

CODE DE L'EXPÉDITEUR

I. Du domicile à la gare.

Emballage. — L'expéditeur doit apporter le plus grand soin et la plus grande attention à l'emballage de ses marchandises; les avaries en cours de transport peuvent être ainsi évitées, d'autant plus que, d'après les termes de l'article 40 du cahier des charges, les Compagnies peuvent se refuser à accepter des marchandises dont l'emballage est défectueux ou présente des traces évidentes de détérioration.

Tout emballage accepté par la Compagnie, à la gare de départ, est présumé suffisant et conforme à l'usage adopté (*Saint-Etienne. Comm. 30 janvier 1903*).

En cas d'avarie, l'absence de vérification et de réserves ne crée contre le transporteur, que la présomption de faute établie par l'article 103 du C. Com., présomption que le transporteur peut détruire en prouvant que l'avarie provient du vice propre de la chose ou est imputable à une faute de l'expéditeur. (*Nantes. Comm. 15 février 1899*; — *Lyon. Comm. 17 février 1899*; — *Toulouse. 24 novembre 1904*; — *Cass. 10 juillet 1905*; — *5 août 1905*).

Lorsqu'une marchandise non emballée n'a été acceptée par la Compagnie que sous réserves formelles, l'expéditeur ne peut, en cas d'avarie, se borner à invoquer, d'une manière indéterminée, la responsabilité du transporteur. Il doit au contraire indiquer d'une manière précise la faute génératrice de l'avarie et établir l'existence de cette faute. (*Montpellier. 17 juin 1905*.)

Aucune disposition légale ou réglementaire n'oblige les Compagnies à vérifier au départ ou en cours de route l'état des marchandises qui leur sont confiées non plus qu'à faire aucune réserve à cet égard. (*Cass. 1^{er} juin 1898*.)

L'emballage se fait suivant la nature des marchandises dans des caisses, dans des sacs; souvent même, l'emballage est absolument inutile ou impossible en raison des dimensions ou du peu de danger de détérioration; il n'y a pas de règlement prescrivant tel ou tel mode d'emballage, il doit se faire toutes les fois qu'il est possible.

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées en vrac que par wagon complet d'au moins 4000 kilos, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet.

Pour qu'une marchandise remise en vrac puisse être refusée, il faut que la confusion avec une autre soit possible ou qu'elle lui fasse courir des risques d'avarie.

Les Compagnies peuvent refuser les marchandises présentant des traces d'avaries ou de coulage sérieux, alors même que l'expéditeur prendrait à son compte les risques de transport. (*Cass. 4 juillet 1876*). (1).

Factage et Camionnage au domicile à la gare. — L'expéditeur doit conduire ou faire conduire les marchandises à la gare de départ; il peut aussi les faire prendre à son domicile par la Compagnie lorsqu'il existe un service de factage et de camionnage au départ.

Le transport des marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare de départ ou de la gare d'ar-

rivée au domicile du destinataire s'appelle *factage* s'il s'agit de marchandises transportées en grande vitesse et *camionnage* pour les marchandises transportées en petite vitesse.

Généralement, dans les grandes villes, les Compagnies établissent un service de camionnage qui prend les marchandises au domicile des expéditeurs ou des bureaux de ville qui reçoivent directement les marchandises.

L'établissement de ce service est purement facultatif pour elles. (*Cass. 20 mai 1865 S. 65.1.338*; *15 juillet 1874 S. 74.1.331*; — *23 février 1876 S. 76.1.127*); mais une fois qu'il est établi, il ne fonctionne plus facultativement.

Quand elles consentent à établir un service de factage et de camionnage au départ, il est alors réglementé comme celui qui fonctionne dans le sens inverse et soumis à des conditions et des tarifs qui doivent être homologués par l'autorité supérieure; les Compagnies ne peuvent donc en aucun cas les enfreindre et traiter de gré à gré avec les particuliers. (*Cass. 20 mai 1865*.)

En établissant ces services les Compagnies se livrent à une industrie absolument distincte de celle pour laquelle elles ont obtenu un monopole, elles sont responsables des fautes de leurs préposés (Loi du 15 juillet 1843, art. 22), de même qu'elles répondent des intermédiaires qu'elles se substituent (Article 52 du cahier des charges).

Elles ne peuvent pas favoriser pour les heures d'entrée et de sortie des gares leurs camionneurs au détriment des autres entrepreneurs de camionnage. Cependant un arrêté du ministre des Travaux publics du 12 mai 1883 a autorisé les Compagnies à donner accès dans leurs gares deux heures après leur fermeture réglementaire aux marchandises reçues dans les bureaux de ville et transportées par leurs camionneurs.

Les bureaux d'expédition où les Compagnies reçoivent des marchandises (*Bureaux de ville*) doivent être considérés comme des succursales de la gare où ces marchandises doivent être chargées. — Ils ne peuvent être assimilés au domicile des expéditeurs, et, dès lors, les Compagnies n'ont droit à aucun délai supplémentaire pour leur transport de ces bureaux à la gare dont ils sont des sortes d'annexes. (*Cass. 24 mai 1869*.)

Les délais de factage sont de 24 heures et courent de l'heure de réception de l'ordre d'enlèvement ou de la remise dans les bureaux de ville. (*Cass. 21 janvier 1890*). *Saint-Etienne. Corr. 13 décembre 1899. Comm. 12 juin 1903. Cass. 12 juin 1901*.

Embranchements particuliers. — Les propriétaires de mines et usines ont le droit d'exiger que la Compagnie établisse des embranchements reliant à la voie ferrée; les frais de construction et d'entretien de l'embranchement sont à la charge des propriétaires dans l'intérêt desquels l'embranchement est construit. La Compagnie doit alors amener ses wagons à l'entrée de l'embranchement; ils doivent être chargés dans un délai de 6 heures si l'embranchement n'a qu'un kilomètre; le délai est augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus, non compris les heures de nuit. Les propriétaires doivent une taxe pour la location des wagons, pour le parcours et la desserte des embranchements. *Art. 62. cahier des charges. Cass. 14 novembre 1860*.

(1) Voir page 1045 pour les abréviations.

Cass. 21 décembre 1864. S.67.1.81.) Seine-Comm. 18 mars 1898.

La Compagnie est fondée à exiger une taxe supplémentaire, arrêtée d'accord entre les parties, à raison des difficultés matérielles existant pour amener les wagons à la tête du raccordement, ces difficultés étant susceptibles de varier avec chaque embranchement et le cahier des charges ne pouvant fixer à l'avance la redevance due sur ce point. (*Seine, Comm. 18 mai 1898.*)

Lorsqu'après avoir fixé à tant d'heures, « non compris les heures de nuit » la durée normale du séjour des wagons sur les embranchements particuliers, un tarif de chemins de fer, dans le même article, établit pour le cas d'excédents de séjour, une taxe complémentaire basée sur la durée de ces excédents, la défalcation des heures de nuit édictée pour la première période doit être considérée comme également applicable aux périodes subséquentes. (*Cass. 21 mars 1900.*)

Quand il existe un embranchement la Compagnie est tenue de livrer ses wagons trois jours après la demande qui en est faite par l'expéditeur. (*Cass. 3 mars 1875. S.75.1.275.*)

En dehors de ce cas la convention par laquelle une Compagnie s'engagerait à mettre un nombre déterminé de wagons à la disposition d'un expéditeur pour le chargement de ses marchandises constituerait un avantage particulier, dès lors illicite. (*Cass. 30 mai 1876, S.76.1.319; 22 janvier 1878.*)

Les cahiers des charges ou les décisions ministérielles qui déterminent le prix des wagons sur les embranchements industriels n'ont pas d'effet rétroactif. En conséquence, lorsque antérieurement à une époque où ces embranchements n'étaient soumis à aucun règlement ni à aucun tarif, un industriel a traité avec une Compagnie de chemins de fer pour le prix de cette fourniture de wagons, il n'y avait là qu'un contrat purement privé qui doit être observé quand bien même un règlement administratif viendrait par la suite élever, pour ces embranchements industriels, le prix consenti par la Compagnie. L'application et l'interprétation de ces traités sont de la compétence judiciaire (*Douai, 21 décembre 1896; — Cass. 15 février 1899; 11 novembre 1901; — Lyon, 10 juillet 1901.*)

Heures d'ouverture et de fermeture des gares. — Pour la remise et la livraison des marchandises, le service des gares est ainsi réglé :

Gares à grande vitesse	}	du 1 ^{er} avril au 30 septembre. — Ouvertes à 6 h. du matin, fermées à 8 h. du soir.
		du 1 ^{er} octobre au 31 mars. — Ouvertes à 7 h. du matin, fermées à 8 h. du soir.
Gares à petite vitesse	}	du 1 ^{er} avril au 30 septembre. — Ouvertes à 6 h. du matin, fermées à 6 h. du soir.
		du 1 ^{er} octobre au 31 mars. — Ouvertes à 7 h. du matin, fermées à 8 h. du soir.

Les dimanches et jours fériés les gares, grande vitesse, ne sont ouvertes que jusqu'à 10 heures du matin, sauf pour les denrées, qui peuvent être reçues et expédiées jusqu'à midi.

Depuis le 1^{er} octobre 1898, les gares sont fermées au service de la *petite vitesse*, les dimanches et jours fériés à 9 heures du matin, pour toutes les marchandises, y compris les marchandises par wagons complets; il n'est fait d'exception que pour les animaux vivants, les denrées et les comestibles qui

pourront être reçus et livrés jusqu'à 10 heures du matin.

Le seul fait, par une Compagnie, de prendre en charge des marchandises à une heure de fermeture réglementaire de la gare, pour en opérer le transfert à grande vitesse, ne saurait imposer à ladite Compagnie l'obligation de faire partir la marchandise par le premier train utile après l'expiration du délai de trois heures qui lui est accordé; le train réglementaire d'expédition est le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et partant trois heures après l'ouverture de la gare. (*Cass. 27 novembre 1905.*)

II. — Expéditions.

Lettre de voiture et récépissé. — Toute expédition est constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, au timbre de 70 centimes, dont un exemplaire restera entre les mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La lettre de voiture ne peut contenir que les indications prévues par l'article 102 C. Com. Toute clause de nature à aggraver la responsabilité de la Compagnie, toute indication étrangère au contrat de transport, offrent le caractère d'une correspondance ouverte privée entre l'expéditeur et le destinataire et, comme telles, tombent sous le coup de la loi du 27 prairial, en IX, sur le monopole des Postes. (*Nîmes, 19 mai 1905.*) De même la Compagnie ne peut, sans engager sa responsabilité, y ajouter aucune modification, rectification ou surcharge, sans que le tout soit expressément approuvé par le signataire de la feuille d'expédition.

La lettre de voiture devant toujours, comme titre de transport, accompagner la marchandise transportée, c'est avec raison que le destinataire se refuserait à prendre livraison de sa marchandise, lorsque la lettre de voiture, ne pouvant être produite comme jointe à l'envoi, il ne peut se rendre compte que le colis à lui présenté est bien celui qui lui appartient (*Saint-Etienne, 8 février 1899 — 22 novembre 1899.*)

Une Compagnie ne peut remettre la marchandise à un destinataire autre que celui qui lui a été taxativement désigné sur la lettre de voiture; sinon elle commet une faute de nature à engager sa responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur (*Cass. 30 mars 1903.*)

La remise anticipée de la lettre de voiture au destinataire constitue, de la part de la Compagnie, un acte de complaisance qui ne peut être invoqué contre elle pour l'obliger à la livraison immédiate des marchandises (*Lyon, Comm. 23 janvier 1903.*)

Aux termes de l'article 101, C. Com. lorsqu'une expédition de marchandises est faite par l'entremise d'un commissionnaire, la lettre de voiture forme contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier. L'expéditeur est donc autorisé à s'en prévaloir et peut directement agir contre le voiturier; la loi n'exige pas qu'il soit dénommé dans la lettre de voiture; il suffit que sa qualité soit dûment établie. (*Cass. 22 juin 1903.*)

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, les Compagnies seront tenues de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature, le poids de l'expédition, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Le récépissé, dit la circulaire ministérielle du 14 juin 1864, doit être délivré d'office, à l'expéditeur, alors même que celui-ci ne le demande pas.

Le visa du transporteur sur la déclaration d'expédition n'est que la preuve que la marchandise a été

présentée; le récépissé, au contraire, est la preuve qu'elle a été acceptée au transport. (*Cass. 4 juillet 1876.*)

Le récépissé à Expéditeur est non seulement la preuve du contrat de transport, mais encore des obligations qui résultent de ce contrat. Aux termes de l'article 49 du cahier des charges il doit énoncer: la nature, le poids et la désignation (caisse, fardeau, balle, panier), c'est-à-dire le genre d'emballage de la marchandise, le nom et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Le porteur du récépissé à expéditeur peut faire surseoir au transport, l'interrompre s'il est en cours de route, en prendre livraison, désigner un nouveau destinataire, le transmettre à un tiers qui, par le fait, deviendra propriétaire de la marchandise transportée. (*Cass. 5 décembre 1873. — Paris. Com., 18 octobre 1894.*)

Tant que le récépissé remis par une Compagnie à l'expéditeur ne lui a pas été présenté par le destinataire, la Compagnie, mandataire de l'expéditeur, doit se conformer aux ordres de celui-ci, et spécialement elle ne peut remettre la marchandise au destinataire lorsqu'il est constant que l'expéditeur lui en a fait défense. (*Cass. 15 novembre 1893.*)

Ainsi l'expéditeur a le droit d'interdire à une Compagnie de chemins de fer de livrer des marchandises à un destinataire en faillite: la Compagnie engagerait sa responsabilité si elle passait outre aux instructions de l'expéditeur, surtout si celui-ci a fait signifier une saisie-arrêt sur les marchandises (*Montpellier, 30 mars 1905.*)

Toutes les marchandises présentées à la gare doivent être inscrits sur un livre d'entrée. C'est cette inscription qui règle l'ordre dans lequel les transports sont opérés.

Par trois arrêts 22 janvier 1878, 10 décembre 1883, 30 juin 1896, la Cour de Cassation a décidé que les Compagnies ne devaient en principe que recevoir les marchandises dans leurs gares et les expédier sans tour de faveur en suivant l'ordre de leur enregistrement.

Lorsque l'expéditeur présente ses marchandises à la gare, la Compagnie est tenue de lui fournir des wagons spéciaux aménagés pour le genre de transport à accomplir. (*Cass. 17 août 1874. S.74.1.492.*)

Toute Compagnie est tenue de recevoir les objets destinés à un lieu situé en dehors de son réseau et desservi par une ligne ferrée. (*Cass. 20 juillet 1875.*)

Quand une marchandise est à destination d'une localité non desservie par une Compagnie de chemin de fer, l'expéditeur doit indiquer sur sa déclaration à quelle gare la marchandise doit être adressée.

Les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter les marchandises quand un cas de force majeure empêche les expéditions: une inondation, une invasion, un arrêté ministériel portant réquisition du matériel. — Ne constituent pas un cas de force majeure le manque de matériel et l'encombrement des gares.

L'expéditeur reçoit un récépissé indiquant le nombre, la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire et le prix total du transport. En envoyant ce récépissé au destinataire, l'expéditeur lui confère les avantages que la loi attache à la possession. Par exemple, le destinataire deviendra par ce moyen créancier gagiste, ou bien propriétaire incommutable des marchandises dont il pourra dès lors payer le prix en toute sûreté.

Un autre récépissé, mentionnant les tarifs, indiquant l'itinéraire et donnant le détail des sommes

perçues, accompagne l'expédition et doit être remis au destinataire.

Déclarations. — Toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration faite par l'expéditeur sur un imprimé fourni par la Compagnie.

1° Cette déclaration doit être datée et signée;

2° La déclaration doit indiquer les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire; l'indication du département dont fait partie le lieu de destination n'est pas obligatoire (*Saint-Etienne. Comm. 22 janvier 1903.*)

3° Elle indique le nombre, le poids, la nature des colis et leur valeur, s'ils contiennent des objets taxés *ad valorem*; leurs numéros, marques ou adresses;

4° Elle indique enfin si la marchandise doit être ou non camionnée au domicile du destinataire. En l'absence de cette indication, la marchandise sera adressée à domicile, dans les localités où il existe un service de factage, pour la grande vitesse, et restera en gare, pour la petite vitesse;

5° Il faut mentionner si le transport est fait en port dû ou en port payé;

6° On doit indiquer s'il y a une somme à faire suivre soit comme *déboursés* soit comme *remboursement*. On donne le nom de *déboursés* aux frais dont une expédition peut être grevée, et de *remboursement* au prix de vente des marchandises. L'avance des déboursés aux expéditeurs n'est pas obligatoire pour les Compagnies;

7° S'il s'agit de colis soumis aux droits d'*octroi* ou de *douane*, l'expéditeur doit fournir à la Compagnie toutes les pièces et renseignements nécessaires de manière que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

La déclaration de la nature des marchandises est très importante; elle a pour but de déterminer le tarif à appliquer;

8° Elle mentionne si le transport a lieu par la grande ou la petite vitesse.

Fausse déclarations. — Les Compagnies ne peuvent en pratique vérifier tous les colis qui leur sont remis; elles s'en rapportent en général à la déclaration des expéditeurs. Ces derniers font parfois des déclarations inexactes surtout pour éviter les taxes *ad valorem* qui frappent certains objets.

En cas de fraude, les Compagnies ont droit au complément du prix dû, et elles peuvent être déchargées de toute responsabilité pour perte ou avarie. Toute fraude peut aussi rendre passible des peines prononcées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, et par l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. (*Cass. 12 mars 1875. — 16 décembre 1882. — Paris. Corr. 7 janvier 1896. — 18 mai 1897. — 16 mars 1899.*)

Les tarifs énumèrent avec grand soin les catégories d'objets soumis à la taxe proportionnelle *ad valorem*. — Et cependant il y a là une source intarissable de procès entre les expéditeurs et les Compagnies.

Ainsi il a été jugé que:

Les objets dits « nouveautés », spécialement les châles de l'Inde; les soieries, les fourrures, etc.

Les articles de mercerie, ce qui comprend certaines guipures et non les dentelles;

Les articles de papeterie;

Les objets précieux, des passementeries en or et argent par exemple;

Les articles d'horlogerie, l'argenterie de roultz;

Les coupons d'obligation au porteur retirés de la circulation après paiement et expédiés par le banquier chargé de les acquitter, comme pièces de comptabilité, ne sont pas soumis à la taxe *ad valorem*.

Pour tous ces objets et autres analogues, aucune déclaration de valeur n'est nécessaire; l'expéditeur, en cas de perte, doit en obtenir le remboursement intégral, même dans le cas où la déclaration n'aurait pas été faite. (*Cass. 10 mars 1869. S. 69.1.295. — Aix, 18 juin 1870. S. 72.2.13. — Cass. 5 mars 1872. S. 72.1.299; 4 juin 1872. S. 72.1.300; — 11 juin 1872. S. 72.1.300. — Amiens, 3 juin 1905.*)

Encore, bien que l'expéditeur ait réclamé le tarif le plus réduit, l'application de ce tarif est de stricte interprétation et ne peut créer une présomption en faveur de la Compagnie quant à son obligation de réparer le préjudice. (*Seine. Comm. 29 octobre 1903.*)

Dans tous les cas, c'est à l'expéditeur à prouver la valeur des objets égarés et le préjudice que lui cause cette perte.

La Compagnie qui constate une expédition frauduleuse peut obtenir communication des livres de l'expéditeur pour s'assurer de la sincérité des expéditions antérieures;

La fausse déclaration constitue une contravention simple et le contrevenant encourt personnellement la responsabilité pénale, même quand il prouverait qu'il n'a agi que pour le compte de son patron. (*Cass. 9 août 1872. S. 72.2.49. — Caen, 9 mai 1877. S. 78.2.49.*)

Le patron qui n'a ni remis au chemin de fer, ni signé les notes d'expédition, ne peut être considéré comme l'auteur de l'infraction — mais il doit être poursuivi comme complice, lorsqu'il est constant et bien établi qu'il a donné les instructions nécessaires pour faire la déclaration incriminée (*Alger, 2 mai 1896; — Bordeaux, 12 mai 1897; — Paris. Corr. 23 mars 1897; — 4 décembre 1897; — 12 janvier 1899; — 1^{er} avril 1905.*)

La contravention réside tout entière dans le fait matériel de la fausse déclaration, sans qu'il y ait lieu de rechercher ni la bonne foi, ni l'intention des parties. (*Cass. 12 mars 1875; — 3 avril 1877; — Paris. Corr. 28 novembre 1895. — Cass. 10 décembre 1897.*)

Les Compagnies qui ont des motifs de présumer la fraude peuvent exiger l'ouverture des colis; elles le peuvent encore pour cette raison qu'elles sont tenues de remettre les colis en bon état au destinataire; elles peuvent aussi, pour cette même raison, refuser ceux dont l'emballage est défectueux.

Dans le cas où la marchandise ne serait pas en bon état intérieur ou extérieur, les Compagnies qui acceptent de les transporter peuvent exiger une décharge de l'expéditeur, soit dans un bulletin de garantie, soit sur la déclaration même; elles peuvent même refuser les marchandises.

— La dénomination inexacte de la marchandise expédiée ne constitue une contravention que tout autant qu'il s'agit d'objets emballés. (*Narbonne, 19 novembre 1901.*)

Paiements. — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé; toutefois les objets sujets à détérioration, ou sans valeur réelle, ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

Déboursés. — On entend par *déboursés* les menus frais nécessités par le transport du domicile de l'expéditeur à la gare; les frais d'emballage, de régio des liquides, etc., etc., et généralement les

dépenses d'expédition qui, d'après le contrat de vente incombent au destinataire.

L'avance de ces déboursés peut être refusée par la Compagnie qui a la faculté d'en différer le paiement jusqu'après encaissement; mais elle ne peut refuser d'en prendre l'encaissement à sa charge, de même qu'elle ne peut refuser le transport des marchandises grevées de déboursés. (*Paris, 4 janvier 1862. Toulouse, 26 janvier 1866.*)

N'en faisant pas l'avance, la Compagnie ne peut, si elle effectue le recouvrement, les soumettre à une taxe ou les grever de frais quelconques. (*Idem.*)

L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie, et au transit d'une ligne de chemin de fer sur une autre.

Remboursements. — Le remboursement représente la valeur de la marchandise expédiée, et n'est payable par la Compagnie qu'après encaissement.

Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement sont soumises au retour à la taxe portée au tarif général pour le transport des finances. Toutefois, il existe pour les retours d'argent des prix spéciaux (0 fr. 00252 par 1000 fr. et par kilomètre); minimum de perception 0 fr. 40.

Le retour d'argent est assujéti au timbre des colis de grande vitesse (0 fr. 35); ce droit de timbre est supporté par l'expéditeur de la marchandise. (*Loi du 16 février 1874. Article 10.*)

Une Compagnie qui a délivré des marchandises dont elle ne devait se dessaisir que contre remboursement est responsable, vis-à-vis de l'expéditeur, jusqu'à concurrence du prix porté sur la déclaration, et elle ne saurait se soustraire à cette obligation sous le prétexte que le destinataire n'en a pas effectué le paiement. (*Gien. Com. 8 mars 1870. Paris. Com. 12 décembre 1893. — Boulogne-sur-Mer. Comm. 22 mars 1904.*)

La marchandise grevée de remboursement, frappée de saisie-arrêt au préjudice du destinataire, ne cesse pas d'appartenir à l'expéditeur tant que le transporteur ne s'en est pas dessaisi. Dès lors le transporteur se mettrait en faute en refusant de la restituer à l'expéditeur. (*Cass. 26 avril 1882. — 13 avril 1885.*)

III. — Formalités de douane et d'octroi.

Ainsi que nous venons de le voir, les expéditeurs doivent joindre à la feuille d'expédition toutes les déclarations relatives aux droits de *douane*, d'*octroi* ou de *régie* dont peuvent être frappées les marchandises qu'ils expédient.

Douane. — Les droits de douane peuvent être définis: des impôts indirects qui frappent l'exportation et l'importation de certaines marchandises. Ces droits sont établis en vertu de lois ou de traités de commerce qui en fixent la nature et l'importance et sont sanctionnés par le Parlement.

Pour la perception de ces droits, il faut distinguer les marchandises selon qu'elles sont prohibées ou non à l'exportation ou à l'importation.

Les marchandises prohibées ne peuvent entrer en France ou en sortir. Néanmoins ces marchandises peuvent être importées en France, sans amende ni paiement de droits, au moyen du *transit* ou de l'*entrepôt*, mais à charge d'être réexportées; et, de même, les marchandises françaises dont la sortie est prohibée ou frappée de droits, peuvent être exportées en franchise avec un *passavant* ou un *acquît-à-caution* à charge d'être ramenées en France dans un délai déterminé.

Sont *prohibés à l'entrée, exclus de l'entrepôt, du transit et de la circulation*, tous produits étrangers, naturels ou fabriqués, portant soit sur eux-mêmes, soit sur des emballages, caisses, ballots, enveloppes, bandes ou étiquettes, etc., une marque de fabrique ou de commerce, un nom, un signe ou une indication quelconque de nature à faire croire qu'ils ont été fabriqués en France ou qu'ils sont d'origine française.

Cette disposition s'applique également aux produits étrangers, fabriqués ou naturels, obtenus dans une localité de même nom qu'une localité française, qui ne porteront pas, en même temps que le nom de cette localité, le nom du pays d'origine et la mention « importé » en caractères manifestement apparents. (Article 15 de la loi du 11 janvier 1892.)

Entrepôts. — Les marchandises placées en entrepôt sont réputées hors de France pour ce qui concerne la perception des droits.

L'entrepôt est ou *réel* ou *fictif*. L'entrepôt *réel* est établi dans un local gardé par la Douane. L'entrepôt *fictif* est constitué dans les magasins de commerce. L'entrepôt *réel* peut être ouvert à la fois aux marchandises tarifées et aux marchandises prohibées : il peut n'être ouvert qu'aux marchandises tarifées. Il n'est admis en entrepôt *fictif* que des marchandises tarifées et des seules espèces pour lesquelles cet entrepôt est établi.

Il existe quelques entrepôts réels, dits *spéciaux*, qui ne peuvent recevoir qu'un petit nombre de marchandises, et pour des destinations déterminées. Ce sont : Boulogne, Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Fécamp, Gravelines, Morlaix, Roscoff, Saint-Malo.

Nota. — Les marchandises exemptes de droits à l'entrée ne peuvent être reçues ni en entrepôt *réel* ni en entrepôt *fictif* (sauf pour les rhums ou tafias des colonies françaises, lorsque la demande en est faite en vue de conserver aux produits la marque de leur origine).

Entrepôts réels pour les marchandises non prohibées : Abbeville, Agde, Arles, Besançon, Cambrai, Chambéry, Cherbourg, Douai, Le Légué, Lorient, Morlaix, Port-Vendres, Roanne, Rochefort et Toulon.

Entrepôts ouverts aux marchandises prohibées ou non : Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Cette, Charleville, Dieppe, Dijon, Dunkerque, Fécamp, Granville, Gravelines, Le Havre, Honfleur, La Pallice, La Rochelle, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Paris, Rouen, Saint-Étienne, Saint-Malo, Saint-Nazaire, Saint-Ouen, Saint-Quentin, Saint-Servan, Saint-Valéry-sur-Somme, Toulouse, Tours, Valenciennes, Vannes (fictif seulement).

Déclarations. — Toute marchandise qui entre en France ou qui en sort doit être présentée au plus prochain bureau et déclarée en douane. (Loi du 16 mai 1836, art. 19.)

La valeur à déclarer est celle que les marchandises ont dans le lieu et au moment où elles sont présentées à la Douane. Elle comprend ainsi, outre le prix d'achat à l'étranger, les frais postérieurs à l'achat, tels que les droits de sortie acquittés aux douanes étrangères, le transport ou le fret, l'assurance, etc.; en un mot tout ce qui contribue à former, à l'arrivée en France, le prix marchand de l'objet (les droits d'entrée non compris).

Les déclarations ne peuvent être faites par *anticipation* à l'arrivée des marchandises.

Les déclarations doivent être au moins signées par les déclarants. — Elles sont affranchies du timbre. — Elles doivent contenir toutes les indications nécessaires pour l'application du tarif : provenance, origine, nature, espèce et qualité des

marchandises; et, suivant le cas, leurs poids, nombre, mesuro ou valeur.

Les déclarations doivent indiquer le nom, l'état ou profession et le domicile de la personne à qui les marchandises sont adressées.

En marge des déclarations, doivent être mis les marques et numéros des colis.

Les déclarations faites et déposées peuvent être rectifiées dans le jour de la déclaration, mais avant la visite.

Les employés peuvent, s'ils le jugent convenable, liquider les droits sur les déclarations, sans procéder à la vérification des marchandises.

Sont réputées fausses déclarations toutes celles de nature, si elles étaient admises sans contrôle, à frustrer le Trésor ou à éluder une prohibition.

La déclaration doit être faite dès l'arrivée, sauf pour les marchandises arrivées sous le régime du transit international, auquel est accordé le délai de trois jours.

Si la valeur est contestée, on pourra procéder à une expertise que l'importateur a le droit de demander aussi bien que la Douane.

Les droits d'importation ou d'exportation sont perçus dans les bureaux situés sur les côtes ou les frontières pour les objets transportés par les voyageurs et conservés avec eux comme bagages à la main.

Ils peuvent être payés au départ par l'expéditeur, ou à l'arrivée à destination par le destinataire. Dans le premier cas ces droits constituent des déboursés qui sont recouverts par la Compagnie du chemin de fer pour l'expéditeur; dans le second cas, ces droits sont avancés par la Compagnie qui se fait rembourser par le destinataire.

Octroi. — Les droits d'octroi sont des taxes imposées au profit d'une commune sur certaines denrées ou marchandises qui y sont introduites, récoltées, préparées ou fabriquées.

Ces taxes sont votées par les conseils municipaux et autorisées par décret rendu sur avis du Conseil d'Etat.

L'expéditeur d'une marchandise qui, sur le refus du destinataire, lui a été retournée, doit à la Compagnie transporteur, le remboursement des droits d'octroi que celle-ci a dû payer. Et ladite Compagnie ne peut être considérée comme en faute pour n'avoir pas, lors de la réexpédition, demandé à l'octroi la restitution de ces droits qui n'est prévue par aucune loi. (Cass. 4 juillet 1904.)

Droits d'entrée. — A côté des droits d'octroi, il convient de placer les droits d'entrée, qui sont perçus au profit du Trésor, sur les boissons entrant dans une ville de plus de 4.000 habitants.

En matière d'octroi, les droits ne peuvent, pour les alcools, excéder le droit d'entrée, pour les alcools dénaturés, le quart de ce droit d'entrée et pour les vins, cidres, poirés, etc., le tiers de ce même droit.

L'*acquit-à-caution* peut se définir : une expédition délivrée par les contributions indirectes ou par l'administration des douanes et destinée à accompagner certaines marchandises soumises aux droits, ou des boissons destinées à une personne assujettie aux exercices des contributions, ou lorsque le lieu de destination est une ville soumise à la taxe unique ou l'étranger.

L'*acquit-à-caution* mentionne les quantités, espèces et qualités des boissons, les lieux d'enlèvement et de destination, le jour et l'heure de départ; les nom et prénoms, demeure et profession des expéditeurs, voituriers, acheteurs ou destinataires. L'*acquit fixe* le délai du transport qui est, en général, de 24 heures par 25 kilomètres; il se calcule d'heure à heure,

Le transport doit être effectué aux jours ou heures spécifiés et déterminés dans l'acquit.

Les acquits à-caution doivent être déchargés, c'est-à-dire que l'on doit faire constater que la marchandise transportée a quitté le territoire ou qu'elle est parvenue à destination et que les droits ont été payés s'ils n'ont été payés au départ, selon que la ville destinataire est rédimée ou non, s'il s'agit de droits de régie.

Le coût de l'acquit-à-caution est de 0 fr. 50, y compris le timbre.

Le *congé* est une expédition délivrée aux particuliers lorsque les droits sont acquittés au départ; il contient les mêmes indications que l'acquit-à-caution; il doit également accompagner les marchandises transportées et sujettes aux droits. Le coût est de 0 fr. 20.

Le *passavant* est une expédition employée lorsqu'il s'agit de vin, cidre, poiré, hydromel, dans le cas où il y a exemption de droits de circulation. — Le coût en est de 0 fr. 50. *En matière de douane* le passavant est un permis de circulation pour le transport d'un port de France à un autre port de France, ou d'un lieu français à un autre lieu français, en passant par l'étranger.

Le *laissez-passer* est un titre de mouvement que les propriétaires récoltants ou marchands de gros sont autorisés à se délivrer provisoirement, dans le cas où il n'existe pas de recette buraliste dans le lieu de leur résidence. Un registre leur est remis à cet effet par l'Administration. Il est dû un droit de timbre de 0 fr. 10 par chaque laissez-passer.

Le *passé-débout* est une expédition employée pour les marchandises qui ne doivent que traverser la commune sujette au droit d'entrée ou y séjourner moins de 24 heures. A Paris les marchandises sont escortées par des employés. A défaut d'escorte les droits sont consignés à l'entrée et remboursés à la sortie. Quelle que soit la durée du séjour des marchandises dans une commune, elles peuvent être adressées en franchise au moyen d'une déclaration d'entrepôt dans un magasin public ou particulier. Le droit n'est perçu, à la sortie, que sur les marchandises non représentées et dont la non-sortie de la commune est justifiée.

Régie. — Les droits de régie sont également des impôts indirects qui frappent le transport en France de certains objets de consommation, les vins et les alcools.

Ces droits sont établis en vertu d'une loi qui en fixe la quotité.

En principe, aucun enlèvement de boissons ne peut s'opérer sans déclaration préalable de l'expéditeur ou de l'acheteur et sans que le conducteur soit muni d'un *congé*, d'un *acquit-à-caution* ou d'un *passavant* pris au bureau de la régie.

En conséquence, c'est à bon droit que le destinataire de liquides à base d'alcool, expédiés à son adresse par voie de chemin de fer, refuse d'en prendre livraison lorsque les pièces de régie qui devaient accompagner cette marchandise ne sont pas représentées, le retraitement de la marchandise dans de pareilles conditions irrégulières pouvant l'exposer à des poursuites correctionnelles — même pour le cas où la Compagnie offrirait de substituer, provisoirement, aux titres non représentés, de nouveaux titres à établir par l'administration locale, cette offre n'étant pas de nature à faire disparaître complètement la possibilité de poursuites correctionnelles de la part de l'administration des contributions indirectes. (*Saint-Etienne. Comm. 23 janvier 1909*)

IV. — Tarifs.

Les tarifs sont arrêtés et définitivement fixés par les cahiers des charges annexés aux lois et décrets de concession. Ils doivent être homologués et publiés. Dès ce moment, ils sont obligatoires et ont force de loi pour ou contre les Compagnies. Ils sont d'ordre public et doivent être appliqués à la lettre par les Tribunaux. (*Cass. 12 mars 1890.*)

Les expéditeurs et destinataires ne sauraient exciper de leur ignorance ni se prévaloir d'une erreur où les auraient induits, sur les conditions d'un tarif, les renseignements fournis par les agents des Compagnies. (*Cass. 8 mai 1889; — 29 décembre 1896; — 21 janvier 1901; — 6 mai 1903; — Bordeaux 2 juin 1903; — Orléans 18 mars 1904.*)

Les tarifs homologues étant seuls applicables, une formule nouvelle emportant dérogation à un tarif précédent, et adoptée par une Compagnie dans la nouvelle édition du « Recueil Chaix », constitue une erreur matérielle susceptible de redressement, et, n'ayant pas été régulièrement homologuée, n'a par suite aucune autorité entre les parties. (*Lyon 6 mars 1904.*)

Aussi toute convention expresse ou tacite en vue d'y déroger est radicalement nulle; toute erreur commise dans leur application donne lieu à rectification, action en détaxe ou en surtaxe.

La rectification des erreurs de taxe au préjudice ou à l'avantage d'une Compagnie n'a d'autres conséquences que le paiement d'un complément de taxe dans un cas et de remboursement de surtaxe dans l'autre. Les tarifs homologués ayant force de loi et étant censés connus des parties, on ne saurait mettre à la charge de la Compagnie la responsabilité des suites d'une erreur commise. (*Cass. 8 juillet 1903. — Nantes. Comm. 29 mai 1897 — Saint-Etienne. Comm. 26 avril 1899. — Saint-Etienne. Comm. 14 mars 1902.*)

Le relèvement d'un tarif abaissé ne peut avoir lieu qu'après le délai de un an.

Les tarifs se divisent en plusieurs catégories :

Le tarif maximum légal est celui qui a été accordé à la Compagnie au moment de la concession.

Il a été remplacé en raison de ses prix élevés par les tarifs généraux qui s'appliquent aux transports de toute nature.

Les prix ont encore été abaissés par les tarifs spéciaux concernant des transports faits dans certaines conditions.

Les prix de transport sont abaissés en compensation de certains avantages faits par l'expéditeur aux Compagnies, en permettant de dépasser les délais ordinaires de transport, en fournissant une quantité de marchandises suffisante pour remplir un wagon, ou limitant l'indemnité en cas de retard.

Les tarifs spéciaux constituant une faveur pour l'expéditeur ne peuvent être appliqués que sur sa demande expresse.

Parmi les tarifs spéciaux il faut citer les tarifs différentiels; les tarifs de détournement, de transit, d'exportation.

Il faut signaler encore la division en tarifs communs et internationaux, selon qu'ils sont arrêtés entre plusieurs Compagnies françaises ou entre des Compagnies françaises et des Compagnies étrangères.

Pour l'application du tarif, on procède par voie d'assimilation, en ce sens qu'une marchandise non dénommée au tarif général est rangée dans la classification de la série dont elle se rapproche le plus par sa nature et par ses éléments essentiels. Les tarifs spéciaux, au contraire, constituant une déro-

gation au droit commun, il y a lieu de les interpréter et appliquer strictement, sans qu'il soit possible de procéder par voie d'assimilation; dès lors, il faut recourir au tarif général quand, dans le tarif spécial, on ne trouve aucune dénomination s'appliquant littéralement à l'objet à transporter. (*Saint-Etienne. Comm. 12 février 1903*).

Les tarifs spéciaux accordant des réductions de prix importantes à ceux qui en profitent contre certaines restrictions au profit de la Compagnie, constituent, au regard des parties, des contrats spéciaux dont elles ne peuvent s'exonérer. (*Seine. Comm. 12 mars 1903*).

Lorsqu'un tarif particulier, abrégéant les délais, mais augmentant le prix du transport de certaines marchandises n'est applicable que tout autant qu'il est requis expressément par l'expéditeur dans sa déclaration, les expéditions sont, à défaut de demande expresse, soumises de plein droit aux prix et conditions du tarif général. (*Cass. 6 juillet 1904*).

Les expéditeurs ont le droit de scinder, s'ils y trouvent avantage, le parcours effectué par leurs marchandises et à réclamer la soudure des deux tarifs. (*Cass. 7 juillet 1903*). Et la mention du point de soudure, obligatoire d'après les termes du tarif, ne saurait être remplacée par aucune autre mention, telle que la demande du tarif le plus réduit ou d'un certain itinéraire. (*Amiens. 7 juin 1902*).

Lorsque, d'un commun accord entre l'expéditeur et la Compagnie, un tarif général a été appliqué, ce tarif devient la loi des parties et il n'est loisible ni à l'une ni à l'autre de revenir sur le choix ainsi fait du tarif général, alors même que la marchandise, objet du transport, vu la dénomination propre à sa nature, aurait pu voyager sous l'empire d'un tarif spécial à prix réduit. Et la Compagnie transporteur, poursuivie en indemnité pour retard dans le transport, ne saurait utilement invoquer l'erreur commise et se prévaloir des dispositions d'un tarif spécial à prix réduit, pour allonger, par ce moyen, les délais de transport et dégager sa responsabilité. (*Saint-Etienne. Comm. 12 février 1903*).

Lorsque l'expéditeur de marchandises en petite vitesse ne spécifie pas l'itinéraire qu'elles doivent suivre et se borne à demander le tarif le plus réduit, les Compagnies satisfont à toutes leurs obligations en dirigeant les marchandises par l'itinéraire le plus court sur leurs réseaux respectifs. (*Cass. 28 janvier 1903*).

La clause d'un tarif portant que la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route ne permet pas de rendre ladite Compagnie responsable d'accidents de cette nature survenus, en cours de transport, à des marchandises ayant voyagé sous ce tarif qu'autant qu'il est établi et expressément constaté qu'ils proviennent d'une faute imputable à la Compagnie ou à ses agents. (*Cass. 19 février 1900*).

Il est de jurisprudence généralement suivie qu'en matière d'application de tarifs spéciaux, la loi n'imposant pas de formule sacramentelle, aucune formule spéciale ne saurait être exigée à peine de nullité. En pareille matière, lorsque l'expéditeur demande l'application du tarif spécial réduit, sans préciser, d'une façon nette, le tarif revendiqué par indication de son numéro, il vise, par ce fait même le tarif spécial qui, par l'énumération qu'il contient des objets en vue desquels il a été créé, se rapporte le plus à la nature de l'objet qu'il s'agit de transporter. L'adoption de toutes conclusions contraires au principe posé tendrait à rien moins qu'à la vio-

lation des stipulations du cahier des charge des Compagnies de chemins de fer, aux termes desquelles la perception des taxes de transport doit se faire indistinctement et sans aucune faveur; car, s'il était permis aux Compagnies d'appliquer le tarif de leur choix, elles pourraient, par ce moyen, favoriser un commerçant au détriment d'un autre et arriver ainsi à distribuer à leur gré la richesse ou la ruine. (*Saint-Etienne. Comm. 16 février 1899. — 30 novembre 1897. — Cass. 22 février 1898*).

Certaines marchandises sont soumises à des tarifs exceptionnels.

1° Les marchandises encombrantes (ne pesant pas 200 kilos par mètre cube);

2° Les matières inflammables ou explosibles, les animaux ou objets dangereux;

3° Les animaux dont la valeur excède 5,000 francs;

4° Les métaux précieux et objets de valeur;

5° Les paquets ou colis pesant isolément 40 kilos ou au-dessous.

Pour les masses indivisibles de 3,000 à 5,000 kilos les prix sont augmentés de moitié; ils sont doublés pour les masses indivisibles de 5,000 à 20,000 kilos.

Les Compagnies n'acceptent pas de masses indivisibles pesant plus de 20,000 kilos, ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (6^m, 50 de longueur et 2^m, 80 de largeur).

Mais si elles ont transporté pour un expéditeur certains objets dépassant cette mesure ou des masses excédant ce poids, elles doivent, pendant 3 mois, accorder les mêmes facilités à tout autre expéditeur.

Les tarifs dûment homologués des Compagnies de chemins de fer sont seuls applicables sur le réseau de chacune d'elles. Dans le cas où plusieurs Compagnies, coopèrent à un même transport, l'expéditeur, en traitant avec la première, se soumet implicitement aux tarifs de toutes celles qui prennent successivement en charge la marchandise. (*Paris, 1^{er} décembre 1897*).

Toute distance inférieure à 6 kilomètres est comptée pour 6 kilomètres.

Les denrées et objets ne pesant pas 200 kilos au mètre cube, sont taxés moitié en sus.

Groupage. Les colis ou objets pesant moins de 40 kilos payent une taxe proportionnelle plus élevée; cependant les prix ordinaires sont appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilos d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Toutefois, le bénéfice de cette disposition ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis. C'est ce que l'on appelle le *groupage*.

Les bordereaux que remettent, en cas de groupage, les entrepreneurs de messageries aux gares expéditrices doivent être conservés pendant deux années dans les archives de ces gares. Les récépissés spéciaux à chaque destinataire doivent contenir sur la souche et le talon, comme les récépissés prévus par l'article 10 de la loi du 13 mai 1863, des indications suffisantes pour être individualisés, sous la peine édictée pour défaut de création de ces récépissés.

Si les colis composant un groupage sont soumis à des taxes différentes, l'expéditeur paie pour le tout d'après la taxe la plus élevée.

Les objets *ad valorem* ne peuvent être compris dans un groupage.

Prix : Les prix à percevoir pour le transport des marchandises sont fixés par les tarifs ci-après :

GRANDE VITESSE (1)

ARTICLES DE MESSAGERIES, MARCHANDISES, DENRÉES, FINANCES, VALEURS, ANIMAUX ET VOITURES.

Articles de messageries et marchandises

1. — Expéditions ne dépassant pas 40 kilos (par tonne et par kilomètre).

Jusqu'à 200 kilomètres	0 fr. 35
200 jusqu'à 300 —	0 32
300 — 400 —	0 31
400 — 800 —	0 30
800 — 1000 —	0 28
1000 et au-delà	0 25

En aucun cas la taxe ne peut être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilos.

2. — Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilos (par tonne et par kilomètre).

Jusqu'à 100 kilomètres	0 fr. 32
100 jusqu'à 300 —	0 30
300 — 500 —	0 28
500 — 600 —	0 26
600 — 700 —	0 24
700 — 800 —	0 22
800 — 900 —	0 20
900 — 1000 —	0 18
1000 — 1100 —	0 16
1100 et au delà	0 14

Plus 1 fr. 50 par tonne, pour frais de chargement et de déchargement

Denrées, Animaux vivants.

Agneaux, caillies, chevreux, cochons de lait, lapins, pigeons, volailles, en cages ou en paniers.
Beurre, bière, cidre, vinaigres, vins, champignons, charcuterie, conserves alimentaires, cornichons, coquillages frais, crustacés (crabes, crevettes, écrevisses, homards, langoustes), escargots, fromages, citrons, fraises, olives, oranges, raisins, gibier abattu, glace à rafraîchir, graisses (margarine, saindoux, suif frais), harengs, hûtres, lait, légumes, levures, melons, œufs, pain, pâtisserie, poissons, vendanges en cuveaux et en fûts, viandes, volailles mortes.

Expéditions ne dépassant pas 40 kilos :
Comme les articles de messageries, mais la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition de denrées de 50 kilos.

Au-dessus de 40 kilos. (par tonne et par kilomètre.)

Jusqu'à 100 kilomètres	0 fr. 24
100 jusqu'à 300 —	0 22
300 — 500 —	0 21
500 — 600 —	0 195
600 — 700 —	0 18
700 — 800 —	0 165
800 — 900 —	0 15
900 — 1000 —	0 135
1000 — 1100 —	0 12
1100 et au delà	0 105

Plus 1 fr. 50 par tonne pour frais de chargement et de déchargement.

Lait. — Le lait est transporté aux prix et conditions des denrées ; le minimum d'expédition est de 50 litres.

(1) Il convient d'ajouter aux prix d'expédition le coût du réceptionné, qui est de 0 fr. 35 et 0 fr. 10 pour l'enregistrement.

Quelle que soit la distance parcourue, la taxe d'une expédition ne peut être inférieure à 0 fr. 40 de frais de chargement et de déchargement

Finances, Valeurs, Broderies, Matières précieuses, etc. Objets d'art, Tableaux, Bijoux.

Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure et du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, est fixé *ad valorem* et à raison de 0 fr. 00252 par fraction indivisible de 1,000 francs et par kilomètre, impôt compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1000 francs est fixé à 0 fr. 35 sans que la taxe, par expédition, puisse être inférieure à 0 fr. 40.

Les retours d'argent sont taxés comme les finances. Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids.

Les Compagnies ne sont pas tenues d'accepter les finances et valeurs à découvert, et les expéditeurs doivent se conformer aux formalités d'expédition arrêtées par les Compagnies et approuvées par l'administration supérieure.

En cas de perte, les Compagnies ne sont tenues de rembourser que les sommes déclarées.

Animaux

(par tête et par kilomètre).

- A. Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, poulains, ânes, bêtes de trait 0 fr. 16
 - B. Veaux et porcs 0 fr. 06
 - C. Moutons, brebis, agneaux, chèvres 0 fr. 03
- Chaque Compagnie perçoit en outre par tête, pour frais de chargement et de déchargement, savoir :

Catégories	{	A	1 fr. 00
		B	0 40
		C	0 20

Voitures

(par unité et par kilomètre).

- A 2 ou 4 roues, à un fond et une seule banquette à l'intérieur 0 fr. 40
 - A 4 roues, à 2 fonds, 2 banquettes à l'intérieur, omnibus, diligences, etc. 0 fr. 50
 - Voitures des pompes funèbres, contenant un ou plusieurs cercueils 0 fr. 50
 - Cercueil isolé { par train omnibus 0 fr. 30
 - { par train express 1 fr. »
- Chaque Compagnie perçoit en outre pour frais de chargement et de déchargement, par chaque pièce . . . 2 fr. »

Note. — Aucune disposition des tarifs des Compagnies de chemins de fer réglant la matière des pompes funèbres ne fait rentrer dans la catégorie des marchandises le cercueil renfermant un défunt ; le respect dû à la dépouille humaine ne permettant pas d'admettre cette assimilation.

Le fourgon dans lequel a été placé un cercueil transporté par train express aux conditions du tarif spécial de 1 franc par kilomètre, doit être détaché du train à la gare d'intersection et emprunter le premier train dirigé vers sa destination. Si le chef de cette gare d'intersection refuse de procéder à cette manœuvre et occasionne ainsi un retard dans l'arrivée du cercueil, la Compagnie a commis une faute en négligeant d'assurer par ses ordres la régularité du service et elle doit réparer le préjudice causé par ce retard. C'est en vain que la Compagnie soutiendrait que le cercueil a été reçu avant l'expiration des délais fixés pour une livraison de marchandises. (Lyon, Comm. 31 janvier 1905).

Néanmoins, il a été jugé que si le tarif général d'une Compagnie prévoit deux modes distincts pour le transport des cerceaux : l'un par train express au prix de 1 franc par kilomètre et l'autre par train omnibus ou mixte au prix de 0 fr. 30 par kilomètre, aucune faute ne serait imputable à la Compagnie, qui, ayant touché le tarif relatif au transport d'un cerceau par train omnibus ou mixte a livré ledit cerceau dans les délais que comporte le transport soumis au tarif dont il s'agit. (*Montpellier, 20 février 1905*).

Chiens

(par tête et par kilom.)
0 fr. 0168 (Minimum 0 fr. 30).

Les chiens doivent être muselés, en quelque saison que ce soit; ils doivent être chargés par l'expéditeur et déchargés par le destinataire. Les Compagnies déclinent toute responsabilité à cet égard.

PETITE VITESSE

Tarif du Cahier des charges.

TAXES MAXIMA

PRIX. PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE (1).

CLASSEMENT OFFICIEL DES MARCHANDISES

PREMIÈRE SÉRIE

Librairie, articles de Paris, effets, spiritueux, huiles; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; produits chimiques non dénommés, œufs, viandes fraîches, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.....0 fr. 0168

DEUXIÈME SÉRIE

Céréales, blés, grains, farine, maïs, châtaignes, riz et toutes denrées alimentaires non dénommées; chaux, plâtres et ciments, charbons de bois, bois à brûler dit de corde, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente et de sciage, marbre en bloc, albâtre, bitume, coton, laine, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fer, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées..... 0 fr. 014

TROISIÈME SÉRIE

Pierres de taille et produits de carrières meulières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, briques, argiles, ardoises..... 0 fr. 0105

QUATRIÈME SÉRIE

Houilles, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés, ballast et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables :

Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs..... 0 fr. 008

Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs..... 0 fr. 005

Pour les parcours de plus de 300 kilomètres.... 0 fr. 004

Le plaqué argent et or, les dentelles, objets d'art, tableaux, mercure, platine, sont transportés, en petite vitesse, au prix de la 1^{re} série et taxés au poids augmenté de 50 0/0.

ANIMAUX

dénomés à la page 1118 (grande vitesse)

A par tête et par kilomètre..... 0 fr. 10
B — — — — — 0 fr. 04
C — — — — — 0 fr. 02

Minimum de perception, 6 kilomètres.

Plus, pour chargement et déchargement.

A par tête..... 1 fr. »
B — — — — — 0 fr. 40
C — — — — — 0 fr. 02

Plus pour désinfection 0 fr. 40 par tête ou 2 francs par wagon complet.

(1) Il convient d'ajouter au prix d'expédition le coût du récépissé, qui est de 0 fr. 70 pour timbre et 0 fr. 10 pour l'enregistrement.

VOITURES

1^{re} catégorie (voir page 1118) par kilomètre... 0 fr. 25
2^e catégorie..... 0 fr. 32
De déménagement à vide..... 0 fr. 20
— chargée.....

En sus par tonne et par kilomètre..... 0 fr. 14
Plus 2 francs par pièce pour chargement et déchargement.

NOTA. — Le tarif du cahier des charges est un tarif maximum; par conséquent les prix de transport facturés par les Compagnies ne doivent, dans aucun cas, dépasser les prix résultant de son application. Toutes les fois qu'il en est autrement, on se trouve en présence d'une erreur de calcul ou de classification.

Les marchandises désignées au cahier des charges ou assimilées sont rangées en six séries dans une classification générale commune à toutes les Compagnies (voir dans les tarifs des Compagnies ou dans le Recueil général des tarifs Chaux la classification par série et les barèmes des prix à percevoir pour chaque série).

La perception des prix est effectuée par fraction indivisible de 10 kilos.

Quelle que soit la distance parcourue, la taxe ne peut être inférieure à 0 fr. 40.

Frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

Les paquets ou colis pesant isolément de 0 à 40 kilos inclusivement sont taxés, quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, à raison de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, sans que la taxe puisse être en aucun cas supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilos. Toutefois, le tarif ordinaire de la petite vitesse sera appliqué à tous les paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilos, d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Tout paquet ou colis pesant plus de 40 kilos et contenant des marchandises de séries différentes est taxé d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas les marchandises sont taxées séparément, suivant la série à laquelle elles appartiennent.

V. — Chargement.

Aux termes de l'arrêté ministériel du 28 février 1894, les expéditeurs sont tenus de faire connaître par écrit, à la gare de départ, le nombre de wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises dont ils doivent et peuvent effectuer le chargement: ils indiquent, en même temps, la nature et le poids de ces marchandises.

Dans les quarante-huit heures qui suivent la réception de la demande, la Compagnie informe l'expéditeur des jour et heure où les wagons seront mis à sa disposition.

Les délais de transport courent du lendemain du jour de la réception de la demande de l'expéditeur; ils seront augmentés des retards que subirait le changement des wagons s'il n'est pas effectué dans le délai ci-après :

La Compagnie peut, à son choix, aviser l'expéditeur soit par la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe, les frais de cet avis, qui sont à la charge de l'expéditeur, ne devant en aucun cas dépasser le prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois l'expéditeur qui aura demandé l'emploi du télégraphe en supportera les frais.

Le chargement des wagons doit être complètement effectué dans le courant de la journée où ils auront été mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé, de façon à être reçu par lui au plus tard avant 5 h. 1/2, la veille du jour où le chargement doit être effectué et que les wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre de ces conditions n'aura pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour les chargement est augmenté de vingt-quatre heures.

Il en est de même lorsque l'expéditeur réside dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis, à moins que la Compagnie ait fait prévenir l'expéditeur par exprès.

Passé les délais ci-dessus, il est perçu un droit de stationnement de 10 francs par wagon entamé ou non entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

Un expéditeur n'est pas recevable à réclamer d'une Compagnie des dommages-intérêts pour retard dans la mise à sa disposition de wagons demandés par lui, lorsque, dans sa demande à la gare, il a omis de donner tout ou partie des indications exigées par les tarifs et règlements, notamment en ce qui concerne le lieu de destination, la nature et le poids des marchandises, ainsi que les tarifs qu'ils désirent appliquer à leurs envois. (*Douai. Comm. 31 mai 1899. — Lisleux. Comm. 24 mars 1899. — Laon. Comm. 24 janvier. 1901. Montfort. Comm. 1^{er} février 1901. — Les Andelys. Comm. 19 février 1901. — Tours. Comm. 24 mai 1901. — Arras. Comm. 13 mars 1903. — Fota. Civil 21 décembre 1904.*)

VI. — Marchandises en cours de transport.

Les Compagnies ont l'obligation de veiller à la conservation des objets transportés sans être tenues de donner aux marchandises des soins exceptionnels incompatibles avec les nécessités de leurs services. (*Cass. 29 avril et 7 août 1895. — 18 février 1902. — 31 octobre 1905.*) De sorte que si un emballage est détérioré par accident, elles sont tenues de le réparer, sauf aux intéressés à rembourser ces dépenses. (*Cass. 9 janvier 1884.*)

De même les Compagnies sont responsables des avaries causées par la pluie si elles ont transporté des marchandises sur wagons découverts et non bâchés, bien que le tarif spécial, par application duquel voyageait la marchandise, contient la clause de la non garantie pour les avaries de route. (*Marseille. Com. 27 mai 1889.*)

Mais une Compagnie ne saurait être rendue responsable d'une avarie résultant de la mouille affectant des marchandises expédiées en vrac, sur wagons découverts, dont le chargement et le bâchage ont été effectués par l'expéditeur. (*Cass. 26 décembre 1898. — Loi 12 janvier 1899. — Seine. Comm. 29 octobre 1902. — Alençon. Comm. 26 janvier 1903. — Toulouse. 21 mars 1904. — id. Comm. 2 mai 1904. — Cass. 7 juin 1904. — 27 février 1905.*)

Lorsque le tarif demandé, dérogeant aux tarifs généraux, met, sauf convention contraire, le chargement, le bâchage et l'arrimage des marchandises, aux soins, risques et périls de l'expéditeur, on doit l'interpréter en ce sens, que la Compagnie n'est pas tenue de fournir les bâches avec les wagons; et si les bâches qu'elle a fournies, à titre gracieux, ne sont pas en bon état, il incombe à l'expéditeur de

les refuser et il ne peut imputer qu'à lui-même les avaries provenant de leur détérioration. (*Pau. 21 décembre 1897. — Seine. 10 novembre 1897. — Cass. 26 novembre 1897. — Cass. 14 avril 1899. — Loi 13 mai 1899. — Cass. 8 novembre 1905.*)

Pour les expéditions par wagons découverts, les Compagnies doivent les soins qui ne sont pas exceptionnels et qui sont compatibles avec les nécessités du service; par exemple, le bâchage des wagons découverts toutes les fois que la nature des marchandises et l'état de l'atmosphère, au départ, commandent cette précaution, et que l'opération peut être effectuée sans entraver le service. (*Montpellier. 26 juillet 1895. — Saint-Lo. Comm. 24 mai 1898. — Saint-Etienne. Comm. 12 août 1897. — 8 août 1900. Cass. 9 février 1892.*)

Une Compagnie de chemins de fer qui transporte des bestiaux en petite vitesse n'est pas tenue de leur fournir des aliments pendant le trajet. Et, si ces animaux arrivent à destination dans le délai légal, en mauvais état, faute de nourriture, l'expéditeur n'est pas en droit de réclamer à la Compagnie des dommages-intérêts, s'il n'établit pas une faute à sa charge, alors surtout qu'il pouvait accompagner ces animaux au moyen d'un permis qu'il n'a pas demandé. (*Arras. 21 janvier 1898. — Ribérac. Civil. 29 octobre 1902. — Chartres. Comm. 26 janvier 1903. — Sables-d'Olonne. Civil. 15 novembre 1904. — Sens. Comm. 25 novembre 1904.*)

Ce principe est également appliqué en cas de transport d'animaux par grande vitesse. (*Cass. 31 octobre 1905.*)

L'expéditeur conserve le droit de disposer des marchandises à l'égard du voiturier tant qu'elles sont en cours de transport. Il peut changer leur destination; substituer un destinataire à un autre, se faire restituer les marchandises en les faisant revenir au lieu d'expédition (par exemple, en cas de faillite du destinataire, art. 576 du Code de commerce). Mais le prix du transport n'en est pas moins dû intégralement.

Pour éviter le recours en dommages-intérêts du destinataire devenu propriétaire des marchandises, la Compagnie doit exiger que l'expéditeur lui remette son exemplaire du récépissé. (*Cass. 9 décembre 1873.*)

Les créanciers de l'expéditeur peuvent pratiquer une saisie-arrêt entre les mains du voiturier pour empêcher la livraison au destinataire. (*Cass. 17 avril 1889.*)

Les créanciers des destinataires peuvent aussi pratiquer une saisie-arrêt, si les marchandises ne sont pas grevées de remboursement. (*Cass. 26 avril 1883.*) et si l'expéditeur n'use pas de son droit de changer la destination.

VII. — Délais de transport.

I. Grande vitesse.

Les délais de transport pour les marchandises expédiées en grande vitesse sont réglementés par l'article 53 du cahier des charges, ainsi conçu: « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels des 12 juin 1866, 6 décembre 1878, 3 novembre 1879 et 14 février 1881, dont extraits ci-après, et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains. »

(*Arrêté ministériel du 12 juin 1866.*)

« ART. 2. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront ex-

« pédiés par le premier train de voyageurs com-
 « prenant des voitures de toutes classes et cor-
 « respondant avec leur destination, pourvu qu'ils
 « aient été présentés à l'enregistrement trois heures
 « au moins avant l'heure réglementaire du dépôt,
 « de ce train; faute de quoi ils seront remis au
 « départ suivant. — Toutefois cette prescription
 « n'est pas obligatoire pour les trains express et
 « les trains-poste dans lesquels les Compagnies
 « admettent exceptionnellement des voitures de
 « 2^e et 3^e classes et qui auront été nommément dési-
 « gnés, tant sur les livrets soumis lors des change-
 « ments de service à l'approbation ministérielle
 « que sur les affiches portant la marche des trains
 « à la connaissance du public. Les Compagnies
 « pourront comme par le passé être autorisées, sur
 « leur demande, à admettre les petits colis dans
 « les trains express ou poste proprement dits, sauf
 « à appliquer le même traitement à tous les expé-
 « diteurs placés dans les mêmes conditions. Les
 « autorisations précédemment accordées sont main-
 « tenues.

« ART. 3. — Pour les animaux, denrées, marchan-
 « dises et objets quelconques passant d'un réseau sur
 « un autre par une gare commune, le délai de
 « transmission sera de trois heures à compter de
 « l'arrivée du train qui les aura apportés au point
 « de jonction, et l'expédition à partir de ce point
 « aura lieu par le premier train de voyageurs com-
 « prenant des voitures de toute classe dont le dé-
 « part suivra l'expiration de ce délai.

« Le délai de transmission entre les réseaux
 « aboutissant à une même localité dans deux gares
 « distinctes en communication par rails, sera de
 « dix heures, non compris le temps pendant lequel
 « les gares sont fermées conformément aux deuxième
 « et troisième paragraphes de l'article 5 ci-dessous,
 « et il sera de la même durée entre les diverses
 « gares de Paris formant tête de lignes, jusqu'à ce
 « que le service de la grande vitesse entre lesdites
 « gares ait été organisé sur le chemin de fer de
 « Ceinture, le surplus des conditions énoncées au
 « paragraphe 1^{er} du présent article restant appli-
 « cable dans ces deux derniers cas. — Un délai
 « plus long pourra être accordé par le ministre
 « des Travaux publics pour les diverses gares de
 « chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs
 « généraux du contrôle, les Compagnies entendues,
 « sans toutefois pouvoir dépasser le maximum de
 « huit heures.

« ART. 4. — Les expéditions seront mises à la dis-
 « position des destinataires, à la gare, deux heures
 « après l'arrivée du train, mentionnée aux art. 2 et 3.

« ART. 5. — Les expéditions arrivant de nuit ne
 « seront mises à la disposition des destinataires
 « que deux heures après l'ouverture de la gare.

« Du 1^{er} avril au 30 septembre, les gares seront
 « ouvertes, pour la réception et la livraison des
 « marchandises à grande vitesse, à six heures du
 « matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à
 « huit heures du soir.

« Du 1^{er} octobre au 31 mars, elle seront ouvertes
 « à sept heures du matin, au plus tard, et fermées,
 « au plus tôt, à huit heures du soir.

« Les dispositions des trois paragraphes qui
 « précèdent ne sont pas applicables au lait, aux
 « fruits, à la volaille, à la marée et autres denrées
 « destinées à l'approvisionnement des marchés de
 « la ville de Paris, de celle de Lyon, de celle de
 « Saint-Etienne, de celle de Marseille et des autres
 « villes qui seraient ultérieurement désignées par
 « l'Administration supérieure, les Compagnies en-
 « tendues.

« Ces marchandises seront mises à la disposition
 « des destinataires, de nuit comme de jour, dans le
 « délai fixé à l'article 4.

« ART. 14. — Aux délais fixés ci-dessus, seront
 « ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplis-
 « sement des formalités de douane.
 « (Arrêté ministériel du 12 mai 1883.)

« ART. 1^{er}. — Les marchandises reçues dans les
 « bureaux de ville des Compagnies de chemins de
 « fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux
 « jusqu'à destination, auront accès dans les gares
 « de départ deux heures encore après leur fermeture
 « réglementaire. »

II. — Petite vitesse.

Pour les marchandises expédiées en *petite vitesse*,
 c'est l'article 48 du cahier des charges ci-après,
 qui en réglemente les délais d'expédition :

ART. 48. — Les animaux, denrées, marchandises
 et objets quelconques en *petite vitesse* sont expédiés,
 transportés et livrés, de gare en gare, dans les dé-
 lais fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866,
 modifié par ceux des 15 mars 1877, 3 novembre
 1879, 2 juin et 29 décembre 1886, 16 février 1887,
 9 mai et 2 décembre 1891 et dont extraits ci-après :

« ART. 6. — Les animaux, denrées, marchandises
 « et objets quelconques, à *petite vitesse*, seront ex-
 « pédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

« ART. 7. — La durée du trajet pour les trans-
 « ports à *petite vitesse*, sera calculée à raison de
 « vingt-quatre heures par fraction indivisible de
 « 125 kilomètres.

« Ne seront pas comptés les excédents de distan-
 « ce jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi,
 « 150 kilomètres compteront comme 125, — 275
 « comme 250, etc.

« ART. 8. — Sur les lignes ou sections de réseau
 « désignées à la suite du présent paragraphe, et dans
 « les deux sens, tant pour les parcours partiels que
 « pour le parcours total, la durée du trajet sera
 « réduite à 24 heures par fraction indivisible de 200
 « kilomètres pour les animaux, ainsi que pour les
 « marchandises taxées au prix de la 1^{re}, de la 2^e,
 « de la 3^e et de la 4^e série des tarifs généraux de
 « chaque Compagnie, conformément à la classifica-
 « tion approuvée par décision ministérielle du
 « 24 juillet 1896, et, en général, pour toutes les mar-
 « chandises, denrées et objets quelconques qui, ran-
 « gés dans les séries inférieures, seraient taxés aux
 « prix de la 4^e série sur la demande des expéditeurs.

RÉSEAU DU NORD.

- Ligne de Paris à Boulogne.
- de Paris à Calais.
- de Paris à Dunkerque.
- de Paris à Lille et Mouscron.
- de Paris à Lille et Baisieux.
- de Paris à Valenciennes et Quiévrain.
- de Paris à Erquelines.
- de Paris à Cambrai et à Somain.
- de Paris à Arras, à Béthune et à Hazebrouck.
- de Rouen à Lille.
- d'Amiens à Ormoy, par Estrées St-Denis.
- de Paris à Anor.
- d'Amiens à Laon.

RÉSEAU DE L'EST.

- Ligne de Paris à Igny-Avicourt.
- de Paris à Pagny-sur-Moselle.
- de Paris à Belfort.
- de Paris à Givet.

- Ligne de Laon à Gray.
- de Givet à Nancy.
- de Laon à Is-sur-Tille.

RÉSEAU DE L'OUEST.

- Ligne de Paris au Havre.
- de Paris à Cherbourg.
- de Paris à Brest.
- de Paris à Granville.
- de Paris à Dioppe par Pontoise.
- de Serquigny à Rouen.
- du Mans à Mézidon.
- du Mans à Angers.

RÉSEAU D'ORLÉANS.

- Ligne de Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit).
- de Paris à Agen.
- de Paris à Saincaise.
- de Paris à Nantes et à St-Nazaire.
- de Paris à Toulouse.
- de Paris à Montluçon.
- du Mans à Bordeaux.
- du Mans à Saincaise.
- du Mans à Gannat.
- de Nantes à Saincaise.
- de Nantes à Gannat.
- de Bordeaux à Gannat.
- de Bordeaux à Toulouse, par Périgueux.
- de Montluçon à Moulins.

RÉSEAU P.-L.-M.

- Ligne de Paris à Marseille et à Nice.
- de Paris à Nîmes (par Clermont-Ferrand).
- de Saint-Germain-les-Fossés à Lyon (par Tarare et Saint-Étienne).
- de Paris à Genève.
- de Paris à Modane.
- de Paris à Belfort.
- Ligne de Tarascon à Cette.
- de Paris à Grenoble.
- de Dijon à Pontarlier.
- de Vesoul à Lyon, par Besançon.
- de Lyon à Nîmes, par la rive droite du Rhône.

RÉSEAU DU MIDI.

- Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun.
- de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette.
- de Narbonne à Port-Bou.

RÉSEAU DE L'ÉTAT.

- Ligne de Tours aux Sables-d'Olonne.
- de Nantes à Coutras, par Clisson.
- de Paris à Bordeaux, par Château-du-Loir et Saumur.
- de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

« Les animaux et les marchandises taxés comme il est dit ci-dessus passant *directement*, sur un même réseau, d'une des lignes précitées sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le délai de 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vitesse, et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que, toutefois, ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

« ART. 9. — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la

« gare originaire et une seule fois ; mais il est accordé aux Compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à un autre, la durée du trajet, pour chaque Compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1^{er} du présent article restant applicable dans ce dernier cas.

« Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du trajet sur ledit chemin.

« Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues, sans pouvoir, toutefois, dépasser le maximum de trois jours.

« ART. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

« ART. 11. — Le délai total résultant des articles 6, 7, 8 et 9 sera seul obligatoire pour les Compagnies.

« ART. 12. — La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports à *petite vitesse* effectués aux prix et conditions des tarifs généraux ne fait point obstacle à la fixation des délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits avec l'approbation de l'Administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. »

Barème des délais de transport de gare en gare des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques expédiés à petite vitesse.

DÉLAIS RÉSULTANT		DÉLAIS d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI TOTAL en jours, non compris celui de la remise et celui de la livraison
de L'ARTICLE 7				
De	1 à 150 kilom. incl.	1	1	2
»	151 à 275 » »	1	2	3
»	276 à 400 » »	1	3	4
»	401 à 525 » »	1	4	5
»	526 à 650 » »	1	5	6
»	651 à 775 » »	1	6	7
»	776 à 900 » »	1	7	8
»	901 à 1025 » »	1	8	9
»	1026 à 1150 » »	1	9	10
»	1151 à 1275 » »	1	10	11
»	1276 à 1400 » »	1	11	12
»	1401 à 1525 » »	1	12	13
»	1526 à 1650 » »	1	13	14
DÉLAIS RÉSULTANT de L'ARTICLE 8		DÉLAIS d'expédition en jours	DURÉE du trajet en jours	DÉLAI TOTAL en jours, non compris celui de la remise et celui de la livraison
De				
1	à 200 kilom. incl.	1	1	2
»	201 à 400 » »	1	2	3
»	401 à 600 » »	1	3	4
»	601 à 800 » »	1	4	5
»	801 à 1000 » »	1	5	6
»	1001 à 1200 » »	1	6	7
»	1201 à 1400 » »	1	7	8
»	1401 à 1600 » »	1	8	9
»	1601 à 1800 » »	1	9	10

NOTA. — Ce barème ne présente directement le calcul des délais que pour les transports effectués à *petite vitesse*,

sur un seul et même réseau; il peut, toutefois, servir pour calculer les délais afférents aux transports qui empruntent plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, et reliées entre elles sans solution de continuité. Les opérations à faire, dans ce cas, consistent :

1° A compter séparément, pour chaque ligne distincte, les délais de la troisième colonne (durée du trajet);

2° A ajouter au total ainsi obtenu un jour pour l'expédition à la gare originaire de départ;

3° A augmenter ce dernier total d'autant de fois un jour qu'il y a de points de jonction reliant les lignes distinctes. Le total général obtenu au moyen de ces trois opérations (non compris le jour de la remise et celui de la livraison) est le résultat cherché.

Le chemin de fer de Ceinture autour de Paris est, en tout, considéré comme ligne distincte, sauf à ne compter, dans le cas de transit, qu'un seul jour de délai supplémentaire pour les deux points de jonction reliant la Ceinture aux lignes aboutissantes.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane ne sont pas compris dans le présent barème.

Notes générales. — Les délais visés par les articles 48 et 53, précités, du cahier des charges, ne concernent que les marchandises transportées aux conditions des tarifs généraux. Les marchandises voyageant aux prix et conditions d'un tarif spécial ou commun sont transportées, dans un délai généralement plus long et aux risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire; il y a donc lieu de prendre garde à ce point pour les réclamations. Il est bon, d'ailleurs, de se faire indiquer, sur le récépissé, les délais de transport, de même que le jour et l'heure de la remise des colis.

Le jour de la remise ne comptant pas dans le nombre de jours qui entrent dans le délai légal, (Cass. 20 novembre 1889; 27 juin 1894), mais servant seulement à fixer le point de départ de ce délai (l'heure de minuit qui suit immédiatement la remise des marchandises), il est essentiel de dater les déclarations d'expédition pour bien établir le point de départ de ce délai.

Une Compagnie peut refuser de livrer une marchandise qui se trouve sur les quais d'arrivée, lorsque les délais réglementaires fixés pour son transport et sa livraison ne sont pas expirés. (Cass. 5 avril et 10 mai 1876, 24 juillet 1897; — 29 mars 1905.)

Il en est de même dans le cas d'un transport par plusieurs réseaux quand sur l'un le délai réglementaire aurait été dépassé et rattrapé sur l'autre, ou si la marchandise retenue dans une gare est cependant livrée à temps. (Lyon, 12 janvier 1888.)

Les délais de camionnage doivent être ajoutés pour les marchandises livrables à domicile aux délais prévus par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866. (Cass. 18 juillet 1876, 25 avril 1877; Toulouse, 22 décembre 1893.)

Les marchandises à grande vitesse doivent être expédiées par le premier train comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, sans autre sursis qu'un délai de 3 heures après leur remise par l'expéditeur à la gare de départ, sursis qui ne peut se renouveler en cours de route qu'au cas de changement de réseau (1). C'est à tort qu'une Compagnie les expédierait par une série de tronçons de lignes dont l'ensemble donnerait un trajet kilométriquement moins long, mais qui serait parcouru en plus de temps. Dans ces conditions elle serait responsable du retard. (Cass. 13 juin 1894. Marseille Comm. 9 février 1903. — Cass. 28 novembre 1905.)

Les compagnies ne sont pas tenues d'expédier les

marchandises en grande vitesse par les trains de marchandises comprenant, par exception, des voitures de 3^e classe. (Cass. 23 juin 1904). Mais elles peuvent les expédier par un train de messageries pourvu que la livraison au destinataire ait lieu dans les délais réglementaires (Lyon, Comm. 20 décembre 1898. — Lyon, 27 février 1900. — Cass. 28 avril 1902).

Le fait, par les agents d'une Compagnie, d'avoir expédié des marchandises par un train partant moins de 3 heures après la présentation en gare, ne saurait priver la Compagnie du droit de se prévaloir des délais réglementaires, comme si l'expédition avait eu lieu par le train qui, seul, était obligatoire. (Cass. 4 et 23 mars 1874; 18 juillet 1878; 2 juillet 1879; 3, 9, 17 mai, 2 juin, 3 et 4 juillet 1882; 13 février, 9 mai, 19 et 21 décembre 1889; 8 et 22 juillet 1884; 11 février 1885; 25 octobre et 8 décembre 1886; 8 mai 1889.)

Et quand bien même la déclaration d'expédition, acceptée par la Compagnie, indiquait un train déterminé devant partir avant l'expiration des délais réglementaires. (Cass. 1^{er} mars 1905. — Seine. Comm. 23 mars 1898.)

Peu importe que la Compagnie ait accepté l'enregistrement tardif sans réserve et sans avertir les expéditeurs, alors même qu'il s'agirait de marchandises sujettes à décomposition ou attendues à heure fixe. (Cass. 31 décembre 1879; — 10 juillet 1905.)

La livraison de colis (paniers de volailles) faite après une certaine heure, contrairement à un usage précédent, ne peut donner lieu à dommages-intérêts pour cause de retard si cette livraison a été faite dans les délais réglementaires; si, en effet, les Compagnies n'usent pas habituellement des délais qui leur sont impartis pour le transport des produits destinés à l'approvisionnement des halles et marchés, ou ne saurait conclure de cette tolérance qu'elles aient renoncé aux délais réglementaires et obligatoires pour tous. (Paris, Comm. 9 mai 1885.)

Lorsqu'un colis est transporté en grande vitesse, la Compagnie transporteur doit se tenir pour avertie de l'intérêt du destinataire à le recevoir promptement et du préjudice plus grave que le retard est susceptible de causer. (Lyon, 19 décembre 1902. — Toulouse, 29 mars 1904.)

En matière de transport par grande vitesse d'une marchandise livrable en gare, les Compagnies n'ont d'autre obligation que celle de tenir cette marchandise à la disposition du destinataire après l'expiration des délais de livraison, sans être obligés de prévenir ce dernier de l'arrivée en gare. (Saint-Etienne. Comm. 14 décembre 1878. — Marseille. Comm. 27 octobre 1904.)

VIII. — Livraison. — Factage et camionnage à l'arrivée.

Les Compagnies, à l'arrivée des marchandises, doivent les inscrire sur des registres spéciaux. Cet enregistrement a pour but d'indiquer si le transport a eu lieu dans les délais, de fixer le délai de livraison et d'empêcher les tours de faveur dans la délivrance.

Lettre d'avis. — La Compagnie peut, à son choix, aviser le destinataire de l'arrivée en gare de ses marchandises soit par la poste, soit par exprès, soit par télégraphe. Ces frais sont à la charge du destinataire.

(1) Sont exceptés toutefois, aux termes des Arr. min. des 6 décembre 1878, 3 novembre 1879, et 14 février 1881, les trains rapides, express, directs et les trains-poste, alors même que ces trains comporteraient des voitures de toutes classes.

L'envoi de la lettre d'avis a pour effet de faire courir les droits de magasinage — *Saint-Etienne, Comm. 14 juin et 12 juillet 1899*; — *Cass. 15 juin 1900.*)

Les Compagnies ne sont pas obligées de donner avis de l'arrivée des marchandises, alors même qu'elles sont livrables en gare (*Cass. 29 novembre 1881*) (*Saint-Etienne, Comm. 14 juin 1899*. — *Loi 27 juillet 1899*. — *Cass. 15 juin 1900*) et que les Compagnies soient dans l'habitude de transmettre aux destinataires dans les lettres d'avis; cette habitude ne pourrait constituer à ces derniers un droit en dehors des tarifs homologués. (*Cass. 29 décembre 1892.*) Les Compagnies sont simplement dans l'obligation de mettre les marchandises livrables en gare à la disposition des destinataires dans le délai de deux heures après l'arrivée du train, délai dont le point de départ s'entend de l'heure réglementaire de l'arrivée et non de celle de l'arrivée effective.

La fausse livraison ou la non livraison d'une marchandise occasionnée par la désignation incomplète du destinataire sur la lettre d'avis ne saurait engager la responsabilité de la Compagnie, celle-ci n'ayant pas à compléter l'adresse indiquée par l'expéditeur ni à faire des recherches pour découvrir le véritable destinataire. (*Bordeaux, Comm. 17 mars 1904.*)

Mais la Compagnie qui, après avoir adressé au destinataire une lettre d'avis et l'avoir ainsi mis en demeure de prendre livraison de sa marchandise, se refuserait d'en effectuer la remise sans motif légitime, s'exposerait à des dommages-intérêts, alors même qu'elle en aurait opéré la livraison dans les délais impartis par les tarifs. (*Cass. 22 juillet 1884.*) *22 juin 1903, CONTRA*; — *Roubaix, Comm. 16 novembre 1898.*)

Il est suffisamment justifié qu'une Compagnie de chemins de fer a avisé le destinataire de l'arrivée d'une marchandise livrable en gare par la production de la souche de la lettre d'avis. (*Rouen, Comm. 14 décembre 1898.*)

Les Compagnies doivent, autant que possible, livrer le jour même de l'arrivée les marchandises expédiées à domicile par grande vitesse. (*Paris, 5 février 1867.*)

Le fait, par une Compagnie, de délivrer une expédition sur la présentation de la lettre d'avis, même au cas où la signature du destinataire mise sur le bon à livrer serait l'œuvre d'un faussaire, suffit pour libérer la Compagnie de ses obligations à l'égard du destinataire. On ne saurait en effet exiger des Compagnies la vérification de l'authenticité des signatures portées sur les lettres d'avis, ce qui nécessiterait des formalités inconciliables avec les besoins du commerce et la rapidité des livraisons.

Lorsque la lettre d'avis envoyée au destinataire par une Compagnie est détournée, il y a là un détournement commis au préjudice du destinataire et ce dernier ne saurait en faire supporter les conséquences à l'expéditeur en se refusant à lui payer le prix des marchandises soustraites. (*Seine, Comm. 17 mars 1898.*)

Factage et camionnage. — Les Compagnies ont l'obligation d'avoir un service de factage et de camionnage de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, dans les limites de l'octroi, dans les villes de plus de 5,000 habitants situées à moins de 5 kilomètres de la gare; mais ce service est facultatif pour le destinataire qui peut toujours prendre ou faire prendre livraison en gare par ses propres moyens; la Compagnie qui camionnerait les marchandises, malgré la connaissance qu'elle aurait des intentions du destinataire, s'exposerait à des

dommages-intérêts; peu importe que l'expéditeur n'ait pas indiqué que les marchandises étaient expédiées bureau restant ou en gare; même la mention *livrable à domicile* insérée dans la déclaration d'expédition n'est qu'une indication par l'expéditeur de l'intention présumée du destinataire qui n'en a pas moins le droit d'exiger la livraison en gare. (*Cass. 27 juillet 1852, S. 52.1.829*; *17 juillet 1861, S. 61.1.872*; — *Montpellier 1^{er} juillet 1859, S. 60.2.388*; — *Grenoble, 24 janvier 1863, S. 63.2.50*; *Cass. 5 et 26 mars 1866, S. 66.1.253*; *19 décembre 1866, S. 67.1.33*; — *20 mars 1872, S. 72.1.78*; — *18 juillet 1876, S. 77.1.76*; — *Paris Com. 23 juin 1877.*)

Toutefois le destinataire doit faire connaître son intention à la Compagnie en temps opportun. (*Cass. 6 juillet 1903.*)

Mais pour les marchandises expédiées franco à domicile et dont le prix du camionnage de la gare d'arrivée au domicile du destinataire aurait été versé à la Compagnie, celle-ci devrait le restituer si le destinataire, usant de la faculté qui lui est concédée par l'article 52 du cahier des charges, faisait prendre la marchandise en gare. (*Lyon, Comm. 23 février 1904.*)

Lorsqu'il s'agit de marchandises destinées à l'approvisionnement des villes, le délai court la nuit comme le jour. Les marchandises expédiées par petite vitesse doivent être mises à la disposition des destinataires, dans le jour qui suit celui de leur arrivée effective en gare, pourvu, bien entendu, que le délai réglementaire n'ait pas été dépassé par la Compagnie. Cette dernière obligation ne s'applique qu'aux livraisons en gare et ne peut être étendue aux livraisons faites à domicile; pour celles-ci, les Compagnies peuvent avoir droit à un temps plus long selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge en cas de contestation. (*Cass. 19 février 1872; S. 72.1.77.*) De même, l'obligation imposée aux Compagnies de mettre les marchandises G.V. à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, ne saurait être étendue à la remise à domicile dans le cas où les Compagnies se sont chargées de faire elles-mêmes cette remise à domicile. Les délais obligatoires de livraison ne commencent à courir qu'après le délai légal et réglementaire fixe par le tarif pour le roulage. (*Cass. 24 juillet 1877.*)

A défaut de stipulation contraire insérée dans la lettre de voiture, les Compagnies ne sont pas obligées de faire porter les colis par elles transportés à l'intérieur du domicile du destinataire. Elles s'acquittent de leur obligation en les faisant déposer à l'entrée de ce domicile ou à l'endroit de la voie publique le plus voisin de cette entrée si elle se trouve sur un passage où les voitures ne peuvent pénétrer. (*Nantes, Comm. 23 avril 1904.*)

Lorsque la déclaration d'expédition n'indique pas si la Compagnie doit remettre les marchandises en gare au destinataire ou les camionner au domicile de celui-ci, les marchandises transportées par la grande vitesse seules doivent être livrées à domicile.

La descente d'une barrique de vin en cave sort du cadre de l'opération d'un entrepreneur de camionnage correspondant d'une Compagnie, alors surtout que le mode de livraison des marchandises à la porte du domicile des destinataires est spécifié par le règlement de la Compagnie de chemins de fer et figure sur le bordereau de livraison.

L'obligation du camionneur, et par conséquent de son employé, prend fin lorsque la pièce est descendue du camion sur le trottoir du domicile du destinataire; si celui-ci charge le conducteur du

camion de descendre la barrique à la cave, il lui donne une rémunération spéciale et le prend ainsi à son service pour le temps de l'opération.

Dans ces conditions, lorsqu'un accident se produit au cours de l'encavage, la responsabilité du camionneur ne peut en aucune façon être engagée. (*Paris, Civil 2 février 1898.*)

Livraison, vérification. — Le contrat de transport prend fin non pas à l'arrivée de la chose transportée au lieu de sa destination mais seulement au moment de la livraison de cette chose à son destinataire (*Saint-Etienne, Comm. 12 juillet 1905.*) La Compagnie est tenue de remettre les marchandises telles qu'elles ont été expédiées; ne manquerait-il qu'un seul colis, le destinataire pourrait refuser le tout.

La Compagnie qui livrerait un colis pour un autre serait responsable de l'erreur, si elle provenait du fait de ses agents; mais non dans le cas contraire.

Au point de vue de l'article 105 C. Comm. la substitution d'un colis à un autre équivaut à une perte partielle ou à une avarie. (*Dunkerque, 16 mai 1905.*) Et le destinataire ne saurait échapper à la conclusion qui résulte de l'article susvisé qu'il était relevé à la charge du transporteur ou de ses préposés, au lieu d'une simple erreur, un fait de fraude ou de mauvaise foi (*Montpellier, 17 juillet 1902.*)

Les Compagnies remettent au destinataire un double du récépissé. Le destinataire doit prendre livraison des marchandises livrables en gare. Il a en outre la faculté, même lorsque la déclaration d'expédition porte que la livraison se fera à domicile, de retirer les marchandises en gare. (*Paris, 7 juillet 1888.*)

Une Compagnie, qui perçoit le prix du transport à l'arrivée, ne peut plus exciper du délai qui lui permettrait de ne livrer la marchandise que plus tard. Faute de l'avoir livrée immédiatement, elle est passible de dommages-intérêts (*Seine, Comm. 17 novembre 1896; — 9 septembre 1904; — Marseille, Comm. 24 novembre 1904.*)

Lorsque le destinataire ne peut être trouvé ou qu'il refuse de prendre livraison des marchandises, la Compagnie a la faculté d'exercer les droits conférés par l'art. 106 du Code de commerce. Les Compagnies sont même autorisées, par un arrêté ministériel du 12 janvier 1872, à camionner d'office et à transporter, soit chez le destinataire, soit dans un magasin public, les marchandises non enlevées dans la journée du lendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire. Elles peuvent choisir entre la vente ou le dépôt. L'état des marchandises est vérifié par expert; le transport en est effectué dans un dépôt public et la vente aux enchères en est ordonnée afin que le voiturier puisse se payer sur le prix.

Toutefois, l'article 106 n'est relatif qu'aux droits respectifs du voiturier et du destinataire; il n'est pas applicable aux contestations qui s'élèvent après réception de la marchandise et décharge du voiturier, entre l'expéditeur et le destinataire ou entre le vendeur et l'acheteur. — Dans ce cas l'expertise doit être ordonnée et faite dans les termes de droit commun.

En cas de refus par le destinataire de prendre livraison, aucune disposition légale ou réglementaire n'impose à la Compagnie l'obligation de prévenir l'expéditeur de ce refus dans un délai déterminé. (*Seine, Comm. 11 mars 1903. — Rouen, Comm. 25 mars 1898.*)

Mais le colis refusé reste aux risques et périls de la Compagnie tant que l'expéditeur n'a pas été mis en demeure d'en effectuer l'enlèvement. (*Amiens, Comm. 4 février 1898.*)

Les Compagnies ne sont tenues d'aviser l'expéditeur du refus de prendre livraison, qu'autant que l'expéditeur l'a demandé en payant la taxe afférente. (*Bordeaux, Comm. 29 juin 1899. Versailles, Comm. 27 avril 1901.*)

Le destinataire a le droit de vérifier en présence de la Compagnie l'état intérieur des colis avant de payer la lettre de voiture et la Compagnie ne saurait s'opposer à cette vérification qui peut avoir lieu simplement devant les employés de la Compagnie, même dans le cas de bon état de conditionnement extérieur du colis. (*Cass. 16 janvier et 14 août 1861.*)

Les Compagnies sont responsables du poids des marchandises au départ, lorsqu'elles acceptent ce poids, le pesage n'eût-il pas été fait en gare. Elles doivent tenir compte du manquant constaté à l'arrivée, lorsqu'il ne peut s'expliquer ni par un déchet de route provenant du transport, ni par une déperdition inhérente à la nature de la marchandise. (*Nantes, Comm. 4 février 1903.*)

Le destinataire doit acquitter le prix du transport fait en port dû, les frais accessoires (enregistrement des marchandises, chargement et déchargement, droits de douane et d'octroi, frais faits pour la conservation de la chose) et le prix du camionnage quand la livraison est faite à domicile. Si ces divers droits ne sont pas acquittés, la Compagnie, si elle n'exerce pas son recours contre l'expéditeur, peut se prévaloir du privilège du voiturier que lui confère l'article 2102-6° du Code civil, pourvu que la chose soit encore en sa possession. (*Paris 29 août 1855.*)

Le destinataire doit signer les registres de la Compagnie, afin de constater qu'elle est libérée envers lui de ses obligations (sauf l'art. 105 du Code de commerce).

Il a été jugé que l'article 105, qui éteignait toute action contre le voiturier lorsque la marchandise avait été reçue et le prix de la lettre payé sans protestation ni réserve, s'appliquait non seulement au cas où les avaries étaient apparentes, mais encore à celui où elles étaient occultes. (*Cass. 25 août 1873; 20 janvier 1875.*) (Voir cependant *Cass. 9 juin 1858.*)

Quand le destinataire fait enlever ses marchandises par un intermédiaire, les Compagnies ne peuvent exiger un mandat spécial; un mandat général suffit. (*Chambéry 18 janvier 1868 S. 68.2.242.*)

La Compagnie est libérée lorsqu'elle remet les marchandises au porteur de la lettre d'avis; peu importe que le destinataire ait égaré cette lettre et qu'un tiers, au moyen d'une fausse signature, se fasse remettre les marchandises; en effet, dans ce cas c'est le destinataire et non la Compagnie qui est en faute; celle-ci n'a rien à se reprocher dès qu'elle a envoyé la lettre d'avis à l'adresse exacte indiquée par l'expéditeur. (*Bordeaux 8 novembre 1870. S. 71.27.*)

Le destinataire ne peut refuser de prendre livraison, un dimanche ou un jour férié, des marchandises qui lui ont été expédiées, s'il se trouve à son domicile au moment où elles sont présentées. Il ne peut non plus les refuser, comme étant remises à une heure indue, lorsqu'elles lui sont présentées à six heures du soir, bien qu'à ce moment sa maison se trouve déjà fermée. (*Paris, Comm. 19 mai 1857; Paris, Comm. 22 avril 1858.*) Dans l'un et l'autre cas le refus du destinataire l'obligerait à supporter les frais du double camionnage quo ce refus aurait nécessité. Si le refus de prendre livraison était absolu, et qu'il s'agit de marchandises qui ne pourraient se conserver dans les magasins de la gare, la Compagnie aurait le droit de les faire vendre au profit de qui il appartiendrait, avec l'assentiment du commissaire de surveillance administrative et l'autorisation du juge.

Déchargement. — Les wagons doivent être complètement déchargés dans la journée du lendemain de l'envoi de la lettre d'avis, pourvu que cette lettre d'avis ait été adressée de façon à être reçue avant 5 h. 1/2 du soir du jour où elle est expédiée. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire, pour le déchargement, est augmenté de 24 heures.

Il en est de même lorsque le destinataire réside dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis, à moins que la Compagnie n'ait fait prévenir le destinataire par exprès.

Le délai imparti au destinataire pour le déchargement des wagons court à partir de l'avis donné par la Compagnie et non pas à partir de la réception de cet avis. Il en résulte qu'à l'expiration du délai ainsi calculé, la Compagnie est fondée à exiger des droits de stationnement ou de magasinage, sans avoir à prouver que la lettre d'avis par elle envoyée a été effectivement reçue. (*Cass. 6 mars 1899*).

Lorsque le nombre des wagons annoncés par des avis du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est tenu d'opérer, dans la même journée, que le déchargement de dix wagons; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite à la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

Passé les délais ci-dessus, la Compagnie peut opérer le déchargement des marchandises et percevoir, pour cette opération, 30 centimes par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement de 10 francs par wagon et par 24 heures de retard, quelle que soit la contenance des wagons.

Les Compagnies ne sont pas responsables des avaries survenues pendant le déchargement effectué avec leurs appareils, alors que ces appareils n'ont été mis à la disposition du destinataire qu'à ses risques et périls. (*Cambrai. Comm. 31 décembre 1898. Loi du 9 février 1899*).

Magasinage. — Les marchandises adressées en gare PV ou GV sont soumises à un droit de magasinage de :

0,05 par jour et par fraction indivisible de 100 kilos pendant les trois premiers jours;

De 0,10 par jour, à partir du 4^e jour, applicables par fraction indivisible de 100 kilos.

Ces droits sont dus lorsque les marchandises n'ont pas été enlevées dans les 24 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis annonçant au destinataire leur arrivée en gare; il en est ainsi bien que la lettre d'avis n'ait été mise à la poste qu'après la dernière levée et n'ait pu être distribuée que le lendemain même. (*Cass. 6 décembre 1874. — S. 75.1.128*), ou bien lorsqu'un cas de force majeure a empêché le destinataire d'opérer le retrait des marchandises (*Cass. 29 mars 1887*), ou enfin lorsque les marchandises de valeur même minime sont demeurées très longtemps en gare. (*Lyon 15 février 1882*).

Dans tous les cas, il n'est pas tenu compte des dimanches et jours fériés pour les délais de chargement, de fourniture de wagons, de déchargement ou de livraison au destinataire et de réception de la lettre d'avis.

L'avis d'arrivée n'est obligatoire pour les Compagnies que pour fixer le jour à partir duquel le droit de magasinage est exigible.

Il en est autrement pour un envoi refusé. Dans

ce cas, la Compagnie est tenue d'aviser immédiatement l'expéditeur et d'attendre ses instructions, même alors que le destinataire, revenant sur sa décision, demanderait que les marchandises lui soient livrées.

Quand une marchandise est en souffrance par suite du refus du destinataire, la Compagnie peut déposer cette marchandise chez un tiers, mais elle demeure responsable de sa conservation et le tiers entrepositaire a le droit de réclamer au propriétaire les frais de magasinage calculés d'après les tarifs homologués de la Compagnie à laquelle il est valablement substitué. (*Cass. 16 décembre 1902*).

IX — Pertes. Avaries. Retards.

L'action en responsabilité appartient au destinataire et à l'expéditeur (*Cass. 9 juillet 1872*). — Sans que le mode de paiement du port ait une influence sur ce droit au regard du transporteur. (*Lyon. Comm. 27 septembre 1904*).

Il sera souvent plus facile au destinataire d'agir contre le dernier voiturier.

En cas de perte, d'avaries ou de retard, les Compagnies sont responsables, excepté lorsqu'elles prouvent que le dommage provient de la force majeure, d'un cas fortuit, du vice propre des marchandises ou du fait de l'expéditeur. (*Amiens. 8 décembre et 3 avril 1896*). Dans ces deux derniers cas, la Compagnie qui a éprouvé un préjudice peut même réclamer des dommages-intérêts. Si la force majeure a été précédée d'une faute du voiturier, c'est à l'intéressé à prouver cette faute.

La fixation des dommages-intérêts auxquels donne lieu la responsabilité de la Compagnie se fait d'après les principes généraux du droit en matière d'inexécution des conventions et d'après les règles spéciales posées par les articles 1782 à 1786 du Code civil et 96 à 108 du Code de commerce.

En vain, pour se décharger de sa responsabilité, la Compagnie s'appuierait-elle sur un procès-verbal dressé par un expert désigné d'un commun accord entre le destinataire et la Compagnie dernier transporteur; la vérification ainsi faite, en dehors des conditions prescrites par l'art. 106 C. Com. n'offre aucune garantie et les résultats ne sauraient en être opposés à l'expéditeur qui n'y a été ni partie, ni appelé, ni même représenté. (*Montpellier. 2 novembre 1905*).

Les Compagnies peuvent refuser de consentir à une expertise amiable pour l'évaluation du dommage résultant d'avaries non constatées et provoquer la nomination d'un expert en justice. (*Cass. 4 juillet 1905*).

Les fausses déclarations faites par les expéditeurs dans le but de payer un prix de transport moins élevé que celui fixé pour les objets taxés *ad valorem* n'ont pas pour effet de dégager la responsabilité des Compagnies en cas de perte ou d'avarie. — Elles doivent une indemnité si elles ont commis une faute; mais, dans ce cas, les dommages-intérêts ne peuvent s'élever au-dessus du prix de la marchandise déclarée. (*Aix, 18 juin 1870. — S. 77.2.13 — Cass. 4 et 11 juin 1872. — S. 72.1.300. — Cass. 28 décembre 1876. — S. 77.1.273.*)

Mais si l'expéditeur a, par sa déclaration fautive et intéressée, à se reprocher de n'avoir pas prévenu la Compagnie qu'il y avait des soins particuliers à la marchandise, la Compagnie n'a pas commis de faute et ne doit pas d'indemnité. (*Paris 20 avril 1854. — S. 54.2.215*).

Bien plus, dans ce cas, l'expéditeur doit être condamné à payer, non seulement les sommes restant

dues d'après le tarif qui devait être appliqué, mais encore des dommages-intérêts. (Paris, 18 août 1854. — Seine, 1^{er} octobre 1857. — Marseille, 27 novembre 1857. — Arr. 24 mars 1860. — S.60.2.473.)

Lorsqu'aux termes d'un tarif spécial une Compagnie ne répond pas des coulages, cette clause a pour effet de ne la rendre responsable qu'autant que le destinataire ou l'expéditeur établirait que l'avarie avait pour cause une faute imputable à la Compagnie ou à ses agents. (Le Havre. Comm. 25 janvier 1897. — Loi 8 janvier 1898. — Cass. 11 juin 1898. — 28 novembre 1898. — 7 mai 1902.)

Constitue le délit d'escroquerie le fait par le destinataire d'un colis expédié par chemins de fer, de détériorer volontairement ce colis après réception, afin de faire croire que l'avarie est imputable à la Compagnie et, après s'être ainsi, de mauvaise foi, constitué un droit fictif de créance, de réclamer et d'obtenir en justice une condamnation à des dommages-intérêts. (Corbeil. Corr. 29 janvier 1904.)

La Compagnie de chemins de fer qui a indemnisé l'expéditeur ou le destinataire de fûts avariés en cours de transport, est en droit, avant d'en opérer livraison, d'apposer sur les douelles avariées dont elle a payé le remplacement ou la réparation, une marque indélébile en vue de prévenir un nouveau paiement des mêmes avariés. (Montpellier. 5 juillet 1901.)

Le destinataire qui a reçu livraison tardive de la marchandise n'est pas fondé à la laisser pour compte au commissionnaire de transports et à exiger de ce dernier le paiement de son prix. Il peut seulement lui réclamer des dommages-intérêts. (Seine. Comm. 1^{er} juillet 1903.)

Le laissé pour compte n'est possible que si l'avarie ou le retard, dont le voiturier est responsable, rend l'objet impropre à l'usage auquel il était destiné. (Cass. 28 janvier 1884.) — Bordeaux. 8 janvier 1900.)

Et si le colis avarié comprend à la fois des marchandises qui ont perdu toute valeur et d'autres seulement dépréciées, le laissé pour compte ne peut s'appliquer qu'aux premières ; à l'égard des autres, la Compagnie ne doit qu'une indemnité. (Agen. 12 mai 1899.)

La clause pénale qui empêche l'attribution d'une indemnité plus forte ou plus faible, dans le cas d'avarie, de perte ou de retard ; ne peut produire d'effet en cas de faute lourde du voiturier. (Cass. 12 février 1888), ni dans les cas fortuits qui excluent la responsabilité du voiturier.

Malgré la décharge de garantie, celui qui actionne le voiturier peut le faire condamner, s'il démontre que l'avarie ne se rattache pas à l'état défectueux de l'emballage.

La clause des tarifs spéciaux « La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route » est licite, mais n'a pour effet que de mettre à la charge de l'expéditeur ou destinataire le fardeau de la preuve de la faute du voiturier ou de ceux qu'il a employés. (Cass. 25 octobre 1887 ; 20 décembre 1890.) Amiens. 8 décembre et 3 avril 1896. — Rouen. 25 février 1898. — 14 avril 1899. — Et il importe peu que la Compagnie ait accepté sans réserve la marchandise lors de son expédition. (Nantes. Comm. 8 août 1903.)

En cas de transport par plusieurs voituriers successivement, le dernier voiturier n'est pas soumis, comme le voiturier originaire, à la présomption de l'art. 98 C. com. ; il n'est tenu que de ses fautes personnelles.

Spécialement il ne saurait être déclaré responsable de manquants et de retards qu'il a fait constater et à l'égard desquels il a formulé des

réserves expresses en recevant les colis transportés des mains du voiturier précédent. (Cass. 29 janvier 1895.)

Une Compagnie de chemins de fer est responsable, envers l'expéditeur des marchandises qu'elle s'est chargée de transporter, du refus de prendre livraison opposé par le destinataire en raison du retard à la Compagnie correspondante, alors même que le destinataire n'aurait mis celle-ci en demeure que verbalement et que la réclamation ainsi adressée par lui n'aurait pas été accompagnée du récépissé des marchandises ; il n'appartient pas, en effet, aux destinataires de fournir aux Compagnies de chemins de fer les moyens de remplir leurs obligations ; il leur suffit de justifier de leur identité. (Paris 17 décembre 1895.)

Les actions en responsabilité ayant pour cause un retard tombent sous l'application de l'article 108 nouveau C. com. et ne sont pas soumises à la déchéance édictée par l'article 105. C. com. (Cass. 27 février 1894. — Lyon 1^{er} juin 1899. — Comm. 30 novembre 1900.) Et le juge ne peut allouer de dommages-intérêts en cas de retard sous le seul prétexte que ce retard a pu amener la détérioration de la marchandise. Il n'y a lieu à indemnité que si le retard a causé un préjudice. (Cass. 2 février 1887. — 5 mai 1903. — 1^{er} août et 26 octobre 1904. — Agen. 27 février 1905. — Agen. C. 14 novembre 1898. — Orléans. Comm. 11 avril 1900. — Bordeaux. 15 janvier 1901.)

Les actions en responsabilité pour avaries ou perte partielle, mais non pour simple retard, sont éteintes lorsque se trouvent réunies les trois conditions suivantes. Il faut : que les marchandises aient été reçues par le destinataire, qu'il y ait eu paiement du prix du transport et que trois jours, non compris celui de la délivrance des marchandises, se soient écoulés sans réclamation depuis la réception des marchandises et le paiement du prix (sauf les jours fériés, ou en cas de force majeure). S'il y a lieu à réclamation, elle peut être faite par protestation par l'entremise d'un huissier, ou mieux par lettre recommandée. Il suffit dans ce cas que la date de la mise à la poste, constatée par le récépissé que délivre l'Administration, soit celle du dernier jour du délai.

La protestation doit être motivée, c'est-à-dire qu'elle doit indiquer d'une façon précise la nature de l'avarie à raison de laquelle le destinataire prétend avoir à réclamer. La protestation, au moment de la livraison, n'est soumise à aucune forme. Elle peut être faite verbalement et peut même s'induire des circonstances. (Rouen. 24 janvier 1903.) Il est de l'intérêt du destinataire de protester au moment de la réception des marchandises, sans quoi ce sera à lui à démontrer que les avaries sont antérieures à la prise de possession. Plus le destinataire attendra, plus cette preuve sera difficile. D'ailleurs, les Compagnies ne peuvent exiger des destinataires l'émargement des bordereaux constatant la remise des marchandises qu'elles ont transportées, ni se faire payer le prix du transport avant toute livraison et vérification de ces marchandises ; les destinataires ont donc le droit de faire, lors de leur réception, non seulement la vérification de l'extérieur des colis, mais encore de la marchandise elle-même qu'ils contiennent ; cette vérification, en cas de désaccord entre les parties, doit se faire d'après les règles établies par l'article 106 du Code de commerce.

Toutefois, lorsque le destinataire ne veut accepter la livraison des marchandises transportées que sous toutes réserves et sans en proposer la vérification immédiate, la Compagnie est en droit de refuser d'effec-

tuer cette livraison, et les frais de magasinage qui s'ensuivent doivent être supportés par le destinataire. (*Cass. 30 janvier 1872.*)

Une Compagnie de chemins de fer doit être considérée comme ayant renoncé à la fin de non recevoir tirée de l'article 103 C. Com. (voir page 1073) lorsqu'elle s'est tacitement abstenue de l'opposer et que, de plus, par un acte positif émanant d'elle-même, elle a reconnu implicitement l'erreur ou la faute commise par elle. (*Cass. 2 février 1876. — 6 juillet 1901. — 22 juillet 1902. — Saint-Etienne. Comm. 19 février 1903. — Seine. Comm. 27 juin 1903.*)

Dispensent le destinataire des formalités prescrites par l'article 103 C. Com. : Le refus de paiement à la livraison de la marchandise (Saint-Etienne. Comm. 30 janvier 1903); les réserves inscrites par le destinataire sur le récépissé laissé aux mains du transporteur et accepté par ce dernier (Lyon. Comm. 28 février et 3 septembre 1904. — 13 janvier 1905. — Cass. 7 juin 1905); l'abandon de la marchandise au domicile du destinataire, sans que celui-ci l'ait reçue ni personne pour lui et sans que le prix du transport ait été payé (Condé-sur-Noireau. Comm. 11 juillet 1904), etc. etc.

X. — Contestations.

De même que pour les contestations relatives au transport des voyageurs et des bagages, nous prions nos lecteurs de vouloir bien se reporter au chapitre ci-après « Litiges en matière de transport », que nous avons consacré aux questions de compétence et de procédure et qu'il est indispensable de connaître pour les contestations qui peuvent s'élever en matière de transport des marchandises.

XI. — Litiges en matière de transport.

Jurisdiction. — Quand le voyageur ou l'expéditeur se trouvent dans la nécessité d'assigner une Compagnie de chemins de fer, la première question qu'ils ont à résoudre est bien celle de savoir devant quelle juridiction ils doivent procéder.

Quelques mots sur l'organisation judiciaire en France sont donc indispensables à ce sujet.

On peut classer les tribunaux français en quatre catégories :

- 1° Les justices de paix et les conseils de prud'hommes;
- 2° Les tribunaux civils ou de première instance et les tribunaux de commerce;
- 3° Les cours d'appel;
- 4° La Cour de cassation.

Nous ne parlerons pas des conseils de prud'hommes qui ne s'occupent exclusivement que des contestations entre patrons et ouvriers et qui, par conséquent, ne peuvent en aucun cas intéresser le voyageur ou l'expéditeur dans ses rapports avec les Compagnies de chemins de fer.

Il y a généralement un juge de paix par canton; certaines villes, en raison de leur importance, sont divisées en plusieurs cantons et possèdent, par conséquent, plusieurs juges de paix.

Les fonctions, la compétence et les attributions des juges de paix sont déterminées par les articles 1 à 47 du Code de procédure civile et plus particulièrement par la loi du 25 mai 1838, modifiée par la loi du 12 juillet 1905.

De cette loi nous retiendrons seulement que : « Les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 300 francs, et, à charge d'appel, jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort

« des tribunaux de première instance (1.500 francs), « sur les contestations entre les hôteliers, aubergistes « ou logeurs, et les voyageurs ou locataires en « garni, pour dépenses d'hôtellerie et perte ou « avarie d'effets déposés dans l'auberge ou dans « l'hôtel; entre les voyageurs et les voituriers « ou bateliers, pour retards, frais de routes et « perte ou avarie d'effets accompagnant les « voyageurs; entre les voyageurs et les carrossiers « ou autres ouvriers pour fournitures, salaires et « réparations faites aux voitures de voyage. »

« Les juges de paix connaissent encore sans appel « jusqu'à la valeur de 300 francs et à charge d'appel « à quelque valeur que la demande puisse s'élever... »

« Des contestations entre les Compagnies ou administrations de chemins de fer, ou tous autres transporteurs et les expéditeurs ou les destinataires, relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, « au détournement d'un colis postal du service continental intérieur, ainsi qu'aux retards apportés à « la livraison. Ces indemnités ne pourront excéder les « tarifs prévus aux conventions intervenues entre les « Compagnies ou autre transporteurs concessionnaires de l'Etat. »

En outre, aux termes de l'article 106 du Code de commerce, ils nomment les experts en cas de refus ou de contestations pour la réception d'objets transportés.

Enfin, les juges de paix statuent en matière de contravention et de simple police donnant lieu à une condamnation, soit à 15 francs d'amende et au-dessous, soit à cinq jours de prison et au-dessous.

Quand il y a lieu, c'est le tribunal civil qui statue en cas d'appel de leurs décisions.

Généralement, il y a un tribunal civil au chef-lieu de chaque arrondissement; dans les villes d'une certaine importance le tribunal civil est divisé en plusieurs chambres qui siègent simultanément.

Les tribunaux civils constituent ce que l'on appelle la juridiction de droit commun; leur compétence est la règle générale; ils jugent en matière civile, commerciale et correctionnelle.

En matière civile et commerciale, ils statuent en « premier ressort ». c'est à-dire à charge d'appel, à quelque chiffre que s'élève la demande et en « dernier ressort », c'est-à-dire définitivement et sans appel, jusqu'à la somme de 1.500 francs seulement.

Ces tribunaux sont encore appelés tribunaux de première instance ou tribunaux d'arrondissement.

Quand l'importance des villes le permet, à côté des tribunaux civils sont établis des tribunaux de commerce qui statuent sur toutes contestations entre commerçants, en matière de sociétés, de lettres de change ou effets de commerce et de faillite. Leur nombre actuel est de 219.

Les magistrats qui composent les tribunaux de commerce sont élus par les commerçants; c'est pour ce motif qu'ils sont appelés « magistrats consulaires ».

Dans les villes où il n'y a pas de tribunal de commerce, ce sont les tribunaux civils qui jugent commercialement à des jours spécialement affectés à ces audiences.

Comme les tribunaux civils les tribunaux de commerce statuent en dernier ressort jusqu'à 1.500 francs et en premier ressort au-dessus de 1.500 francs.

Les décisions des tribunaux civils comme celles des tribunaux de commerce sont jugées par la Cour d'appel, en cas d'appel.

Il y a actuellement en France 26 Cours d'appel, non compris l'Algérie.

Quand, dans une décision définitive, c'est-à-dire

jugée en dernier ressort, soit par les juges de paix, soit par les tribunaux civils ou de commerce, soit enfin par les Cours d'appel, existent des vices de forme ou de procédure, ou un défaut d'application de la loi, elle peut être déferée à la Cour de cassation, qui est aussi appelée « *Cour suprême* » ; mais elle ne peut pas connaître du fond de l'affaire ; elle se borne à casser le jugement ou l'arrêt, et à renvoyer devant un autre tribunal du même ordre, qui rend un second jugement ou arrêt sur le fond. Ce second jugement ou arrêt peut être encore déferé à la Cour de cassation ; mais, dans ce cas, la Cour statue, toutes chambres réunies, rend un arrêt de principe indiquant dans quel sens la loi doit être appliquée, s'il y a lieu à cassation, et renvoie devant un troisième tribunal qui est obligé de statuer dans le sens indiqué par la Cour de cassation.

Devant les Tribunaux civils, devant les Cours d'appel la procédure est faite et dirigée par des avoués ; leur ministère est obligatoire ; ils assistent les avocats choisis par les parties ; devant la Cour de cassation, la procédure est suivie par des avocats (avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation) leur ministère est également obligatoire.

Les renseignements que nous pourrions donner sur la procédure devant ces juridictions seraient sans intérêt pour l'expéditeur ou le voyageur ; nous ne parlerons donc que de la procédure devant les juges de paix et les tribunaux de commerce et de la procédure correctionnelle devant les tribunaux de première instance, que les justiciables peuvent suivre seuls.

Compétence. — En résumé, s'il s'agit d'objets perdus, égarés, avariés ou rendus avec retard par la Compagnie, l'expéditeur peut assigner devant le juge de paix, si sa réclamation ne dépasse pas 1.500 fr. ou devant le tribunal civil à quelque chiffre que s'élève sa demande, ou encore devant le tribunal de commerce puisque les Compagnies de chemins de fer sont commerçantes et ont fait acte de commerce.

Mais devant quel tribunal ou juge de paix l'affaire doit-elle être portée ?

En règle générale, c'est devant le tribunal du domicile du défendeur que l'action doit être portée.

Si c'est la Compagnie qui assigne ou qui poursuit, c'est devant le tribunal du domicile du voyageur ou de l'expéditeur que l'action doit être portée.

Mais si c'est, au contraire, la Compagnie qui est assignée, la question est plus complexe. Quel peut être, en effet, le domicile d'une Compagnie de chemins de fer ?

La question a été longtemps discutée, mais aujourd'hui il est généralement admis que le domicile d'une Compagnie de chemins de fer est le lieu du siège social ; mais que, néanmoins, une Compagnie peut encore être assignée, au choix du demandeur, devant le tribunal de la localité où les statuts imposent l'obligation de faire élection de domicile ; ou encore devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve une gare pouvant, à raison de son importance et du personnel qui s'y trouve réuni, être considéré comme un centre principal ou une succursale de cette Compagnie ; ou enfin devant le tribunal d'une gare dont l'administration a reçu pouvoir d'agir judiciairement.

Mais, dans tous ces cas, le tribunal du lieu où il existe une succursale n'est compétent qu'à la condition que ce soit dans le ressort de ce tribunal que se soient produites et aient pu être constatées les conséquences du fait donnant lieu à l'action intentée.

C'est ce qui explique que les actions sont généra-

lement portées devant les tribunaux civils ou devant les tribunaux de commerce, les juges de paix pour pouvoir être compétents devant être à la fois, et les juges du lieu où une Compagnie a une succursale, et les juges du lieu où s'est produit le fait originaire de l'action.

Il faut ajouter avec l'article 59 du Code de procédure civile que, s'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur peut, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile de l'un d'eux.

Le tribunal de tel ou tel endroit étant ainsi déterminé, comment doit procéder l'expéditeur ou le voyageur ?

Procédure. — Désormais, pour la clarté de nos explications, nous ne nous servirons que des expressions *demandeur*, pour désigner la personne qui agit en justice, qui assigne, qui poursuit, et de *défendeur*, pour désigner la personne qui est assignée, poursuivie. La première demande et la seconde se défend ; de là les termes usités.

Généralement et avant toute procédure, le demandeur doit, à moins que le défendeur ne reconnaisse la matérialité et l'existence des faits, faire dresser par huissier un procès-verbal de constat, qui a pour but, comme son nom l'indique, de bien préciser, établir et constater es faits sur lesquels doit porter la constatation.

S'il veut suivre devant le juge de paix, le demandeur est ensuite obligé de se présenter au greffe et de demander l'envoi d'un billet d'avertissement (coût 0 fr. 90). Au jour indiqué, le demandeur se présente ; si le défendeur est présent ou représenté, le juge de paix essaie de concilier l'affaire qui se trouve ainsi terminée ; s'il ne peut y arriver, ou si le défendeur n'est ni présent ou représenté, il est délivré un permis de citer, valable pendant trois mois.

Le demandeur remet ce permis de citer à un huissier audiencier qui cite le défendeur pour la première audience de la justice de paix. Entre le jour de la citation et le jour de la comparution à l'audience, il doit y avoir un délai franc de 24 heures ; ce délai est augmenté de 24 heures par 50 kilomètres si la partie est domiciliée à plus de 50 kilomètres.

Au jour fixé par la citation, les parties comparissent en personne, ou par mandataire muni d'un pouvoir enregistré aux droits de 3 fr. 75, sur timbre à 0 fr. 60 ; elles sont entendues contradictoirement ; la cause sera jugée sur-le-champ, ou renvoyée à une autre audience, ou renvoyée devant expert ou arbitre.

Le jugement une fois obtenu, le demandeur doit : passer au greffe, en payer les dépens, et le coût de l'enregistrement.

Si le défendeur consent à l'exécuter, l'affaire se trouve terminée ; dans le cas contraire, le demandeur doit en lever une « *grosse* » qu'il fait signifier au défendeur et l'huissier procède à la saisie-exécution de ses meubles.

Quand les jugements de justice de paix ne sont pas en dernier ressort, l'appel doit être interjeté dans le délai de un mois à compter de la signification.

L'appel est porté devant les tribunaux civils, une constitution d'avoué est dès lors nécessaire.

Si, au jour indiqué par la citation, l'une des parties ne comparait pas, la cause est jugée par défaut.

Mais la partie condamnée par défaut, pourra former opposition dans les trois jours de la signification de ce jugement qui lui sera faite par l'huissier audiencier commis.

L'opposition doit contenir les moyens de la partie et assignation pour le plus prochain jour d'audience, sauf question de délais.

La partie opposante qui se laisserait condamner

une seconde fois par défaut, ne serait plus recevable à former une nouvelle opposition. Dans ce cas, le jugement qui est rendu est appelé jugement de défaut congé.

La procédure devant les tribunaux de commerce se fait sans le ministère d'avoués.

Leur compétence est sensiblement plus étendue que celle des juges de paix et des tribunaux civils, en ce sens que le demandeur peut assigner à son choix, ou devant le tribunal du domicile du défendeur, ou devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée; ou enfin devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.

La règle reste la même en cas de pluralité de défendeurs.

Toute demande doit être formée par assignation ou exploit d'ajournement, indiquant comme les citations, les nom, prénoms, profession et domicile du demandeur ou défendeur; le jour, l'heure et le lieu de l'audience, les nom, demeure et immatricule de l'huissier, la mention de la personne à qui l'exploit a été laissé, l'objet de la demande et l'exposé sommaire des moyens.

Le délai entre le jour de l'assignation et le jour de la comparution est également de un jour franc, sauf augmentation en raison des délais de distance. La veille de l'audience, le demandeur doit faire le placement de son assignation au greffe.

Au jour indiqué, les parties comparaissent en personne ou par fondé de pouvoirs, comme en justice de paix. La cause est appelée, les parties sont entendues et le jugement est rendu. Le tribunal peut renvoyer la cause à une audience ultérieure, ou devant arbitre, ou devant un juge du tribunal chargé d'en faire un rapport (*délibéré*).

Si le jugement est par défaut, il est signifié par l'huissier-audiencier commis par le tribunal.

L'opposition devra être formée dans les huit jours de la signification; elle contiendra assignation pour une audience et les moyens de l'opposant.

Les poursuites devant le tribunal correctionnel peuvent être exercées soit à la requête du ministère public, soit à la requête des particuliers; mais, dans tous les cas, le ministère public doit être appelé à conclure au nom de la vindicte publique. La citation en police correctionnelle, qui doit contenir les mêmes indications qu'une assignation ordinaire, doit être, en conséquence, signifiée au procureur de la République.

Dans ce cas, le demandeur s'appelle partie civile et le défendeur est le prévenu.

Les parties se présentent en personne; il est cependant loisible au demandeur, mais au demandeur seulement, de se faire représenter par des conclusions d'avoué. Le prévenu peut se faire assister d'un avocat pour présenter sa défense.

Les condamnations prononcées au profit de la partie civile sont exécutées de la même manière que les condamnations obtenues au Civil ou au Commerce.

Cette juridiction connaît plus particulièrement des délits dont la peine excède cinq jours d'emprisonnement et 15 francs d'amende. Les délits et contraventions commis en chemins de fer, les sévices, les injures, notamment envers les agents, sont jugés par ces tribunaux.

En cas d'accident, les simples particuliers peuvent, si une action publique est engagée, se porter « partie civile » en joignant leur action à celle du ministère public pour obtenir des dommages-intérêts contre les auteurs de l'accident, dont la Compagnie de chemins de fer est civilement responsable. Le délai d'opposition est de cinq jours à compter de la

signification du jugement au prévenu ou à son domicile. L'opposition doit être signifiée tant au ministère public qu'à la partie civile.

En cas d'appel des jugements correctionnels, c'est la chambre des appels correctionnels qui en est saisie.

Le délai d'appel est de dix jours à compter du prononcé, si le jugement est contradictoire ou à compter de la signification si le jugement est par défaut.

Les droits et obligations des voyageurs et des expéditeurs, qui ont pour conséquence les droits et obligations des Compagnies, se trouvent en entier contenus dans les articles 1782-1786 du Code civil et 96 à 108 du Code de commerce, certaines lois, arrêtés, ordonnances et cahiers des charges spéciaux aux transports, et dans la convention de Berne (14 octobre 1890) qui a force de loi en France et dans tous les pays contractants pour ce qui concerne le transport des marchandises en destination ou en provenance de l'étranger.

Dans le Code de l'expéditeur et dans le Code du voyageur, nous avons eu occasion de citer ce qu'il est indispensable de connaître de ces lois, arrêtés, ordonnances ou cahiers des charges; nous nous bornerons donc, pour terminer, à donner simplement le texte des articles ci-dessus du Code civil et du Code de commerce.

CODE CIVIL

LIVRE III. — TITRE VIII. — CHAPITRE III. — SECTION 2.

Des Voituriers par terre et par eau.

1782. — Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre du dépôt et du séquestre.

1783. — Ils répondent non seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placé dans leur bâtiment ou voiture.

1784. — Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

1785. — Les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau et ceux des roulages publics doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent.

1786. — Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, les maîtres de barques et navires, sont en outre assujettis à des règlements particuliers qui font la loi entre eux et les autres citoyens.

CODE DE COMMERCE

LIVRE I. — TITRE VI. — SECTION 3.

Des Commissionnaires pour les transports par terre et par eau.

96. — Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.

97. — Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de force majeure légalement constatée.

98. — Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

99. — Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

100. — La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le vendeur chargés du transport.

101. — La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

102. — La lettre de voiture doit être datée.

Elle doit exprimer :

La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter ;

Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Elle indique :

Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entreprise duquel le transport s'opère, s'il en a un ;

Le nom de celui à qui la marchandise est adressée ;

Le nom et le domicile du voiturier.

Elle énonce :

Le prix de la voiture ;

L'indemnité due pour cause de retard.

Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

LIVRE I. — TITRE VI. — SECTION 4.

Du Voiturier.

103. — Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

104. — Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle.

105. — La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

106. — En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

Le dépôt et le séquestre et ensuite le transport dans un dépôt public peuvent en être ordonnés.

La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

107. — Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques.

108. — Les actions pour avaries, perte ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de 5 ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnement définitif.

Prescription. — Ainsi que nous venons de le voir, l'article 108 du Code de commerce contient un certain nombre de cas de prescription.

La prescription, aux termes de l'article 2219 du Code civil, est un moyen d'acquiescer ou de se libérer par un certain laps de temps et sous les conditions déterminées par la loi ; en d'autres termes, la prescription est ou acquisitive, c'est-à-dire qu'elle constitue un mode d'acquisition de propriété résultant de la possession légale, prolongée pendant un certain temps ; ou bien libératoire, c'est-à-dire un mode de libération résultant de l'inaction du créancier, ou plus généralement, de celui qui a une action quelconque à exercer en justice, pendant le temps fixé par la loi. Dans l'espèce, c'est ce dernier mode de prescription qui nous intéresse.

Pour nous résumer, sont prescrites par un an les actions en responsabilité pour cause de retard ou de perte totale et aussi pour perte partielle ou avarie, dans les cas seulement où ne s'applique pas la fin de non-recevoir de l'article 108 du Code de commerce.

La prescription annale, ou d'un an, s'applique même au cas où la perte ou l'avarie s'est produite alors que les marchandises n'avaient pas encore été mises en route, et aussi lorsque, ayant été refusées par le destinataire, elles avaient été emmagasinées par le voiturier.

Sont prescrites par cinq ans les actions autres que celles en responsabilité auxquelles le contrat de transport peut donner lieu contre le voiturier (par exemple, les actions en détaxe) ; les actions du voiturier contre l'expéditeur ou le destinataire (par exemple les actions en surtaxe) ; enfin les actions en responsabilité quand il y a fraude ou infidélité (dissimulation des avaries ou détournement des objets transportés).

Les diverses prescriptions de l'article 108 du Code de commerce courent, en cas de perte totale, du jour où la remise des marchandises aurait dû être effectuée ; dans tous les autres cas, du jour où les marchandises ont été mises à la disposition du destinataire.

Mais ces cas de prescription ne sont pas les seuls, il faut encore signaler les suivants :

Les actions, tant réelles que personnelles, sont prescrites par trente ans ; c'est la prescription trentenaire.

L'action publique et l'action civile se prescrivent : par dix années pour un crime, par trois ans pour un délit et par un an pour une contravention ; le tout, à compter du jour où le fait donnant lieu à l'action a été connu.

Ainsi donc, si la cause de la responsabilité est constitutive d'un délit correctionnel, la prescription de 3 ans se substitue à celle de 5 ans, ci-dessus prévue par le paragraphe 2 de l'article 108 du Code de commerce.

Les jugements ou arrêts se prescrivent: par vingt ans en matière criminelle, par cinq ans en matière correctionnelle et par deux ans en matière de simple police, le tout à compter de leur date.

Les jugements ou arrêts rendus en matière criminelle, correctionnelle ou de simple police et devenus irrévocables, se prescrivent seulement par trente ans en ce qui concerne les condamnations qui y sont portées.

Les jugements ou arrêts par défaut sont prescrits ou périmés s'ils ne sont pas exécutés dans les six mois de leur date.

Les instances sont périmées, c'est-à-dire mises à néant, quand, depuis le dernier acte de procédure, il s'est écoulé plus de trois ans.

A la différence de la prescription dont le bénéfice est acquis de plein droit, une fois les délais expirés la péremption d'instance, même après l'expiration des délais, peut être couverte tant qu'elle n'a pas

été demandée par un acte de la partie qui est en droit de l'invoquer.

Ces prescriptions sont interrompues d'après les principes posés aux articles 2242 et suivants du Code civil.

En dehors du cas de reconnaissance volontaire ou forcée du droit de celui contre lequel courait la prescription, on peut énumérer quatre causes interruptives de la prescription: citation ou demande en justice: commandement; saisie et citation en conciliation suivie d'assignation dans le mois.

Le fait par une Compagnie de chemin de fer de répondre à un expéditeur que ses envois ont été livrés ne saurait interrompre la prescription, car elle ne peut être interrompue que par l'un des moyens limitativement déterminés par l'article 2244 C. civ. (*Amiens. Com 13 décembre 1898.*)

La prescription de l'article 108 C. com. est explicable même au cas de fausses livraisons qui équivalent à la perte de la marchandise. On ne saurait contester la régularité des livraisons faites sur simple présentation des lettres d'avis, des investigations, en même temps qu'elles ne sont pas exigées, étant impossibles en raison de la multiplicité des opérations (*Droit. 2 avril 1899.*)

