit cédée. 25 juin 1891.

Art. 16. Les contestations sur les demandes et réquisitions faites, en vertu des articles 14 et 15, par l'autorité d'origine sont jugées, à l'instance de cette autorité, en dernier ressort par le tribunal fédéral siégeant comme cour de droit public. Le président du tribunal fédéral ordonnera, s'il y a urgence, des mesures provisionnelles pour la sauvegarde des intérêts compromis.

Art. 17. Quand l'autorité tutélaire autorise le changement de domicile de la personne placée sous tutelle, le droit et l'obligation d'exercer la tutelle passent à l'autorité du nouveau domicile, et c'est à cette dernière que la fortune de ladite personne doit être remise.

Art. 18. La tutelle ne peut être exercée simultanément dans le canton de domicile et dans celui d'origine.

5. Régime matrimonial.

Art. 19. Sous réserve de ce qui est dit à l'article 20, les rapports pécuniaires des époux entre eux sont soumis, pour toute la durée du mariage, à la législation du lieu du premier domicile conjugal, alors même que les époux auraient dans la suite transféré leur domicile dans leur canton d'origine. Dans le doute, on considère comme premier domicile conjugal celui du mari au moment où le mariage a été célébré.

25 juin 1891. Dans leurs rapports avec les tiers, les époux sont soumis à la législation du lieu de leur domicile; cette législation fera seule règle, en particulier, quant aux droits de la femme vis-à-vis des créanciers du mari en cas de faillite de ce dernier ou de saisie pratiquée contre lui.

Art. 20. Lorsque les époux changent de domicile, ils peuvent, avec l'assentiment de l'autorité compétente du nouveau domicile, adopter également pour leurs rapports entre eux la législation du nouveau domicile moyennant une déclaration commune faite en ce sens à l'office cantonal compétent (article 36, lettre b).

La déclaration rétroagit à l'époque où le régime matrimonial a commencé à produire ses effets.

Art. 21. Les droits acquis par des tiers à un domicile conjugal, par des actes juridiques particuliers, ne sont nullement modifiés par un changement de domicile des époux.

C. Droit successoral.

Art. 22. La succession est soumise à la loi du dernier domicile du défunt.

On peut, toutefois, par une disposition de dernière volonté ou un pacte successoral, soumettre la succession à la législation du canton d'origine.

Art. 23. La succession s'ouvre, dans les deux cas, pour la totalité des biens qui la composent, au dernier domicile du défunt.

Art. 24. Les dispositions de dernière volonté, les pactes successoraux et les donations à cause de mort sont valables quant à la forme, si celle-ci satisfait au droit du lieu où l'acte a été passé ou à celui du canton du domicile lors de la passation de l'acte ou au droit du dernier domicile ou à celui du canton d'origine du défunt.

Art. 25. Les pactes successoraux sont régis, quant ^{25 juin}
au fond, par le droit du premier domicile conjugal ^{1891.}
lorsqu'ils ont été conclus entre fiancés et, dans tous les
autres cas par le droit du lieu où le défunt était domicilié
lors de la conclusion du pacte. Le tout sans préjudice
des dispositions relatives à la réserve et prévues par la
loi qui régit la succession (article 22).

Art. 26. Les droits successoraux qui naissent ensuite
du prédécès de l'un des époux et qui sont en corrélation
avec le droit de famille sont régis par la loi applicable
à la succession (article 22); ils ne sont pas modifiés par
le fait que l'époux survivant viendrait dans la suite à
changer de domicile.

Art. 27. En ce qui concerne la réserve, les donations
entre vifs ou à cause de mort sont soumises à la législation
qui régit la succession du donateur (article 22).

TITRE DEUXIÈME.

Des rapports de droit civil des Suisses à l'étranger.

Art. 28. Les règles suivantes sont applicables aux
Suisses domiciliés à l'étranger pour tout ce qui concerne
le droit des personnes, le droit de famille et le droit
successoral, sauf toutefois les clauses spéciales des traités
internationaux.

- 1° Si, d'après la législation étrangère, ces Suisses sont
régis par le droit étranger, ce n'est pas ce droit
néanmoins, mais celui du canton d'origine, qui est
appliqué à leurs immeubles situés en Suisse; c'est
également le canton d'origine qui exerce la juri-
diction en pareille matière.

25 juin
1891.

2° Si, d'après la législation étrangère, ces Suisses ne sont point régis par le droit étranger, c'est le droit du canton d'origine qui leur est appliqué, et c'est également ce canton qui exerce la juridiction.

Art. 29. Lorsqu'un Suisse placé sous tutelle quitte la Suisse, l'autorité tutélaire qui jusqu'alors avait exercé la tutelle, continue à l'exercer, tant que subsiste le motif de la mise sous tutelle.

Les droits attribués par l'article 15 à l'autorité tutélaire du lieu d'origine sont également maintenus.

Art. 30. Lorsqu'il y a lieu d'instituer une tutelle pour une personne qui émigre ou qui est absente du pays, c'est à l'autorité du canton d'origine qu'il appartient d'y pourvoir.

Art. 31. Les rapports pécuniaires des époux suisses dont le premier domicile conjugal est à l'étranger sont soumis à la loi du canton d'origine, pour autant que le droit étranger ne leur est pas applicable.

Le régime matrimonial établi en Suisse entre époux suisses n'est pas modifié par le transfert du domicile conjugal à l'étranger, pourvu que le droit étranger ne s'oppose pas à son maintien.

Les époux suisses qui transfèrent leur domicile de l'étranger en Suisse continuent à être soumis, en ce qui concerne leurs rapports entre eux, au régime qui leur était applicable à l'étranger. Il leur est toutefois loisible de faire usage de la faculté accordée par l'article 20. Leur situation vis-à-vis des tiers est réglée par l'article 19, alinéa 2.

TITRE TROISIÈME.

Des rapports de droit civil des étrangers en Suisse.

Art. 32. Les dispositions de la présente loi sont applicables, par analogie, aux étrangers domiciliés en Suisse.

Art. **33.** La tutelle constituée en Suisse pour un étranger doit être remise à l'autorité compétente du lieu d'origine, sur la demande de celle-ci, à condition que l'état étranger accorde la réciprocité. 25 juin
1891.

Art. **34.** Sont réservées les dispositions spéciales des traités et l'article 10, alinéas 2 et 3, de la loi fédérale sur la capacité civile, du 22 juin 1881.

TITRE QUATRIÈME.

Dispositions transitoires et finales.

Art. **35.** Le Conseil fédéral pourvoira à ce que l'administration des tutelles soit remise dans un délai convenable, en conformité de la présente loi, aux autorités du canton du domicile.

Art. **36.** Les cantons désignent :

- a. les autorités cantonales compétentes pour connaître des contestations en matière de tutelle, prévues à l'article 16, à moins qu'ils ne préfèrent soumettre ces contestations en premier et dernier ressort au tribunal fédéral ;
- b. l'autorité compétente pour approuver les déclarations faites en conformité de l'article 20, ainsi que l'office chargé de les recevoir.

Art. **37.** Les époux dont le mariage aura été célébré avant l'entrée en vigueur de la présente loi pourront également faire usage de la faculté accordée par l'article 20.

Art. **38.** Le tribunal fédéral connaîtra, en la forme fixée pour les recours de droit public, de toutes les contestations auxquelles donnera lieu l'application de la présente loi.

Art. **39.** Seront abrogées, dès la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, toutes les dispositions

25 juin 1891. contraires des législations fédérale et cantonales. Cesseront également d'être en vigueur à la même date :

1° le concordat sur les tutelles et curatelles, du 15 juillet 1822 ;

2° le concordat relatif à la faculté de tester et aux droits d'hérédité, du 15 juillet 1822.

Art. 40. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer la date où elle entrera en vigueur.

Ainsi décrété par le Conseil national.

Berne, le 23 juin 1891.

Le Président: ADR. LACHENAL.

Le Secrétaire: RINGIER.

Ainsi décrété par le Conseil des Etats.

Berne, le 25 juin 1891.

Le Président: GÖTTISHEIM.

Le Secrétaire: SCHATZMANN.

Le Conseil fédéral arrête :

La loi fédérale ci-dessus, publiée le 19 août 1891, sera insérée au Recueil des lois de la Confédération et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1892.

Berne, le 20 novembre 1891.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

WELTI.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Décret

17 nov.
1891.

attribuant

**une partie des fonctions du président du tribunal de
Porrentruy au vice-président de ce tribunal.**

Le Grand Conseil du canton de Berne,

considérant que la quantité des affaires judiciaires à traiter par le président du tribunal de Porrentruy impose l'obligation de lui procurer de l'aide d'une manière permanente ;

vu l'art. 7 de la loi du 31 juillet 1847 sur l'organisation judiciaire ;

sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète :

Article premier.

Le vice-président du tribunal du district de Porrentruy, en sa qualité de suppléant du président de ce tribunal, instruira et jugera toutes les affaires pénales qui, en vertu de l'art. 7 de la loi du 30 janvier 1866 concernant la mise en vigueur du code pénal, sont du ressort du président du tribunal comme juge au correctionnel et juge de police.

17 nov.
1891.

Art. 2.

En cas d'empêchement, le vice-président du tribunal sera remplacé dans l'exercice de ces fonctions par celui des juges qui est le plus ancien en charge, ou qui a été élu le premier.

Art. 3.

Les fonctions de secrétaire seront remplies par un employé du greffe.

Art. 4.

Le vice-président du tribunal, ou son suppléant, touchera pour chaque jour d'audience l'indemnité de juge au tribunal.

La liste des jours d'audience sera toujours envoyée par le greffe en même temps que celle des audiences du tribunal.

Art. 5.

Le présent décret entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1892.

Berne, le 17 novembre 1891.

Au nom du Grand Conseil :

Le Président,
C. SCHMID.

Le Chancelier,
BERGER.

Règlement de transport

1^{er} août
1891.

des

chemins de fer suisses. *)

*Approuvé par le Conseil fédéral les 18 novembre 1890
et 22 mai 1891.*

Entré en vigueur le 1^{er} août 1891.

I.

Dispositions générales.

Application du règlement de transport. Son caractère obligatoire.

§ 1. 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.

*) Ce nouveau règlement abroge le règlement de transport du 9 juin/1^{er} juillet 1876 (recueil officiel, nouvelle série, II. 168) et ses suppléments (recueil officiel, III. 507, V. 423, IX. 734, X. 85, 337, 492, 498 et XI. 7, 177, 227).

1^{er} août
1891.

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, routiers).

Rapports 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 gare 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 les-

quelles ils ne sont pas autorisés à statuer eux-mêmes. 1^{er} août
Chaque gare est pourvue d'un registre destiné à 1891.
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, 53 et 72, 1^o, ci-après; par contre, les trains express ou directs ne transportent, outre les voyageurs, que les cercueils, les bagages et les chiens. Certains trains de voyageurs très fréquentés peuvent, avec l'assentiment de l'autorité de surveillance, être exemptés du transport des marchandises en grande vitesse. Ces trains sont désignés dans les horaires comme „trains accélérés“.

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.

1^{er} août
1891.

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° 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°.

Un train spécial n'est accordé, dans la règle, que s'il produit une recette de 50 francs au moins par lieue, soit 10 francs 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 50 francs par lieue, soit 10 francs par kilomètre.

Tarifs. — Calcul des taxes. — Monnaies étrangères. 1^{er} août
1891.

§ 8. Les prix de transport sont calculés d'après les tarifs publiés, qui doivent aussi indiquer les distances, de même que les prescriptions et dispositions spéciales auxquelles leur application est soumise. Si le montant de la taxe ainsi calculée n'est pas un chiffre divisible par cinq sans reste, et si ce reste est au moins d'un centime, la taxe est arrondie au chiffre supérieur divisible par cinq.

Toute modification aux prescriptions réglementaires, de même qu'au tarif ou aux conditions de transport, doit, dans les délais légaux, être publiée dans la *Feuille fédérale* (édition allemande et édition française) et dans des journaux locaux des contrées intéressées.

Toutes les prescriptions réglementaires et tous les tarifs applicables à une station doivent être mis, dans cette station, à la disposition du public pour en prendre connaissance ou pour se les procurer à un prix n'excédant pas le prix coûtant.

Lorsque des dispositions réglementaires ou un tarif ont été complétés ou modifiés à plusieurs reprises et sur des points essentiels, au moyen d'annexes ou d'une autre manière analogue, et que, par suite, l'usage en est devenu difficile pour le public, les administrations de chemins de fer sont tenues, à la demande du Conseil fédéral, ou de faire une nouvelle édition complète, ou de réunir en une seule annexe tous les changements qui sont encore en vigueur.

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.

1^{er} août
1891.

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.

Un timbre apposé sur les billets constate la date de son émission.

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

OBSERVATION. — La durée de validité des billets est réglée par les dispositions suivantes :

- a. *Sauf les exceptions ci-après, les billets de simple course ne sont valables que le jour de leur délivrance. En conséquence, ces billets ne doivent, dans la règle, être délivrés que pour les stations que l'on peut atteindre le même jour (jusqu'à minuit).*

Sont exceptés de cette règle les billets à destination des stations qui sont éloignées de plus de 200 kilomètres de la gare d'émission. Ces billets sont valables le jour de la délivrance et le lendemain jusqu'à minuit.

- b. *Indépendamment des billets de simple course, il sera émis, pour autant que le besoin s'en fera sentir, des billets directs de double course (aller et retour). Ces billets sont valables comme suit :*

Pour une distance de :

1^{er} août
1891.

1— 100 kilomètres,	2 jours.
101—200 „	3 „
201—300 „	4 „
301 kilomètres et au-delà	5 „

La distance est calculée d'après le nombre de kilomètres en simple course entre la station d'émission et la station destinataire. Le jour de la délivrance est compris dans la durée comme jour plein. Le billet cesse donc d'être valable à minuit du premier, ou du second, du troisième ou du quatrième jour qui suit le jour de la délivrance.

- c. *Les billets de double course délivrés la veille d'un dimanche ou d'un jour de fête, sont dans tous les cas valables le premier jour ouvrable qui suit. Cette règle s'applique aussi lorsqu'un dimanche et un jour de fête se suivent immédiatement.*

Sont considérés comme jours de fête : Le Nouvel-An, le Vendredi-Saint, l'Ascension et Noël.

- d. *Si un billet de simple course est délivré pour un train de nuit, ou si le porteur d'un billet de double course commence le voyage en retour par un train de nuit, ou encore si, pendant le temps de validité du billet de simple ou de double course, le porteur continue son voyage par un train de nuit, sans pouvoir atteindre la station destinataire avant minuit du dernier jour, le billet est admis comme valable pour continuer le voyage directement et sans interruption après minuit dans le train de nuit et dans les trains qui y font suite immédiatement.*
- e. *Les billets qui ont une durée plus longue que le jour de leur délivrance, porteront l'indication du nombre*

1^{er} août
1891.

de jours pour lequel ils sont valables, toutefois sans tenir compte des exceptions stipulées sous lettres c et d.

Si un billet n'est valable que pour un train déterminé, il doit en porter la mention.

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 place 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 de 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.

Si un voyageur le demande, il est aussi délivré des billets pour des stations où le prochain train partant ne fait pas arrêt. De même, sur demande spéciale, il est délivré des billets de 3^e classe, même lorsque, dès la gare de départ ou dès une gare de jonction, le prochain train ne contient pas de voitures de troisième classe.

1^{er} août
1891.

Vérification des billets.

§ 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.

Accès dans les 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. Dans les gares de jonction où des trains de nuit font arrêt, les salles d'attente doivent, si le besoin s'en fait sentir, demeurer ouvertes, être éclairées et chauffées dès l'arrivée des trains du soir des lignes latérales jusqu'au départ du train de nuit et dès l'arrivée du train de nuit jusqu'au départ des trains du matin pour les lignes latérales. Après avoir pris l'avis des administrations de chemins de fer, le Conseil fédéral décidera à quelles stations et dans quelle mesure cette ouverture des salles d'attente doit avoir lieu.

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

1^{er} août 1891. Les voyageurs sont tenus de présenter leurs billets, s'ils en sont requis, à l'entrée dans les salles d'attente et à la sortie sur le quai de départ, comme aussi en montant en voiture.

Accès dans les gares.

§ 14. L'accès des trottoirs et quais 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 en route 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 par les conducteurs ou bien à la sortie des gares. 1^{er} août 1891.

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 poinçonné.

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 poinçonné 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 classe, ont à se procurer à la caisse de la gare, des billets supplémentaires, qui leur seront délivrés sur présentation de leurs billets de place, pour la station jusqu'à laquelle ils comptent profiter du train direct.

OBSERVATIONS. — Pour l'application des §§ 16 et 17, les administrations de chemins de fer ont établi les dispositions suivantes :

1^{er} août
1891.

I.

Contrôle des billets pendant la marche.

La circulation dans les trains est interdite à toute personne qui n'est pas munie d'un billet ou d'une autorisation spéciale (permis) de la direction de la compagnie, valable pour le trajet à parcourir et pour le jour du voyage.

Toute correction, rature ou autre irrégularité constatée dans un billet ou un permis rend nul ce billet ou ce permis.

Le voyageur qui est trouvé sans billet ou muni d'un billet non valable, est tenu de payer, en sus du tarif ordinaire, une surtaxe de 50 centimes, quelle que soit la classe de voitures qu'il utilise.

Sont seuls affranchis du paiement de cette surtaxe :

- a. *Le voyageur auquel il est impossible de prendre un nouveau billet dans une gare de jonction, parce que, soit par suite de l'horaire régulier, soit par suite d'un retard du train, le temps d'arrêt est insuffisant.*

Dans ce cas, le conducteur est tenu de remettre au voyageur une déclaration (bulletin ou marque) qui lui servira de légitimation auprès des agents du nouveau train. Ces bulletins ou marques devront être poinçonnés par le nouveau conducteur et recueillis de la manière habituelle avec les autres billets.

- b. *Le voyageur qui monte dans le train avec un billet valable pour une autre ligne que celle du parcours, mais partant de la même gare, à la condition toutefois qu'il y ait erreur manifeste de sa part.*

Dans ce cas, le voyageur doit payer le prix du tarif pour le trajet effectué par erreur, et descendre du train à la première station, afin de se procurer, s'il y a lieu, un billet pour le retour.

- c. *Le voyageur qui désire aller au-delà de la destination indiquée sur son billet, mais seulement dans le cas où il fait connaître son intention au conducteur avant d'arriver à la station pour laquelle il a pris un billet. Sous cette réserve, le personnel du train doit aider le voyageur à se procurer un nouveau billet pendant l'arrêt à la station, ou, si le temps d'arrêt est trop court pour qu'il lui soit possible de prendre un billet, lui faire payer le prix du tarif pour le reste du trajet, sans surtaxe.*
- 1^{er} août
1891.

II.

Passage à une classe supérieure.

- A. *Le voyageur qui veut passer, en route, à une classe supérieure à celle de son billet, peut le faire à chaque station d'arrêt moyennant le paiement de la différence de prix et sans surtaxe, à la condition qu'il ait fait connaître en temps utile son intention au conducteur. L'avis est considéré comme donné en temps utile si le voyageur s'annonce de lui-même, avant d'y avoir été invité, lors du plus prochain contrôle des billets dans la voiture ou le compartiment nouvellement occupé.*
- B. *Le voyageur muni d'un billet de III^e classe, qui veut utiliser un train n'ayant que des voitures de I^{re} et de II^e classe, doit se procurer, à la caisse de la gare de jonction, un billet de supplément. S'il est trouvé, sans billet de supplément, dans une voiture d'une classe supérieure, il est tenu de payer, en sus de la différence de prix d'après le tarif, une surtaxe de 50 centimes.*

Le seul cas dans lequel il n'y a pas lieu de percevoir cette surtaxe est celui où, par suite de l'horaire régulier ou d'un retard du train, le temps d'arrêt à la gare

1^{er} août
1891.

de jonction se trouvait trop court pour permettre de prendre un billet de supplément à la caisse de la station.

Lorsqu'un train omnibus est en correspondance avec un train direct ne comprenant que des voitures de I^{re} et de II^e classe, les conducteurs des trains omnibus sont tenus d'appeler l'attention des voyageurs munis de billets de III^e classe pour une station desservie par le train direct, sur l'obligation où ils sont de prendre des billets de supplément à la caisse de la gare de jonction.

III.

Il est sévèrement interdit au personnel du train de percevoir d'un voyageur un supplément de taxe ou une surtaxe sans lui remettre en échange, pour une valeur égale, des billets (bulletins) de supplément, d'après le modèle prescrit, lesquels sont poinçonnés sous les yeux de l'intéressé.

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 plateformes et les escaliers des voitures.

Domages aux voitures.

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

Sortie des voitures.

1^{er} août
1891.

§ 20. A l'arrivée à une station, le nom de la station, et, en outre, aux stations principales ou de croisement, la durée de l'arrêt réel, ainsi que le changement de voiture, doivent être annoncés à haute voix, distinctement et à plusieurs reprises. Il n'est permis de descendre de voiture qu'après arrêt complet du train, et cela du côté du quai seulement.

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 personnes 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 exclues des trains tant aux stations intermédiaires qu'à celle du départ.

Les personnes qui, par leurs infirmités ou de quelque autre manière, paraîtraient devoir incommoder leurs

1^{er} août 1891. 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 (v. § 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 1^{er} août animaux pourraient occasionner aux voitures ou aux 1891. autres voyageurs. Ces chiens sont, du reste, aussi soumis à la taxe.

OBSERVATION. — Lorsque l'expéditeur d'un petit chien émettra le désir de le prendre avec lui dans la voiture à voyageurs, le receveur devra lui faire observer que l'admission est soumise à l'approbation du chef de train et des autres voyageurs. Le bulletin de réception sera également remis dans ce cas au voyageur.

Le chef de train, à chaque demande d'autorisation qui lui sera faite d'introduire un chien dans une voiture à voyageurs, devra en premier lieu se faire présenter le bulletin. Si l'autorisation est donnée, le chef de train mentionnera sur le bulletin l'observation suivante: „Chien dans la voiture à voyageurs“, et il le rendra ensuite au voyageur.

Le chef de train fera connaître cette autorisation au contrôleur des billets et à l'agent préposé aux bagages. Ce dernier devra, en outre, inscrire sur le coupon pour le personnel du train la même observation: „Chien dans la voiture à voyageurs“.

Avant l'arrivée à destination, le bulletin pour transport de chien sera réclamé au voyageur, en même temps que les billets, et remis ensuite au receveur aux bagages, qui aura à le faire parvenir au contrôle des recettes.

Si des chiens sont introduits dans les voitures à voyageurs, sans que leur propriétaire ou leur conducteur ait, au préalable, demandé l'autorisation du chef de train et payé la taxe, ces voyageurs sont conduits auprès du chef de la gare destinataire ou de la gare de transmission et celui-ci pourvoit à la perception de la taxe et à l'expédition d'un bulletin de taxe en retour.

1^{er} août
1891.

Interdiction de fumer.

§ 24. Il n'est permis de fumer dans les salles d'attente de I^{re} 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 et 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° Ont droit au retour gratuit, dans la même classe ^{1^{er} août 1891.} 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 par eux 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 voitures 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

1^{er} août a été manquée, dans le cas d'arrivée tardive). Suivant
1891. 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.

1^{er} août
1891.

Transport des bagages.

Taxe des bagages. — Bulletin.

§ 26. Le prix de transport des bagages est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes comptant pour une unité entière. Il est perçu 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 contiennent 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 autres 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.

1^{er} août
1891.

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, en ce sens que, du poids total, on déduit les 25 kilogrammes admis en franchise et que le surplus est taxé d'après les prescriptions en vigueur pour les colis isolés, soit par unités de 10 kilogrammes, avec un minimum de poids de 20 kilogrammes. Le consignataire de ces produits présente son billet de place, en les remettant au transport.

OBSERVATION. — Ne sont considérés comme charges de produits agricoles dans le sens des dispositions qui précèdent que : les légumes, les plantes des jardins (pots de fleurs

plantons), les fruits de toutes sortes, le miel, la cire, les œufs, le lait, la crème, le beurre, le fromage, le sérac. Par exception, cette faveur est aussi appliquée à la petite volaille indigène, moyennant que le transport s'effectue en cages ou paniers portés à bras. La même faveur est encore applicable aux emballages qui ont servi au transport des produits agricoles énumérés ci-dessus et qui retournent vides avec le porteur. Toutes les expéditions d'un poids supérieur à 100 kilogrammes sont exclues du bénéfice des conditions spéciales fixées pour les charges de produits agricoles.

1^{er} août
1891.

Il est interdit à plusieurs personnes de se réunir pour consigner en commun des charges agricoles pesant isolément plus de 25 kilogrammes, afin de jouir du transport gratuit. Chaque personne doit consigner et faire expédier séparément les charges qui lui appartiennent.

Durée de l'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.

1^{er} août Il est d'ailleurs recommandé aux voyageurs d'apposer
1891. 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 le droit de magasinage fixé par les tarifs.

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.

OBSERVATION. — Si le destinataire d'une expédition composée de plusieurs colis de bagages désire prendre livraison de quelques colis et laisser les autres en dépôt à la gare destinataire, il doit remettre à celle-ci le récépissé de toute l'expédition (pour le transport effectué). La gare destinataire détermine alors le poids des colis restants et délivre au voyageur un bulletin de dépôt.

Pour les colis restant en dépôt, il est perçu la taxe réglementaire de magasinage.

§ 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.

1^{er} août
1891.

§ 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 15 francs 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

1^{er} août
1891.

point par là le droit de demander un dédommagement plus élevé, jusqu'à concurrence de 30 francs par kilogramme. Ce droit expire après le terme d'une année.

- c. Une indemnité supérieure à 30 francs 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 du § 37 sont applicables, par analogie, dans le cas d'avarie ou de perte 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 § 37, 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. 1^{er} août 1891.

§ 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 bagage 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,

1^{er} août 1891. 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.

L'expédition des cercueils n'a lieu qu'en wagons fermés, ne contenant pas d'autre objet 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 de voitures et objets de formes ou dimensions exceptionnelles.

Dispositions générales.

§ 45. Sont admis au transport en petite vitesse 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, fera chaque fois l'objet d'une convention spéciale. 1^{er} août 1891.

2. *Les véhicules devant être chargés sur des wagons de chemins de fer*, tels que : voitures de guerre, équipages et traîneaux 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, 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 par trains de voyageurs ou de marchandises, aux prix fixés par les tarifs.

Si, à la demande de l'expéditeur, le transport s'effectue en grande vitesse, par trains de voyageurs, on appliquera les taxes fixées par les tarifs pour la grande vitesse.

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, on percevra les taxes fixées par les tarifs pour la grande vitesse.

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

§ 47. Le chargement et le déchargement des véhicules et des objets de forme ou dimension exception-

1^{er} août 1891. nelle sont soumis aux conditions en vigueur pour les marchandises (v. § 80).

§ 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 chemin de fer, les dispositions particulières suivantes.

1° 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° Les wagons de chemin de fer, remis au transport, ne peuvent recevoir d'autre chargement 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° 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. 1^{er} août 1891.

4° 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'écarter 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^{me} classe, et des billets de III^{me} 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.

1^{er} août 1891. Les personnes voyageant avec des voitures de saltimbanques ou de ménageries, doivent prendre des billets de III^{me} 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.

Lorsqu'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'article 25 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872.

*) Le transport des animaux vivants sur les chemins de fer suisses est aussi soumis aux prescriptions de police pour le transport du bétail sur les chemins de fer suisses, du 1^{er} juin 1888, édictées par le Conseil fédéral et contenues dans l'annexe A.

§ 54. Il est fait exception aux dispositions qui pré-^{1^{er} août}
cèdent pour les chiens qui, consignés par des voyageurs,^{1891.}
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 wagons découverts ne
peuvent être employés qu'exceptionnellement et pour de
courts trajets.

La volaille et les animaux de petite taille, tels que
chats, singes, lapins et autres petits animaux non dé-
nommés dans les tarifs, en tant qu'ils sont remis comme
colis isolés, enfermés dans des cages, corbeilles ou autres
emballages, ne sont transportés que par trains de voyageurs
et sont taxés comme bagages, d'après leur poids, avec
un minimum de 20 kilogrammes.

Les chiens enfermés dans des caisses ou autres ré-
cipients analogues seront transportés de la même manière.

Paiement de la taxe. — Bulletin.

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

1^{er} août 1891. 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, pour des pièces isolées et pour un seul wagon, au moins deux heures avant le départ du train ; s'il s'agit de deux ou plusieurs wagons, également un jour à l'avance.

Les chevaux doivent être amenés en gare une heure avant le départ du train, 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.

Lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande que le chargement et le déchargement des animaux aient lieu par le personnel des administrations de chemins de fer

et que celles-ci s'en chargent, on appliquera les taxes prévues dans le tarif. Les expéditeurs sont tenus d'attirer l'attention du personnel du chemin de fer sur les animaux méchants (qui frappent des cornes ou mordent). Du reste, il n'existe pas d'obligation, pour les administrations de chemins de fer, de faire le chargement et le déchargement, et lorsqu'elles acceptent de faire ces manipulations, elles ne sont responsables qu'avec la restriction fixée au § 67, des dommages que pourraient subir les animaux lors du chargement et du déchargement.

1^{er} août
1891.

Le gros bétail ne doit pas être chargé trop serré, afin qu'il y ait encore assez de place pour qu'un homme puisse facilement passer, entre deux pièces de bétail d'un wagon complet, de la partie postérieure à l'extrémité de la tête des animaux.

Le petit bétail devra avoir assez de place pour se coucher. Pour les moutons par troupeaux, on pourra exceptionnellement admettre comme suffisante une superficie de 0,22 mètre carré au moins par pièce.

Dans le doute, c'est le fonctionnaire de service de la gare qui décidera.

§ 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; s'il était impossible à ce conducteur de rester dans le wagon de transport, il lui serait assigné une place dans une voiture de III^{me} classe, ou dans le fourgon à bagages, ou dans un wagon à marchandises, couvert.

Lorsque le chemin de fer a renoncé à l'accompagnements des transports, ses organes devront se charger de panser et de nourrir suffisamment les animaux, et l'ad-

1^{er} août 1891. ministration est autorisée à prendre en remboursement les frais qui en résulteront.

Si l'expédition se compose d'un ou de plusieurs wagons complets, un surveillant pour chaque wagon a droit au transport gratuit, ainsi qu'il est dit au premier alinéa. Si l'expédition ne forme pas un wagon complet, le surveillant a droit au transport à moitié prix de la taxe des voyageurs pour la III^{me} classe; toutefois, s'il s'agit de transport de petit bétail (veaux, porcs, moutons, chèvres), l'expédition doit se composer d'au moins cinq têtes.

La nourriture nécessaire à l'entretien des animaux pendant le transport par chemin de fer, jusqu'à concurrence de 50 kilogrammes par wagon, ainsi que le menu bagage des toucheurs, devra être transporté gratuitement dans les wagons à bestiaux.

§ 62. Les animaux doivent être déchargés et emmenés de la gare au plus tard une heure après leur arrivée à la station destinataire.

Si les animaux ne sont pas déchargés et emmenés dans ce délai, l'administration du chemin de fer les fera remiser et soigner aux risques et périls et aux frais de l'expéditeur, à moins que des prescriptions douanières ou de police sanitaire ne s'y opposent.

A partir de 8 heures du soir, les animaux pourront être déchargés et remisés par l'administration du chemin de fer, quand même il ne se serait pas écoulé une heure dès l'arrivée du train.

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

changements de trains et les reprendre immédiatement ^{1^{er} août}
à la gare d'arrivée. 1891.

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

Les chiens qui n'appartiennent pas à des voyageurs du même train et qui ne sont pas renfermés dans des caisses ou autres récipients analogues 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 gare destinataire.

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

On n'acceptera toutefois qu'un chien par wagon.

Délai de livraison.

§ 65. Le délai de livraison est le même que le délai de transport pour marchandises en petite ou en grande vitesse, suivant que les animaux ont été consignés à la taxe ordinaire ou avec paiement de la surtaxe de grande vitesse. Il commence, sous réserve que les animaux aient été annoncés au transport et donnés en gare en temps utile (§ 59), au départ du plus prochain train destiné, d'après l'horaire, au transport du bétail, et il est accompli lorsque le transport arrive dans ce délai à la gare destinataire.

Responsabilité.

§ 66. La responsabilité des chemins de fer pour pertes, avaries et retards dans l'expédition des animaux admis au transport, est réglée en général de la même

1^{er} août 1891. 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 transport. 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 convenable, 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, dans un fourgon ou dans un wagon couvert à marchandises, ils 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 1500 francs 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 1 ‰ 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.

1^{er} août
1891.

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.

1^{er} août
1891.

Mode de transport.

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

1° *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 :

- a. toutes les marchandises consignées avec une lettre de voiture sur papier rouge ;
- b. toute expédition de marchandises pour laquelle l'expéditeur déclare, dans la lettre de voiture, une valeur supérieure à 30 francs par kilogramme, lors même qu'elle n'aurait pas été consignée avec une lettre de voiture sur papier rouge.

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

- c. les envois d'argent et d'or monnayés, ouvrés ou en barre.

Sont exclues du transport en grande vitesse, les marchandises à l'admission desquelles le règlement fixe certaines conditions particulières (v. § 84, n^{os} 1 à 38^a, annexe B), et celles qui, en raison de leur nature même, ne se prêtent pas à un transbordement rapide (§ 88).

Par exception, les marchandises suivantes, mentionnées au § 84 comme soumises à des conditions spéciales, sont aussi acceptées au transport en grande vitesse : l'alcool, l'esprit de vin et les autres spiritueux non dénommés,

de même que la levure (tant liquide que solide) moyennant que ces articles soient remis au transport dans des fûts, des caisses ou dans un autre emballage suffisant, à l'exclusion des bombonnes ou d'autres récipients quelconques en verre; en outre: l'acide carbonique liquide, moyennant que l'emballage soit conforme aux prescriptions en vigueur (v. § 84, n° 38, chiffre 1, annexe B). 1^{er} août
1891.

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. (Voir § 8.)

§ 74. Les taxes sont basées sur le poids des expéditions. 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, soit pour la grande vitesse, soit pour la petite vitesse, par unités de 10 kilogrammes; chaque fraction de 10 kilogrammes paie pour 10 kilogrammes pleins. Pour la grande comme pour la petite vitesse, la taxe est appliquée au minimum sur un poids de 20 kilogrammes. L'application de la taxe au poids n'exclut d'ailleurs pas la perception du minimum de taxe accordé aux compagnies.

§ 75. La taxe de transport de l'argent et de l'or (§ 72 1° c) est basée sur la valeur déclarée par la lettre de voiture; elle est indiquée au tarif par 1000 francs,

1^{er} août 1891. et appliquée par fraction indivisible de 500 francs, 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. Tous les objets passibles d'une même taxe, indiqués dans une lettre de voiture, forment *un seul* facteur pour le calcul du port. Les montants sont arrondis, chaque fois qu'il y a lieu, aux 5 centimes 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 taxés aux 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, à moins que le poids ne soit indiqué séparément pour chaque catégorie et que le calcul de la taxe d'après ces poids séparés ne soit plus avantageux pour l'expéditeur.

§ 77. Lorsqu'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'excédent de chargement, sans préjudice de la reprise, sur la marchandise même, des frais relatifs au décharge-

ment de cette partie de l'expédition. L'expéditeur est d'ailleurs responsable de tous dommages survenant de ce chef. 1^{er} août
1891.

§ 78. Les emballages de toute nature (caisses, tonneaux, sacs, bombonnes pour acides minéraux, etc.) qui ont été transportés pleins par le chemin de fer et dont le retour à vide a lieu dans les six mois et par la même voie, ainsi que ceux expédiés à vide pour être retournés pleins dans les six mois et par la même voie, sont transportés à prix réduit.

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 l'expéditeur et le destinataire, au cas où l'administration pourvoirait à ces opérations, ce que d'ailleurs elle n'est pas tenue de faire.

1^{er} août
1891.

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 1¹/₂ 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'expé-

dition une heure au moins, dans les petites stations, et ^{1^{er}} août
aux stations principales, au moins deux heures avant le 1891.
départ du train qui doit les transporter.

La commande des wagons pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doit, dans le règle, être faite par écrit à la station où la marchandise sera chargée. Cette commande par écrit doit mentionner le nombre nécessaire de wagons couverts ou découverts, la désignation des marchandises à transporter, la gare de destination, le jour où les wagons seront employés, la date et la signature de la personne qui commande les wagons.

Dans la règle, le chargement doit pouvoir commencer aux gares principales 24 heures au plus tard après réception de la commande; aux petites gares, pour les marchandises en grande vitesse, 24 heures, si, d'après les prescriptions en vigueur, ce chargement incombe à l'expéditeur; pour les marchandises en petite vitesse, 48 heures.

Les wagons spéciaux, tels que : wagons à pivot, wagons-réservoirs, wagons-écuries, etc., ainsi que les wagons de dimensions exceptionnelles — parmi lesquels il ne faut toutefois pas comprendre les wagons ayant un profil de chargement ne dépassant pas 40 mètres cubes — ne sont pas soumis aux prescriptions ci-dessus.

Le chargement doit être terminé 24 heures au plus tard après que le wagon a été mis à disposition.

Si le chargement n'est pas commencé 24 heures après la mise à disposition du wagon, la commande est considérée comme annulée.

Lorsqu'un retard dans la mise à disposition des wagons est imputable à l'administration du chemin de fer,

1^{er} août 1891. l'expéditeur est autorisé à déposer les marchandises avisées dans les halles aux marchandises ou sur les places de chargement du chemin de fer gratuitement, et la compagnie est tenue d'en faire opérer sans frais le chargement dans les wagons.

Lors de mise à disposition tardive des wagons, le timbrage de la lettre de voiture doit avoir lieu dès que le dépôt de la marchandise dans la halle ou sur l'emplacement de dépôt est terminé.

Chaque bureau expéditeur tiendra un registre où les commandes seront inscrites au moment de leur arrivée; l'heure d'exécution de chacune des commandes y sera ensuite mentionnée. L'expéditeur peut prendre connaissance de ce registre, s'il le désire.

Objets exclus du transport.

§ 83. Pour les objets complètement exclus du transport, voir l'annexe B.

Expéditions soumises à des conditions spéciales.

§ 84. Les articles qui ne sont admis au transport qu'à des conditions spéciales, sont énumérés dans l'annexe B, en même temps que les conditions qui leur sont applicables.

§ 85. Les objets dénommés au § 84 ne seront acceptés au transport qu'autant qu'ils seront remis avec des lettres de voiture spéciales ne comprenant aucune autre marchandise.

Dans le cas où les produits chimiques désignés au § 84 sous chiffres 10, 12, 16, 17, 20 à 23 inclus seraient remis au transport par quantités de 10 kilogrammes ou en quantités inférieures, l'expéditeur sera autorisé à

réunir ensemble, en *un même* colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis sans condition aucune au transport par chemin de fer, les articles désignés sous chiffres 10, 12, 17 (à l'exception du brome) et 20 à 23 inclus, d'une part, et ceux qui font l'objet du chiffre 16 (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces produits, renfermés dans des vases en verre ou en fer-blanc hermétiquement clos, devront être emballés solidement dans de fortes caisses en bois, bien remplies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou d'autres substances analogues. La lettre de voiture devra indiquer en détail les différents articles composant l'expédition.

1^{er} août
1891.

§ 86. A moins que les objets spécifiés au § 84 (ceux qui figurent sous chiffres 39 et 40 exceptés) n'aient été remis au transport en wagons complets, les administrations de chemin 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

1^{er} août 1891. 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.

Cette déclaration (qui limite la responsabilité de l'administration, comme il est dit au § 124) doit être donnée sur un formulaire que les bureaux aux marchandises tiennent en approvisionnement. (Voyez l'annexe D.) 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 casse, des objets fragiles qu'aucune indication sur l'emballage ne désigne comme tels, à moins qu'elle ne se trouve spécialement en faute.

Conclusion du 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. (Voyez annexe E.) Une fois timbrée ^{1^{er} août} comme il est dit au § 90, la lettre de voiture fait preuve ^{1891.} 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° le lieu et la date de sa création ;

2° la désignation du chemin de fer qui la reçoit ;

3° 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° 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° 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 connaissance (certificat de chargement) ;

1^{er} août 1891. 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^{me} 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 mé- 1^{er} août
lange d'autres marchandises. 1891.

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

1^{er} août 1891. 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° Le poids d'une expédition doit être indiqué, dans la lettre de voiture, en kilogrammes. 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 litres ;

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 mesure métrique ;

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. 1^{er} août 1891.

§ 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*.

Si des lettres de voiture sont fournies par l'expéditeur, elles doivent contenir la déclaration qu'elles sont conformes aux lettres de voiture délivrées par les administrations de chemin de fer suisses.

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 de conventions ou d'ordres contraires de l'expéditeur ou du destinataire, de procéder, aux frais de ce dernier et moyennant une indemnité fixe, aux opérations que ces formalités nécessitent.

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

1^{er} août
1891.

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.

OBSERVATION. — Lorsque les papiers d'accompagnement indiquent d'une manière précise si la marchandise est destinée à l'importation ou au transit, si l'acquittement du droit d'entrée doit s'effectuer à la frontière ou au lieu de destination, dans le cas où il existe un bureau de péages à ce dernier endroit, ces indications font règle.

A défaut d'indication de ce genre, on se conformera aux instructions du destinataire. Si celui-ci n'en a pas donné non plus, l'administration du chemin de fer établira ou rectifiera la déclaration de douane de la manière qui lui paraîtra la plus appropriée aux circonstances. Les instructions du destinataire peuvent être générales, c'est-à-dire ne pas s'appliquer à une seule expédition; elles doivent toujours être données par écrit à l'administration du chemin de fer, soit au bureau des marchandises de la gare frontière par laquelle entre la marchandise. Les administrations de chemins de fer se conformeront à ces instructions, toutefois sans assumer de responsabilité pour les dommages qui résulteraient de leur inobservation.

Le droit accordé à l'expéditeur, par le § 103, de disposer de la marchandise même, demeure réservé.

Païement des frais de transport.

§ 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. 1^{er} août 1891.

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 peut être exigé 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, les fruits 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;

1^{er} août 1891. 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 10 francs et au-dessus.

Délais de livraison.

§ 98. Les délais de livraison sont publiés dans les tarifs de gare en 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° Le délai d'expédition est déterminé par les dispositions des §§ 82 (soit 72) et 105 du présent règlement.

2° 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° Délai d'expédition, 2 jours.

2° Délai de transport, pour chaque parcours indivisible de 125 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 d'embranchement.

Dans des circonstances exceptionnelles et après avoir ^{1^{er} août} entendu les administrations, le conseil fédéral a le droit ^{1891.} de raccourcir les délais de livraison pour certaines relations.

§ 99. 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.

Le délai de livraison, pour les marchandises en petite vitesse, part dès minuit qui suit l'heure où la lettre de voiture a été timbrée, et est observé, pour les gares qui ont un service de camionnage, lorsqu'avant son expiration la marchandise est livrée au destinataire ou à la personne en droit d'en prendre livraison, à domicile ou au bureau (ou magasin). Dans les gares qui n'ont pas de service de camionnage, ou lorsque l'on ne désire absolument pas le transport à domicile ou au bureau (ou magasin) [§ 105, alinéa 4], ce délai de livraison est observé si, avant son expiration, un avis écrit d'arrivée de la marchandise en gare a été remis à la poste pour le destinataire, ou que cet avis lui soit effectivement parvenu d'une autre manière.

Pour les marchandises adressées gare restante, le délai de livraison est observé, lorsqu'avant son expiration, la marchandise est, à la gare destinataire, mise à disposition pour l'enlèvement.

§ 100. Le conseil fédéral peut autoriser une prolongation des délais de livraison, en ce qui concerne le

1^{er} août transport des marchandises expédiées à prix réduit, de 1891. 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 désignés 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. (Voir § 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. 1^{er} août
1891.

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

Avis de l'arrivée et 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 — alors même que les délais fixés aux §§ 98 et 99, relativement

1^{er} août 1891. à l'époque de livraison, ne seraient pas expirés — : s'il s'agit de marchandises en petite vitesse, au plus tard vingt-quatre heures après leur arrivée, et pour les marchandises en grande vitesse, dans les quatre heures qui suivent leur arrivée (si celle-ci a eu lieu après cinq heures du soir, ce dernier terme est prolongé jusqu'à neuf heures du lendemain matin, au plus tard).

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, ^{1^{er} août} ainsi que des frais et débours qui grèvent l'expédition, ^{1891.} la marchandise est délivrée au destinataire, contre quittance et sur le vu de la lettre de voiture acquittée. On observe à cet égard les dispositions spéciales ci-après :

1° 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° Les dimanches et jours de fêtes ne rentrent pas dans les comptes de délais.

3° 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° Aucun envoi de marchandises n'étant avisé ou délivré les dimanches et jours de fêtes, ces jours ne sont pas comptés dans le calcul des délais d'avis et de livraison.

5° 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.

1^{er} août
1891.

Procédure en cas d'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 pas 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. 1^{er} août
1891.

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 extrajudiciairement, 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.

Frais de magasinage et de 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.

1^{er} août 1891. 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 magasins 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 stationne-

ment ou à élever les droits de magasinage, en ce qui ^{1^{er} août} concerne les stations encombrées, et pendant la durée ^{1891.} 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 qu'é 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 deux 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.

1^{er} août 1891. 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'expéditeur 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, ^{1^{er} août 1891.} 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° 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° 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^{me} 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.

1^{er} août
1891.

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 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. 1^{er} août
1891.

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

1^{er} août 1891. 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 l'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 cornes et onglons d'animaux et les fruits frais. 1^{er} août 1891.

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 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, fonte, 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.

1^{er} août
1891.

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.

1^{er} août
1891.

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.

1^{er} août 1891. 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 30 francs par kilogramme, 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 30 francs par kilogramme (§ 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^o/_o 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'in-

demnité, 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.

1^{er} août
1891.

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° 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° 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° 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 30 francs par kilogramme ne peut être exigée que dans le cas où la marchandise

1^{er} août 1891. a été remise pour être expédiée en grande vitesse ou avec une déclaration de valeur de plus de 30 francs par kilogramme (§ 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.
