

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

EXPLOITATION (5^e Division)

LITIGES & RÉCLAMATIONS

MANUEL

A L'USAGE DES AGENTS

1929

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

EXPLOITATION (5^e DIVISION)

LITIGES & RÉCLAMATIONS

MANUEL
A L'USAGE DES AGENTS

1929

PARIS
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER
IMPRIMERIE CHAIX
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE TROIS MILLIONS
Rue Bergère, 20
1929

AVIS IMPORTANT

Le présent MANUEL n'a pour but que de résumer, à l'usage des Agents des gares, sous la forme d'un Livret facile à consulter, les Instructions concernant les Litiges et les Réclamations.

Il ne traite, d'une façon générale, que les cas se présentant le plus fréquemment dans les gares.

Il ne saurait dispenser les Agents de l'étude et de la connaissance des divers documents relatifs aux questions de Litiges et de Réclamations (Circulaires, Conventions, Tarifs et notamment l'Instruction Générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations), auxquels ils devront se reporter pour compléter les indications, nécessairement sommaires, données par le MANUEL.

ABRÉVIATIONS

- C. I. M. — Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.
C. I. V. — Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer.
C. I. B. — Convention internationale de Berne (ancienne Convention).

LITIGES & RÉCLAMATIONS

MANUEL A L'USAGE DES AGENTS

CHAPITRE PREMIER

Observations préliminaires.

Recommandations générales.

1. — La solution amiable des litiges, conforme, à la fois, à la réparation équitable des dommages subis par le Public et aux intérêts de la Compagnie, ne dépend pas seulement du soin mis par les agents à l'étude et à la discussion de chaque affaire et de leur connaissance parfaite des arguments favorables à la défense des transporteurs, mais aussi du tact et de la courtoisie qu'ils doivent être accoutumés à apporter dans leurs relations avec le Public.

Chaque agent doit être bien persuadé que, sans rien abdiquer de sa dignité professionnelle, ni de la fermeté que lui impose parfois le respect des règlements, il servira très utilement les intérêts de la Compagnie en s'efforçant, par sa complaisance et son zèle, d'améliorer, en toute occasion, les relations qu'elle entretient avec sa clientèle.

Réception des réclamations.

2. — Toute réclamation, à sa réception, doit être présumée comme la conséquence possible d'une irrégularité du service.

Comme telle, elle doit être examinée avec soin et sans retard par les Chefs de gare eux-mêmes ou, à leur défaut, par des agents qualifiés, agissant selon leurs directives et sous leur contrôle effectif.

Création et annotation des dossiers.

3. — Lorsqu'une gare reçoit, soit du Public, soit des Services de la Compagnie, soit de toute autre provenance, une communication quelconque concernant un enregistrement bagages, un

article G. V. ou P. V. ou un colis postal, elle en prend attachement, après création d'un dossier, sur un registre spécial et elle indique le numéro du dossier ainsi créé soit sur les souches, soit sur les registres correspondants. De cette façon, elle trouvera facilement trace de toute la correspondance déjà échangée, si elle reçoit plus tard de nouvelles communications relatives au même envoi.

Chaque affaire est suivie, jusqu'à sa solution, sous le même numéro de dossier et ne doit être classée que lorsque cette solution est intervenue.

Correspondance
adressée
au Public.

4. — Les lettres adressées au Public doivent être rédigées avec le meilleur soin et la plus grande correction. Les arguments à faire valoir doivent être judicieusement choisis et énoncés clairement sans longueurs inutiles.

Les gares ne doivent pas donner connaissance aux réclamants des notes ou réponses de l'Inspection Principale, du Service Central ou des autres gares, ni d'aucune des Instructions ou Circulaires intérieures de la Compagnie.

Ces documents sont réservés exclusivement aux agents, qui y puisent les arguments nécessaires à la discussion des litiges, mais doivent formellement s'abstenir d'en donner connaissance au Public ou de les citer dans leurs réponses.

Solution rapide
des réclamations.

5. — La plus grande diligence est recommandée dans la solution des réclamations. D'une manière générale, un délai de quinze jours doit suffire, même après enquête préalable et mise au point, pour donner une réponse ferme aux réclamants, soit par le rejet justifié de leur demande, soit par une offre équitable d'indemnité.

Si la gare n'est pas en mesure de prendre immédiatement parti, elle doit adresser dans les quarante-huit heures un accusé de réception, en indiquant simplement que la réclamation est examinée et qu'une réponse définitive sera donnée dès que possible. Il n'y a d'exception à cette règle que celle prévue à l'article 13 ci-après.

Règlement
des réclamations.

6. — Mais si toute enquête préalable est inutile, si la responsabilité du Chemin de fer est nettement engagée, si l'indemnité réclamée est raisonnable et si aucune question de principe n'est en jeu, la gare doit, après dernière discussion et sur toutes justi-

fications exigibles, procéder au règlement dans la limite des pouvoirs qui lui sont impartis.

Au cas où l'une quelconque des conditions ci-dessus posées n'est pas réalisée, elle adresse, à son Inspection principale, le dossier complet de l'affaire, en y annexant tous renseignements qu'elle estime propres à fortifier la position de la Compagnie.

Elle transmet de même à son Inspection Principale toutes les réclamations relatives à des envois du trafic international ou intéressant des Compagnies secondaires.

CHAPITRE II

Notions générales. — Régime intérieur.

Responsabilité
du chemin de fer.

7. — La responsabilité du Chemin de fer diffère selon qu'il s'agit du régime intérieur, du régime international ou du régime postal.

Il est traité de ces deux derniers régimes aux chapitres VI, VII et VIII du présent Manuel.

En régime intérieur, la responsabilité des transporteurs, en ce qui concerne les pertes et les avaries, est définie par les articles 103 du Code de Commerce et 1784 du Code Civil (*Voir Appendices I et II*).

Il résulte, notamment, de l'article 103 du Code de Commerce, que, **quelles que soient les garanties qui auraient pu être souscrites par l'expéditeur et quel que soit le tarif revendiqué et appliqué, les transporteurs sont toujours présumés responsables, en cas de perte ou d'avarie, et qu'ils ne peuvent détruire cette présomption, qu'en faisant eux-mêmes la preuve de la force majeure ou du vice propre de la chose transportée.**

Force majeure.

8. — La force majeure est tout événement naturel, tout fait contre lequel la prévoyance ou les forces humaines sont impuissantes, tels que l'inondation, la tempête, la foudre, l'abondance des neiges, la gelée, la sécheresse, etc...

Peuvent également résulter de la force majeure les dommages dus à des événements que la Compagnie, avec les moyens ordinaires dont elle dispose, ne peut conjurer, par exemple: la chaleur excessive qui occasionne un bris, une liquéfaction, une évaporation ou un incendie, le nombre anormal et imprévu de voyageurs, la grève, l'insurrection, le vol à main armée, etc...

Pour établir la preuve des faits de force majeure, il est nécessaire de produire des procès-verbaux circonstanciés établis par les fonctionnaires de l'Autorité administrative ou judiciaire.

Les gares, en pareil cas, demanderont à MM. les Inspecteurs du Contrôle de l'État, et, à leur défaut, à MM. les Juges de Paix ou les Maires, de vouloir bien faire les constatations utiles et d'en dresser procès-verbal sur papier timbré. Cette pièce sera ensuite enregistrée et transmise à l'Inspection Principale pour servir et valoir ce que de droit.

Un procès-verbal peut relater, par exemple, que les voies ont été recouvertes d'une couche de neige d'une telle épaisseur que la circulation des trains a été interrompue ou retardée, durant une période déterminée, sur tel ou tel tronçon de ligne. De même, à propos d'inondations, d'éboulements, etc...

Il sera bon, en outre, d'adresser à l'Inspection Principale les journaux locaux relatant ces sortes de perturbations.

Vice propre.

9. — Le vice propre est tout défaut inhérent à la nature ou à la composition d'un objet. C'est, par exemple, l'extrême fragilité, le défaut de construction ou de fabrication, l'insuffisance d'emballage, la dilatation, la dessiccation, la fermentation. C'est aussi, pour les animaux, la rétivité, la méchanceté, la faiblesse ou la maladie.

Ayant à établir la preuve du vice propre, le transporteur peut se trouver dans deux situations différentes:

Premier cas. — La gare de départ peut, lors de la remise, avoir constaté le mauvais état ou l'insuffisance de l'emballage et avoir fait mentionner par l'expéditeur, sur sa déclaration d'expédition, l'état descriptif des colis.

Les indications à faire souscrire ainsi par l'expéditeur ne peuvent pas être formulées sous la forme d'une garantie générale ou d'une décharge de responsabilité, dont la valeur est contestable d'après les termes de l'article 103 du Code de Commerce (Voir art. 7), mais elles devront consister en un état descriptif précis de la marchandise. Ainsi, par exemple, l'expéditeur écrira sur la déclaration même: « Deux caisses porcelaines dont une N°..... sonnante cassée. » — « Un fût vide ayant un peigne cassé, deux cercles manquants ». — « Un meuble non emballé ». — « Un fût de vin en vidange de..... litres ou..... centimètres », etc...

Ces mentions devront être appuyées de la signature de l'expéditeur ou de son mandataire et reproduites sur toutes les écritures de l'expédition.

Dans le cas de contestation ou d'impossibilité absolue d'obtenir de l'expéditeur ou de son mandataire régulier les constatations ci-dessus, la gare y pourvoira elle-même au moyen d'une inscription écrite sur la déclaration par le préposé à la reconnaissance et reproduite exactement sur toutes les pièces du groupe (récépissés, souche, feuille de chargement, etc...). C'est ce qu'on appelle communément prendre l'état descriptif de la marchandise. L'inscription, sur la déclaration, de l'état descriptif devra, dans les cas importants, être faite en présence de deux témoins étrangers à la Compagnie et contresignée par eux. En outre, le jour même, notification ou confirmation des constatations relevées sur l'état descriptif sera donnée à l'expéditeur, par lettre recommandée.

Si la gare expéditrice se conforme à ces instructions, il sera facile à la gare destinataire de dégager la responsabilité de la Compagnie, tant au sujet des avaries ayant fait l'objet de l'état descriptif que de celles qui en seraient la conséquence.

DEUXIÈME CAS. — La gare de départ peut, lors de la remise, avoir commis la faute d'une reconnaissance trop sommaire et ne pas avoir relevé certaines déficiences déjà existantes. D'autre part, des défauts inappareils peuvent exister à la remise.

Dans ce cas, la présomption de responsabilité édictée par l'article 103 contre les transporteurs conserve toute sa force, mais le vice propre n'en subsiste pas moins et la Compagnie, malgré l'absence d'état descriptif, est toujours en droit d'établir, par tous

les moyens utiles, que l'avarie ou la perte sont dues au vice propre de la chose transportée (notamment au défaut, à l'insuffisance ou à la défectuosité de l'emballage) ou qu'elles sont antérieures à la remise au transport.

L'attention des gares est donc particulièrement appelée sur les **Conditions d'emballage à exiger des expéditeurs.**

Cet emballage doit être tel que la marchandise puisse supporter sans avaries les opérations de chargement, de transbordement et de déchargement, de même que les manœuvres, chocs, pressions, intempéries qui se produisent inévitablement au cours de tout transport normal.

Les gares doivent, à ce sujet, conseiller les expéditeurs, en commençant par ceux dont les envois sont le plus souvent mal conditionnés et insuffisamment emballés.

Elles indiqueront à ces expéditeurs en quoi le conditionnement et l'emballage ne répondent pas à la durée et aux risques normaux du transport et elles insisteront pour obtenir la mise en état des colis.

Si elles ne peuvent obtenir satisfaction sur ce point, elles devront appliquer avec fermeté les instructions qui précèdent (même article, 1^{er} cas), de manière à mettre un terme aux abus dont le Chemin de fer fait tous les frais.

En un mot, il y a lieu de tenir la main à l'observation des conditions d'emballage prescrites par les tarifs G. V. et P. V., c'est-à-dire :

1^o Continuer à exiger l'emballage des marchandises qu'il a été, jusqu'à ce jour, dans les usages du Commerce d'emballer ;

2^o Exiger que chaque emballage soit établi conformément aux règles de l'art et dans des conditions telles qu'il protège efficacement la marchandise.

En pareille matière, il conviendra d'agir avec tact et pondération, en se gardant d'excéder les droits de la Compagnie, mais aussi avec fermeté et persévérance.

La preuve du vice propre ne peut être faite, dans la plupart des cas, qu'au moyen d'une expertise.

**Expertises
en général.**

10. — La présomption de responsabilité mise à la charge du Chemin de fer par l'article 103 du Code de Commerce conduit fréquemment les gares à pratiquer l'expertise, c'est-à-dire à avoir recours aux lumières de tiers compétents.

Le personnel devra, à ce sujet, s'inspirer de la règle de principe suivante :

Une expertise, faite avec diligence, c'est-à-dire lorsque toutes les circonstances de fait peuvent être encore déterminées, s'impose chaque fois qu'il est besoin, non seulement de prévenir ou d'écarter des réclamations mal fondées, mais encore lorsque notre responsabilité ne semble pas nettement déterminée ou que le chiffre de la réclamation paraît exagéré.

L'expertise est, selon les circonstances, amiable ou judiciaire.

On verra, aux articles 11 et 12 ci-après, les caractéristiques de l'expertise amiable et de l'expertise judiciaire qui sont l'une et l'autre possibles à tout moment du transport, soit au départ, soit en cours de route, soit à l'arrivée.

**Expertise
amiable.**

11. — L'expertise amiable n'est à recommander que si l'affaire n'a pas une grande importance et n'engage pas une question de principe. Elle peut, comme l'expertise judiciaire, servir à déterminer les causes du dommage ou à en évaluer le montant, mais il faut, au préalable, que le destinataire l'accepte et que la question à trancher n'intéresse que lui et la Compagnie. Tel sera le cas, par exemple, s'il s'agit de fixer le quantum exact de la perte ou de l'avarie, dans une affaire où la responsabilité du chemin de fer est engagée.

Par contre, **si la responsabilité de l'expéditeur est susceptible d'être mise en jeu**, l'expertise amiable n'auroit de valeur contre lui qu'à la condition qu'il eût donné, par écrit, son consentement préalable et pris l'engagement de s'en rapporter aux conclusions de l'expert.

Aussi, les gares doivent-elles s'efforcer, à l'issue d'une expertise amiable, d'amener le destinataire à prendre livraison de la marchandise litigieuse, afin d'éteindre le droit d'action de l'expéditeur et de rester en présence du destinataire seul, pour discuter et terminer le litige.

L'expertise amiable se fait d'ordinaire par une seule personne choisie, d'un commun accord, entre le réclamant et le Chef de

gare, parmi les industriels ou les négociants les plus compétents ou le plus favorablement connus.

Le procès-verbal de l'expert doit mentionner la présence des deux parties à l'expertise, leur accord dans le choix de l'expert et leur déclaration de vouloir s'en rapporter à sa décision.

Avant les opérations de l'expert, les deux parties signeront le compromis préalable, rédigé sur papier timbré et dont la formule est donnée à l'article 342 de l'Instruction Générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations.

Expertise
judiciaire.

12. — L'expertise judiciaire prévue par l'article 106 du Code de Commerce (*Voir Appendice I*) est de rigueur (1) :

1^o Au départ, en cas de contestation importante avec l'expéditeur, lors de la formation du contrat ;

2^o En cours de route, dans les cas prévus par l'article 333 de l'Instruction Générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations ;

3^o A l'arrivée, quand l'avarie ou la perte paraît résulter, soit du vice propre de la marchandise, soit de la force majeure, soit d'une faute de l'expéditeur ;

4^o Quand une question de principe est soulevée ;

5^o Quand, enfin, l'affaire en valant la peine, les accords avec l'expéditeur et le destinataire, nécessaires pour la validité d'une expertise amiable, n'ont pu être obtenus.

Le Chef de gare adresse alors une requête au Président du Tribunal de Commerce ou, à défaut de Tribunal dans la localité, au Juge de Paix du canton.

Cette requête doit être établie sur papier timbré, conformément suivant le cas, à l'un des modèles prévus par l'article 335 de l'Instruction générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations, en tenant compte que les termes des dits modèles sont à modifier suivant les cas d'espèce.

Il est recommandé aux Chefs de gare de faire toute diligence

(1) Le présent Manuel ne traite pas de l'expertise du Référé Commercial pour laquelle les gares devrout se reporter, le cas échéant, à l'article 341 de l'Instruction générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations.

pour la présentation de cette requête, et, autant que possible, de ne pas en laisser l'initiative aux réclamants.

L'agent qui a présenté la requête a le devoir de s'assurer qu'elle va être suivie d'effet et que le Président du Tribunal de Commerce ou le Juge de Paix commettra un expert à bref délai, par voie d'ordonnance.

Une fois l'ordonnance rendue, il y a lieu, pour la gare, et, à moins d'usages locaux contraires, de la remettre aussitôt à l'expert et de s'entendre avec lui sur la date, l'heure et le lieu de l'expertise, en réservant un délai suffisant, suivant les distances, pour permettre aux parties intéressées d'y assister ou de s'y faire représenter, si elles le jugent à propos.

L'article 106 du Code de Commerce nous fait une obligation d'appeler nous-mêmes à l'expertise, les parties susceptibles d'être mises en cause (expéditeur, commissionnaire, destinataire, propriétaire du wagon particulier, le cas échéant), par lettre recommandée ou par télégramme.

Toutefois, dans les cas d'extrême urgence : mortalité de bestiaux, prompt dépérissement de la marchandise, etc... le juge saisi de la requête peut dispenser de l'accomplissement de cette formalité.

Dans ce cas, il convient de demander au juge, dans la requête, la dispense d'appeler à l'expertise telle ou telle des parties énumérées ci-dessus et ce, chaque fois que, sans danger pour la marchandise, il n'est pas possible de laisser à ces parties le temps matériel pour se rendre à l'expertise ou s'y faire représenter.

L'absence des parties, même régulièrement convoquées, ne saurait motiver la remise de l'expertise à une date ultérieure.

Le Chef de la gare où l'expertise aura lieu, ou à son défaut, un agent qualifié, assistera à cette expertise et veillera à ce que l'expert remplisse convenablement sa mission. Il devra indiquer à l'expert, d'une manière très précise, tous les points sur lesquels celui-ci devra se prononcer, par exemple : si les avaries ne sont pas antérieures à la remise au transport, si elles ne doivent pas être attribuées à la nature spéciale de la marchandise, à sa fragilité, à sa composition, à son mode de préparation, à sa mise en contact, avant le transport, avec des produits susceptibles de l'altérer, à l'insuffisance ou à l'absence d'emballage, aux influences atmosphériques ; si, en cas de mouille de marchandises ayant

accompli un trajet maritime, la mouille ne provient pas de l'eau de mer; si en cas d'avaries occultes, le colis ne sonne pas la casse et ne porte aucune trace de choc.

L'Agent de la Compagnie ne se bornera donc pas à assister passivement à l'opération; il devra attirer l'attention de l'expert sur tous les points favorables aux transporteurs; il a le droit et le devoir de défendre les intérêts de la Compagnie, d'exposer les raisons de fait et de droit de nature à atténuer ou dégager la responsabilité du chemin de fer et de demander l'insertion de ses observations dans le rapport d'expertise. Cette demande devra, d'ailleurs, être confirmée à l'expert, sous forme courtoise, par lettre recommandée, dès l'issue de l'expertise.

Quand une expertise sera susceptible de porter, subsidiairement ou principalement, sur l'état du wagon transporteur, le Chef de gare devra s'assurer le concours du Chef d'Entretien de la Section de Traction, qu'il avisera en conséquence.

De même, lorsque le Chef de gare se trouvera en présence d'une affaire importante, susceptible de soulever des questions techniques échappant à sa compétence, il se fera assister par une personne qualifiée, à moins qu'il n'estime que l'expert désigné possède, en la matière, toutes les lumières désirables.

Les requêtes et les rapports d'expertises judiciaires doivent toujours être établis sur papier timbré; une copie doit en être adressée dans le plus bref délai, à l'Inspection Principale, avec un rapport donnant tous les détails de l'affaire.

Les frais d'expertise sont, en principe, à la charge de la partie qui succombe; ils peuvent, par suite, être partagés au prorata du quantum de la responsabilité fixé par l'expert, lorsque celui-ci a mis cette responsabilité à la charge des deux parties.

Toutefois, si l'expertise a été provoquée par le Chef de gare, celui-ci pourra régler à l'expert le montant de ses honoraires, quitte à les récupérer ensuite de l'adversaire dans les conditions ci-dessus indiquées.

En cas de difficulté à ce sujet, il en rendra compte à son Inspection Principale.

A l'issue de l'expertise, faite à l'arrivée, au cas de refus d'enlèvement par le destinataire, celui-ci doit être mis en demeure, par

lettre recommandée, de prendre livraison, sous réserve des conclusions de l'expert; en même temps, l'expéditeur est avisé de la souffrance.

Il peut arriver aussi que l'expéditeur, avisé d'une expertise prochaine, demande le retour de la marchandise. L'ordre de réexpédition ainsi notifié donne naissance à un nouveau transport de la même marchandise; aussi ne peut-il y être déféré qu'autant qu'ont été préalablement réglées les difficultés nées du premier transport.

La réexpédition peut être effectuée et l'expertise abandonnée, si l'expéditeur reconnaît expressément, par écrit, que les avaries et manquants constatés à l'arrivée ne sont pas imputables au Chemin de fer et renonce à toute action à leur sujet.

Mais si, au contraire, l'expéditeur entend réserver tous ses droits ou manifeste l'intention de faire expertiser la marchandise à son retour, la réexpédition ne doit avoir lieu qu'après expertise au point d'arrivée du premier transport ou au point d'arrêt, suivant le cas, étant entendu, d'ailleurs, que l'ordre de réexpédition aura été donné dans la forme prescrite par les Conditions d'application des Tarifs et que la marchandise pourra supporter sans risques un nouveau transport. Le cas échéant, on ne manquera pas de mentionner sur les écritures l'état descriptif utile.

En règle générale, les gares doivent bien se pénétrer de cette idée qu'en cas de contestation suivie de réserves de la part du destinataire, les transporteurs risquent de se voir privés de tout recours si la livraison est effectuée sans avoir été précédée des mesures conservatoires utiles, telles qu'elles sont exposées ci-dessus.

Fin de
la responsabilité
du
Chemin de fer.

13. — L'article 105 du Code de Commerce (*Voir App. I*) fixe la fin du contrat de transport et de la responsabilité du Chemin de fer pour les avaries et les pertes partielles.

Les formalités imposées par cet article sont limitatives et impératives; elles ne peuvent cesser d'être obligatoires que si la gare a souscrit elle-même, à la livraison, des réserves au destinataire, ou si celui-ci les a formulées lui-même, avec l'acceptation ou le consentement de la gare.

A ce sujet, il est recommandé de laisser les destinataires prendre eux-mêmes leurs réserves ; en principe, les gares ne doivent pas en souscrire.

Si elles le font exceptionnellement, il faut que ce soit avec la plus grande circonspection, en toute connaissance de cause, et lorsque notre responsabilité ne peut faire aucun doute.

Ces réserves sont, dans ce dernier cas, données au verso du titre de transport, par un agent qualifié qui les date, les signe et en prend un attachement très exact sur un registre spécial qu'il fait viser, après chaque nouvelle inscription, par le Chef de gare ou le Chef de bureau.

Par agent qualifié, il faut entendre tout agent d'un certain grade, assez rompu aux litiges pour n'engager qu'à bon escient la responsabilité de la Compagnie. **En aucun cas, un agent de manutention, livreur ou autre, ne doit être autorisé à effectuer des déballages ou vérifications de colis, ni à souscrire des réserves.**

Quant aux réserves prises par les destinataires, elles doivent être inscrites par eux-mêmes sur la pièce de livraison : registres de sorties, feuilles de livraison, de factage ou de camionnage. Elles doivent être formulées d'une façon précise, par exemple : « Réserves pour un fût vin, avec deux douelles brisées, en vidange de du poids de etc. » Les réserves générales ne sont pas valables. Toutefois, si de telles réserves étaient inscrites malgré notre opposition ou à notre insu, il conviendrait de surseoir à la livraison et de procéder aux mesures conservatoires ci-dessus indiquées.

Les réserves ainsi prises par un destinataire ne le dispensent pas des formalités édictées par l'article 105 du Code de Commerce et il lui appartient de les confirmer, dans la forme et les délais fixés.

Les agents remarqueront que, d'après les dispositions de l'article 105 du Code de Commerce, toute action n'est pas éteinte contre le Chemin de fer, même en cas de livraison sans réserves et de paiement de la lettre de voiture. Une fois ces opérations faites, le destinataire reste en droit de notifier des réserves à la Compagnie, sous condition de le faire dans la forme et les délais fixés.

Mais les pertes partielles ou avaries ainsi constatées et notifiées ne peuvent être mises à la charge des transporteurs que s'il est établi par le destinataire qu'elles se sont produites en cours de transport et qu'elles ne résultent pas du vice propre.

En effet, après la livraison sans réserves, le transporteur ne peut être rendu responsable que si le destinataire prouve que les marchandises n'ont subi, depuis qu'il en a pris possession, aucune modification, soit dans leur état, soit dans leur contenu.

Autrement dit, du fait de la livraison sans réserves, la présomption de responsabilité du voiturier, telle qu'elle est énoncée à l'article 7 du présent Manuel, prend fin avec le contrat de transport et c'est au destinataire de prouver que la cause du dommage est antérieure à la livraison. Le fardeau de la preuve est alors déplacé et, si une expertise était nécessaire, ce serait au destinataire à la provoquer.

En conséquence, quand, après une livraison sans réserves, un destinataire notifiera des réserves dans la forme et les délais impartis par l'article 105, un agent de la Compagnie devra se rendre chez lui immédiatement pour assister à la vérification.

Si cette vérification établit **sans aucun doute** la responsabilité du Chemin de fer, la gare procédera, pour le règlement du litige, comme si le dommage avait fait l'objet de réserves régulières à la livraison.

Mais si, au contraire, il y a doute au sujet du dommage et de ses causes, l'agent déclinera verbalement toute responsabilité et laissera au destinataire le soin de faire la preuve qui lui incombe. Si, à cet effet, le destinataire provoquait une expertise judiciaire, l'agent devrait y assister, à condition d'avoir été avisé, et opérer, pour la défense de nos intérêts, comme si l'expertise avait été faite à la requête de la Compagnie.

Les agents prendront note que, dans aucun cas, ils ne devront accuser réception par écrit des réserves notifiées dans la forme réglementaire par le destinataire, au sujet de marchandises livrées sans réserves. En pareil cas, il vaut mieux procéder par démarches. Quant aux réserves qui sont produites en dehors de la forme et des délais prévus par l'article 105 il n'en est tenu aucun compte. Si, dans ce dernier cas, le destinataire croyait devoir provoquer une expertise judiciaire, la gare y assisterait si elle était convoquée, mais elle devrait remettre à l'expert un

« dire » spécifiant qu'elle se présente à titre purement officieux et précisant que la Compagnie entend réserver expressément tous ses droits et moyens et notamment celui de se prévaloir des dispositions de l'article 108 du Code de Commerce. Ce « dire » devra être confirmé par lettre recommandée, avec demande d'insertion dans le rapport d'expertise.

La responsabilité du Chemin de fer peut prendre fin également du fait de la **prescription** édictée par l'article 108 du Code de Commerce (*Voir Appendice I*).

Cet article dispose que toutes les actions contre le transporteur pour pertes, avaries ou retards, auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, sont prescrites par un an à partir du jour de l'expiration des délais de transport, pour le cas de perte et à dater du jour de la livraison, pour le cas d'avarie et de retard.

Mais la prescription ne pourrait être invoquée, si l'ayant droit avait en mains une lettre de la Compagnie reconnaissant le bien-fondé de sa réclamation; toutefois, un simple accusé de réception ou le fait que des pourparlers sont engagés ne peuvent suffire à interrompre la prescription.

De même, une lettre de réclamation ordinaire ou recommandée, non suivie d'un acte judiciaire (citation, assignation, commandement, saisie) ne suffit pas à interrompre cette prescription.

Toutes les actions nées du contrat de transport, autres que celles pour pertes, avaries ou retards, se prescrivent par cinq ans. Tel est le cas des actions en paiement de lettres de voitures, en détaxes, en surtaxes, etc.

CHAPITRE III

Notions particulières. — Régime intérieur.

**Laisés
pour compte.**

14. — Le laissé pour compte consiste dans l'abandon, total ou partiel, pour retard ou pour avarie, de marchandises dont l'ayant droit estime qu'il ne peut plus tirer tout le parti qu'il en attendait.

En principe, le Chemin de fer n'est pas tenu d'accepter le laissé pour compte d'une marchandise sous prétexte d'avarie ou de retard.

Aux termes de l'article 1142 du Code Civil, « toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur ».

L'obligation de transporter une marchandise et de la livrer en bon état et dans les délais étant une obligation de « faire », il en résulte qu'en cas de faute dans l'exécution du contrat de transport, les Compagnies ne peuvent être astreintes à garder pour compte la marchandise, mais seulement à payer une somme d'argent représentant le préjudice causé.

En résumé, c'est au moyen de dommages-intérêts que doit se résoudre leur responsabilité et le laissé pour compte ne doit être qu'exceptionnel.

Le Chemin de fer admet quelquefois, en effet, le laissé pour compte, lorsque, par exemple, en cas de retard très important, la marchandise se trouve avariée à un tel point qu'elle est complètement impropre à l'usage auquel elle était destinée.

Mais, lorsque la marchandise est encore utilisable, on doit mettre le destinataire en demeure, par lettre recommandée, d'en prendre livraison, sous réserves de ses droits, s'il y a lieu, et, par même courrier, inviter l'expéditeur à intervenir et à donner des instructions, en déclinant toute responsabilité pour les conséquences pouvant résulter d'un séjour prolongé de la marchandise.

Si ces lettres restent sans effet, la gare en réfère à son Inspection Principale; toutefois, s'il s'agit de denrées périssables, elle doit procéder sans plus tarder à la vente de la marchandise (*Voir art. 16 ci-après*).

Les gares doivent toujours se refuser à reprendre les colis dont la livraison a été régulièrement effectuée et protester aussitôt par lettre recommandée si les colis sont rapportés et abandonnés en gare, soit à l'insu des agents, soit malgré leur opposition, en prévenant le destinataire que la marchandise reste en gare à ses risques et périls.

Souffrances.

15. — Lorsque la souffrance est due à un refus ou à un laissé pour compte du destinataire, il importe de distinguer deux cas.

1° Le refus résulte de causes étrangères au Chemin de fer.

Il convient alors pour éviter toute ambiguïté, de faire préciser,

par écrit, par le destinataire les motifs de son refus, par exemple : « Refus pour non-commande » ; « Refus pour envoi tardif ». Si le destinataire ne consent pas à indiquer le motif de son refus, la gare en fait mention sur l'avis de souffrance adressé à l'expéditeur.

2^o Le refus est, à tort ou à raison, imputé à une faute des transporteurs.

Dans ce cas, il y a litige, et les gares doivent prendre les mesures nécessaires en vue d'une prompt solution, telles que vérification des colis, expertise, etc., et transaction, s'il y a lieu.

Ventes amiables
et judiciaires.

16. — Les marchandises périssables, telles que gibier, poissons, viandes, fruits et légumes frais, etc., dont la livraison n'a pu être effectuée pour une raison quelconque, doivent être vendues à l'amiable sans délai si elles ne sont pas impropres à la consommation.

Au cas contraire, elles doivent être enfouies et la nécessité de cet enfouissement ainsi que l'état extérieur du colis, le poids brut et le détail du contenu doivent être constatés par écrit, soit par l'inspecteur du Contrôle de l'État, soit par le Commissaire de Police ou par le Maire de la Commune, soit enfin par deux témoins étrangers à la Compagnie.

La vente amiable se fait, dans les grands centres, aux Halles, par l'intermédiaire des facteurs ou des commissionnaires accrédités, ou, dans les villes moins importantes, au Marché public de la localité ou des localités voisines. Si les moyens précédents font défaut, la gare vend elle-même sur place ou aux environs, aux meilleures conditions possibles, c'est-à-dire aux enchères publiques ou après recherche de l'acquéreur le plus offrant.

Une vente ne doit jamais être faite de gré à gré à des employés de la Compagnie. Ceux-ci ne peuvent participer qu'à titre particulier aux ventes faites aux enchères publiques.

Quant aux marchandises en souffrance qui, par leur nature, ne sont pas essentiellement périssables et peuvent, par suite, être conservées sans dommage durant un certain temps, les gares préviennent leur Inspection Principale de leur séjour prolongé et de ses causes, avec indication des frais qui les grèvent déjà et de ceux (magasinage, stationnement, etc.) qui viennent chaque jour s'ajouter aux frais précédents.

L'Inspection Principale leur donne, le cas échéant, toutes instructions utiles pour en opérer la vente qui se fait alors par voie judiciaire.

Les gares n'ont, en aucun cas, à prendre l'initiative d'une vente judiciaire; elles doivent se borner à signaler la souffrance, assez à temps, à leur Inspection Principale, pour éviter que la marchandise ne se déprécie et que les frais qui la grèvent ne dépassent le produit éventuel de la vente.

En effet, ce ne serait pas, pour la Compagnie, « agir en bon père de famille » que de laisser la souffrance se prolonger au point que la marchandise en vienne à se détériorer et que les frais qui la grèvent puissent dépasser sa valeur.

Retards.

17. — Le retard ne suffit pas, à lui seul, pour justifier le droit à des dommages-intérêts; il faut encore que le réclamant établisse que l'arrivée tardive de la marchandise lui a causé réellement un préjudice.

Pour les marchandises livrables à domicile, il y a retard par le seul fait que, au moment de la livraison, les délais de transport et de livraison à domicile sont dépassés.

Quand il s'agit d'une marchandise livrable en gare, le chemin de fer doit la mettre à disposition par un avis d'arrivée, à moins que le destinataire ne l'en ait dispensé. Divers cas de réclamations sont à distinguer au sujet des envois de cette catégorie :

1^o Le destinataire, touché par l'avis d'arrivée, se présente en gare; la marchandise ne peut être mise à disposition que **postérieurement à l'expiration des délais**.

Si ce destinataire est déjà venu ou a écrit pour réclamer son envoi, un préjudice est présumable et la demande d'indemnité est à examiner sur justifications d'usage.

Si, au contraire, le destinataire s'est borné à attendre la lettre d'avis, ce fait tend à démontrer qu'il n'avait pas un besoin urgent de la marchandise; il importe de faire valoir cette particularité et l'absence de préjudice qu'elle permet de présumer, sans toutefois écarter d'office la réclamation.

2^o Le destinataire, touché par l'avis d'arrivée, se présente en gare; la marchandise n'est pas à sa disposition.

Si les délais légaux **ne sont pas expirés**, le préjudice

causé ne peut consister que dans un déplacement inutile, à l'exclusion de tout autre chef de dommage (bénéfice manqué, clientèle perdue, privation de la marchandise).

Si les délais légaux **sont expirés**, ce destinataire peut invoquer le déplacement inutile et, en outre, un préjudice pour retard, dont on doit discuter l'importance en s'inspirant du 1^{er} ci-dessus.

3^o Si le destinataire est dispensé d'avis, une demande d'indemnité ne peut être admise de sa part que si la marchandise a été, postérieurement à l'expiration des délais, réclamée à la gare.

Il ne suffit pas, pour ouvrir le droit à indemnité, en cas de retard, que ce destinataire (ou son mandataire), dispensé d'avis, ait l'habitude de demander journellement la livraison des marchandises arrivées; il faut que l'envoi au sujet duquel est présentée une demande d'indemnité pour retard ait été spécialement et nommément réclamé.

Le **décompte des délais** s'établit d'après les conditions indiquées par les tarifs généraux et spéciaux, soit G. V., soit P. V.

D'une manière générale, le calcul du délai est effectué par l'itinéraire kilométrique le plus court, qui est, le plus souvent, l'itinéraire de taxe.

Il est fait exception à cette règle :

1^o Quand l'expéditeur a stipulé sur la déclaration d'expédition l'itinéraire à suivre;

2^o Quand le tarif revendiqué fixe l'itinéraire à emprunter pour des relations déterminées.

Les délais fixés par les arrêtés ministériels et les Tarifs sont obligatoires pour les expéditeurs ou destinataires comme pour les Compagnies. Il ne peut y être dérogé par aucune convention; les Compagnies ne peuvent y renoncer ni implicitement, ni explicitement; enfin l'indication de délais erronés sur les récépissés ne pourrait être valablement invoquée contre elles.

Préjudice direct
et
préjudice indirect

18. — En supposant que le retard existe en fait et que soient remplies les conditions ouvrant le droit à indemnité, telles qu'elles viennent d'être définies, il reste à examiner la mesure dans laquelle le Chemin de fer est tenu de réparer le dommage causé.

Les articles 1430 et 1431 du Code Civil (*Voir Appendice II*)

fixent les limites des dommages dont la réparation incombe au Chemin de fer.

Il résulte des termes de ces articles qu'une Compagnie n'est responsable, **en cas de retard, et, plus généralement, en cas de faute dans l'exécution du contrat de transport, que du dommage matériel, immédiat et direct et dans les limites où ce dommage a pu être prévu lors de la formation du contrat.**

C'est ainsi que l'on ne saurait accueillir une demande basée sur l'arrivée tardive d'échantillons lorsque la marchandise n'a pas été déclarée comme telle. De même, on ne pourrait prétendre à des dommages pour réparations de pénalités stipulées entre l'expéditeur et le destinataire ou entre celui-ci et ses acheteurs pour livraison tardive, inexécution de travaux à date fixée, etc... La baisse comme la hausse d'une marchandise sont également des préjudices qui ne peuvent être prévus et dont les transporteurs n'ont pas à répondre.

Il est des cas, cependant, où il est difficile de déterminer quand finit le préjudice direct et quand commence le préjudice indirect; d'autre part, il n'est pas toujours possible de repousser d'office les demandes insuffisamment justifiées.

Aussi, quand les Chefs de gare sauront qu'un destinataire est loyal et ne réclame pas systématiquement en cas de retard, ils devront rechercher les bases d'une transaction amiable **chaque fois que l'intérêt pécuniaire en jeu sera minime.** C'est ainsi qu'ils pourront consentir une indemnité équivalente à une partie plus ou moins importante des frais de transport ou, s'il s'agit de colis G. V., offrir de rembourser la différence entre les taxes G. V. et P. V.

D'une façon générale, toutes les fois que le retard n'aura pas eu pour effet d'avariar la marchandise, les gares devront, quelles que soient les limites de leurs pouvoirs, soumettre à leur Inspection Principale les demandes d'indemnité présentées dès que celles-ci dépasseront 5 0/0 de la valeur de la marchandise par dix jours, ou fraction de dix jours, de retard, et 15 0/0 de cette même valeur pour un retard supérieur à vingt jours.

Manquants,
pertes et avaries.

19. — Les réclamations pour manquants, pertes partielles et avaries, comprennent généralement la demande du rembourse-

ment de la valeur du manquant et, en outre, une demande de dommages-intérêts basée sur le préjudice causé : bénéfice retardé, mévente, perte de clientèle, préjudice moral, etc...

L'estimation de ces dommages résulte des règles générales du droit commun (art. 1147 à 1151 du Code Civil (*Appendice II*) ainsi qu'elles ont été exposées aux articles 17 et 18 ci-dessus.

En cas de manquant ou de perte partielle, on payera la valeur de la marchandise, **d'après le livre de vente ou d'après la facture originale**, suivant que la déclaration sera formulée par l'expéditeur ou par le destinataire. On remboursera, en outre, les frais de transport correspondant au poids du manquant ou de la perte, **s'il est établi que le réclamant a dû supporter ces frais, en sus de la valeur de la marchandise.**

L'expéditeur ne saurait prétendre au delà; si la réclamation émane du destinataire, on pourra lui tenir compte aussi d'une partie du bénéfice normal qu'il aurait réalisé par la vente de la marchandise manquante, s'il justifie qu'il a réellement perdu ce bénéfice et insiste pour en être dédommagé, mais, dans ce cas, les frais de transport nous restent acquis.

De même, en cas d'avarie, on payera les frais de réparation et les dommages-intérêts pourront comprendre, s'il y a lieu, la dépréciation subie par la chose avariée.

A ce sujet, l'attention des Gares est appelée sur la nécessité de ne pas transiger sur le vu de factures établies par les destinataires eux-mêmes qui, dans la plupart des cas, ont tendance à les majorer. La justification de la valeur des choses doit être donnée par la facture d'origine.

Dans certaines branches de l'industrie (poterie, fonderie, électricité, quincaillerie, machines-outils, etc...) cette facture, bien qu'émanant de l'expéditeur, est la reproduction des prix du catalogue de la clientèle de détail et comporte, ainsi que la Compagnie a pu s'en rendre compte, des majorations de 25 0/0, 30 0/0 et même 100 0/0. Si la gare a de sérieuses raisons de croire à une semblable majoration, elle devra exiger que la facture soit certifiée conforme aux livres de vente par un Magistrat : Maire, Juge de Paix, Commissaire de Police, Président du Tribunal de Commerce.

Enfin, on examinera si les factures présentées correspondent

ou non à la dénomination donnée par l'expéditeur à la marchandise. Si, par exemple, nous avons transporté des caisses déclarées « Poterie commune », une demande de paiement de plats ou vases décorés, de porcelaine, de cristaux, etc... devrait être repoussée. Dans les cas de ce genre, si la réclamation n'était pas aussitôt abandonnée, il serait dressé un procès-verbal de fausse déclaration.

Il est recommandé aux gares, sauf cas très exceptionnels, de ne pas se charger elles-mêmes des réparations nécessitées par une avarie; à plus forte raison doivent-elles éviter de retourner aux expéditeurs, aux fins de réparation ou de remplacement, les colis avariés. A supposer qu'elles discernent un intérêt réel à enfreindre cette règle, elles ne devront pas manquer de consulter les gares expéditrices avant de passer à l'exécution. L'expérience a démontré, en effet, qu'il vaut mieux en terminer par une transaction immédiate plutôt que de faire effectuer une réparation qui, en général, ne satisfait pas le client ou que de courir les risques de nouvelles avaries au cours du trajet supplémentaire à imposer à la marchandise.

Il est également recommandé aux gares de ne pas perdre vue les dispositions de certains tarifs qui limitent la responsabilité des transporteurs.

Comptage des colis.

20. — L'inscription sur les récépissés ou lettres de voiture du nombre des pièces composant une expédition n'est obligatoire que si l'expéditeur a revendiqué le comptage sur sa déclaration. Le comptage est gratuit ou taxé, suivant les cas indiqués aux Conditions d'application des Tarifs G. V. et P. V.

Toutefois, le Chemin de fer n'est pas tenu, dans les deux cas suivants, de déférer à la demande de comptage, même si l'expéditeur l'a formulée expressément sur sa déclaration d'expédition :

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc...

2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur, soit en gare, soit sur embranchement, et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

Si le comptage n'a pas été revendiqué ou s'il n'a pu être effectué, pour les causes ci-dessus indiquées, le Chemin de fer n'est pas tenu d'inscrire sur le récépissé le nombre de pièces composant l'envoi, quel qu'en soit le nombre. Le transporteur, à

défaut de comptage, n'est responsable que du poids et si ce poids est reconnu, à l'arrivée, conforme ou supérieur au poids déclaré au départ, la gare destinataire, malgré une différence en moins sur le nombre de colis, devra décliner toute responsabilité.

Il paraît utile de souligner ici l'intérêt du pesage exact de tous les envois par les gares de départ et le soin minutieux qu'elles doivent apporter dans la rédaction des récépissés.

Déchets de route.

21. — Le déchet de route est une diminution naturelle de la chose transportée, sous l'influence du transport; c'est donc, à proprement parler, un cas particulier de vice propre.

Le déchet de route est généralement admis, sans contestation, par les expéditeurs et les destinataires, et ce n'est que très rarement que les transporteurs sont dans l'obligation d'en administrer la preuve.

On trouvera, à l'Appendice III du présent Manuel, un Tableau des déchets de route dressé d'après les bases fixées par les Tribunaux et les Chambres de Commerce.

Ce tableau n'a que la valeur d'une simple indication; car si, en régime international (art. 31 de la C. I. M.), il existe une évaluation officielle du déchet de route, il n'en est pas de même en régime intérieur; néanmoins, la Compagnie peut se prévaloir de la jurisprudence et des usages établis ainsi que de l'évidence et de la notoriété de certaines déperditions naturelles.

Ces déperditions sont incontestables, par exemple, sur les liquides de toute sorte et sur les marchandises remises à l'état humide.

Il est évident également que, pour un même nombre de kilomètres, on ne saurait équitablement refuser à une marchandise transportée à l'intérieur de la France, le déchet accordé, par la C. I. M., à la même marchandise lorsqu'elle vient de l'étranger.

L'usage accorde également aux transporteurs la tolérance d'une légère casse de route sur certaines marchandises fragiles, telles que les tuiles, la poterie, les bouteilles pleines et vides, la verrerie commune, les œufs, etc...; ce déchet spécial varie de 1 à 3 0/0 suivant les usages locaux.

Les expéditeurs de bouteilles vides, de tuiles, de cloches pour jardins, etc., couvrent parfois ces risques normaux de casse en

ajoutant à leurs envois quelques pièces non facturées qu'ils appellent la « garniture » ou la « couverture ».

Déficits de poids.

22. — Lorsqu'un envoi présentera à l'arrivée un déficit de poids supérieur au déchet de route normal, il y aura lieu d'en rechercher les causes en examinant, notamment si ce déficit ne provient pas d'une erreur ou d'une absence de pesage au départ, ou de l'insuffisance de l'emballage, ou du vice propre.

Si, de cet examen, il résulte que le déficit ne peut tenir qu'à une erreur de poids sur la lettre de voiture ou la déclaration, la gare annote ces pièces et ramène la taxe au poids réel, après avoir fait signer la reconnaissance et l'acceptation de ce poids par le destinataire sur la déclaration d'expédition. Si le destinataire ne nous dégageait pas ainsi, expressément, de toute responsabilité avant l'enlèvement de la marchandise, la preuve de l'erreur commise dans la déclaration de poids, ou de l'irresponsabilité des transporteurs par insuffisance d'emballage ou vice propre, serait à faire établir par expertise judiciaire.

Les gares devront, lorsqu'elles seront amenées à délivrer au destinataire un certificat de pesage constatant une insuffisance de poids à la livraison, faire mentionner expressément par le destinataire sur sa lettre de voiture qu'il reconnaît que la responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée, son colis lui ayant été livré en parfait état extérieur, ou son wagon avec les plombs intacts; si cette précaution était omise, le certificat de pesage délivré pourrait, sans engager en droit notre responsabilité, nous mettre en mauvaise posture en cas de réclamation pour manquant.

De même, quand, après avoir pris livraison sans observations de sa marchandise, un destinataire demandera le pesage d'une ou de plusieurs voitures sur la bascule à charrettes, la gare devra se garder d'indiquer les numéros d'expédition ou de wagon sur les certificats, car le destinataire pourrait ultérieurement faire état de ces indications pour tenter d'établir contre nous la preuve d'un manquant à la livraison. On libellera donc le certificat sous la forme suivante : « 1 voiture de foinkgs ».

Il est rappelé à nouveau ici tout l'intérêt qui s'attache au pesage exact et rigoureux par les Gares de tous les envois remis au départ.

23. — Les avaries de mouille sont parmi celles qui nécessitent, de la part des agents, la plus grande compétence et les connaissances techniques les plus étendues, tant en raison des difficultés que, parfois, l'on rencontre à déterminer leurs causes que de la variabilité de leurs effets, suivant la nature des marchandises transportées.

On distinguera, parmi les avaries de ce genre, celles qui ne sont dues qu'à l'humidité atmosphérique et dont la responsabilité n'incombe pas, par suite, aux transporteurs.

Une expertise immédiate démontrera souvent l'étanchéité du wagon ou de la bâche employés et attribuera le dommage à la nature même de la marchandise et à l'état hygrométrique de l'air, c'est-à-dire au vice propre.

Certaines expertises ont révélé que la mouille, déjà ancienne, était attribuable à l'eau de mer; le cas est fréquent pour les envois en provenance des ports ou pour des marchandises d'origine étrangère. Le dommage étant antérieur au parcours par voie ferrée, la responsabilité du chemin de fer se trouve nettement dégagée.

Les difficultés les plus fréquentes s'élèvent au sujet des avaries de mouille constatées sur des marchandises chargées sur des wagons découverts et mises sous bâches par les expéditeurs.

La responsabilité des transporteurs découle des principes suivants :

1° Le Chemin de fer n'est pas libre de transporter les marchandises à couvert ou à découvert, suivant son gré. Si, pour certaines marchandises désignées comme devant voyager à couvert, il fournit, à défaut de wagons couverts, des wagons découverts avec bâches, il supporte les conséquences de son choix.

2° Lorsque le chargement et le bâchage ont été effectués par les expéditeurs, le Chemin de fer est présumé responsable des avaries consécutives au mauvais conditionnement du chargement et du bâchage, sauf dans le cas où les expéditeurs ont reconnu, par écrit, sur leur déclaration d'expédition, les défauts du chargement et du bâchage des wagons remis au transport.

3° Le Chemin de fer est présumé responsable des avaries provenant du mauvais état des bâches qu'il fournit, soit à titre

onéreux, soit à titre gratuit. Dans l'un ou l'autre cas, en effet, la perception d'une taxe de location ou l'obligation imposée par le Tarif implique la fourniture de bâches en bon état.

4° Le Chemin de fer doit procéder, au départ, à la reconnaissance du chargement et du bâchage, non seulement au point de vue de l'observation des règlements, mais encore au point de vue de la conservation de la marchandise, et rectifier en cours de route, également en vue de cette conservation, tout chargement ou tout bâchage dont des défauts seraient visibles de l'extérieur du wagon.

En résumé, on peut poser comme principe général qu'avec les règles actuelles de chargement et de bâchage, la responsabilité du chemin de fer est engagée dans tous les cas où il n'est pas à même de faire la preuve, soit du vice propre ou de la force majeure, soit d'une faute de l'expéditeur. En cas de doute ou de contestation à l'arrivée, cette preuve ne peut être faite que par une expertise judiciaire.

Les gares trouveront d'ailleurs, à l'Appendice IV du présent Manuel, un tableau synoptique des différents cas qui peuvent se présenter au point de vue de la responsabilité en matière de chargement et de bâchage.

Cette responsabilité, effective ou présumée, incombant aux transporteurs dans la plupart des cas, les gares doivent prendre de sérieuses mesures pour éviter des réclamations et des indemnités injustifiées.

A cet effet, et sans distinguer si le chargement ou le bâchage incombe au Chemin de fer ou à l'expéditeur, elles doivent redoubler de vigilance dans l'acceptation au transport et la réfection en cours de route des chargements complets de manière à se prémunir contre les avaries qui pourraient résulter, soit d'un chargement mal conditionné, soit d'un bâchage défectueux, soit du mauvais état de la bâche utilisée.

A l'arrivée, les gares destinataires observent strictement les prescriptions suivantes :

1° N'accepter du destinataire des réserves, pour avaries consécutives à un mauvais chargement ou à un mauvais bâchage, que lorsque la responsabilité du Chemin de fer ne fait aucun doute.

2° En cas de contestation sur ce point, ne pas laisser décharger

le wagon ou suspendre les opérations de déchargement et provoquer, sans retard, une expertise judiciaire, pour déterminer les responsabilités et établir, le cas échéant, le vice propre, la force majeure, ou la faute de l'expéditeur.

3^e En cas d'avaries de mouille survenues à des marchandises transportées sous bâche, faire réformer la bâche, s'il y a lieu, et, dans tous les cas, prendre note, avec soin, des marques et numéros de l'agrès utilisé pour permettre au Service Central de faire intervenir, le cas échéant, le fournisseur de bâches.

Outrages
de liquides.

24. — En principe, pour les boissons (vins, cidres, spiritueux, etc.) en fûts, la vidange doit être constatée non seulement par pesage, mais encore par jaugeage, si le conditionnement des fûts le permet.

Le jaugeage s'effectue en mesurant le nombre de centimètres de creux sous bois et en opérant la conversion en litres, au moyen du tableau dressé par l'Octroi de Paris et dont les gares sont pourvues.

Ces liquides étant soumis aux droits, la Régie doit toujours être appelée pour assister aux constatations ou les effectuer elle-même et invitée à dresser un procès-verbal de perte qui servira, le cas échéant, à dégager notre responsabilité et à demander le remboursement des droits.

Pour les mêmes liquides en wagons-réservoirs, la vidange peut s'établir également par jaugeage et par pesage à plein et à vide ; la conversion des kilogs en litres se fait suivant la densité du liquide transporté, en se servant des tables spéciales de la Régie.

La vidange des liquides, autres que les boissons soumises aux droits, peut également, et de préférence, s'établir par pesage.

Avant d'accepter la responsabilité d'une vidange, les gares doivent s'assurer en prenant, en cas de doute, l'avis d'une personne compétente, que cette vidange n'est pas due au vice propre : mauvais conditionnement ou vétusté du fût, desserrement des cercles, fermentation, trou d'évent, etc.

Avaries de
casse.

25. — Il importe, pour les avaries de casse, de rechercher si celles-ci sont fraîches ou si, au contraire, malgré l'absence d'état descriptif sur la déclaration, elles ne seraient pas antérieures à l'expédition ou ne seraient pas dues à un vice propre, comme le

retrait de la fonte ou de la poterie, ou ne proviendraient pas de la trépidation par suite de la fragilité extrême de la chose transportée ou de l'insuffisance d'emballage intérieur aussi bien qu'extérieur.

On ne saurait indiquer en détail les divers cas qui peuvent se présenter ; ce n'est qu'en s'appuyant sur une longue pratique, en faisant preuve de sagacité et de compétence, que les agents découvriront la cause réelle des avaries constatées et en déduiront, éventuellement, la possibilité d'exonérer le Chemin de fer de toute responsabilité.

A titre de renseignement, on notera que, pour la faïence et la porcelaine, les fêlures anciennes sont brunâtres ; pour la fonte et l'acier, les cassures se différencient par la couleur de la rouille ; les bris de peignes de vieille date sur les fûts en chêne se distinguent à la couleur noirâtre du bois, etc.

Les transporteurs sont exposés aussi à des manœuvres indélicates de la part d'expéditeurs peu scrupuleux ; parfois, des pièces fragiles sont déjà brisées lors de la remise au transport. Pour y parer, on s'assurera, au départ, par simple balancement, que le colis ne sonne pas la casse. A l'arrivée, lors de la vérification, on devra vérifier la présence de tous les morceaux de l'objet dont le bris aura été constaté, l'absence de l'un d'eux étant susceptible d'établir que l'avarie était antérieure au transport.

Dans le même ordre d'idées, pour ne pas être exposé à payer plusieurs fois le même objet brisé, il convient de conserver au moins un morceau de cet objet et de le détruire aussitôt après le règlement.

Enfin, quand on paie des douves ou peignes de fûts, pleins ou vides, il faut avoir soin de marquer ou de rouanner profondément les pièces avariées pour éviter qu'elles ne soient payées une deuxième fois.

Transports
en wagons
particuliers.

26. — L'attention des gares est appelée sur le fait que le contrat de transport s'applique à la fois aux wagons-réservoirs ou autres wagons particuliers et aux marchandises qu'ils transportent ; par suite, les dispositions des articles 103 et 104 du Code de Commerce (voir *Appendice I*) sont valables aussi bien à l'égard du véhicule que de la marchandise qu'il contient.

En cas d'incident sérieux survenu à des transports de cette

nature, les gares devront rendre compte sans retard à leur Inspection Principale.

Transbordement
des
wagons complets
en
cours de route.

27. — Lorsque, pour un motif quelconque, le chargement d'un wagon complet doit être transbordé ou remanié en cours de route et que des avaries (mouille, bris, coulage, déplacement, morts et blessures d'animaux, etc.) sont reconnues, il convient, si la responsabilité de la Compagnie paraît ne pas être engagée (vice propre, force majeure, etc.) avant de modifier l'état de choses, de faire procéder à toutes constatations utiles, de façon à sauvegarder les intérêts des transporteurs, surtout lorsqu'il s'agit d'un chargement fait par l'expéditeur.

Les gares se conformeront, selon le cas, aux dispositions des articles 220, 286 et 333 de l'Instruction générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations.

Cette mesure s'impose notamment lorsqu'une gare d'échange entre une ligne à voie normale et une ligne à voie étroite constate, au transbordement, une avarie manifestement imputable à un défaut du chargement effectué par l'expéditeur.

Incendies.

28. — Lorsqu'un incendie se déclare dans une gare ou ses dépendances, dans les wagons en marche ou en stationnement, et détruit ou endommage des marchandises, il y a intérêt majeur à en rechercher immédiatement les causes, afin de permettre à la Compagnie d'établir, si possible, qu'il n'y a eu de sa part ni négligence, ni imprudence. On notera, parmi les causes possibles d'incendie, la combustion spontanée à laquelle sont sujettes certaines marchandises (coton brut, chiffons, laines, acides, charbon de bois).

La détermination précise des circonstances et des causes d'un incendie présente un autre intérêt; elle facilite, le cas échéant, l'exercice du recours de la Compagnie contre des tiers responsables.

On devra également examiner de très près, si, parmi les marchandises sinistrées, il ne s'en trouvait pas qui aient été faussement désignées par les expéditeurs et s'assurer que ceux-ci se sont bien conformés au Règlement du 12 novembre 1897 pour le transport des matières dangereuses.

Chaque incendie devra être signalé d'urgence à l'Inspection Principale, mais les gares ne devront pas attendre des instructions complémentaires pour procéder immédiatement aux enquêtes, aux constatations et aux expertises nécessaires. Il est recommandé aussi aux gares, en pareil cas, de prier MM. les Inspecteurs du Contrôle de l'État, à leur défaut MM. les Juges de Paix ou les Maires, de vouloir bien faire les constatations utiles et d'en dresser procès-verbal sur papier timbré. Cette pièce, après enregistrement, sera adressée à l'Inspection Principale.

Aucun détail ne devra, dans ces enquêtes, être négligé, car c'est au moyen des constatations et documents établis sur-le-champ que la Compagnie pourra dégager sa responsabilité en prouvant que l'incendie est dû à la force majeure ou à la faute d'un tiers contre lequel son recours pourra ensuite être exercé.

Animaux
morts, blessés
ou évadés.

29. — Les litiges relatifs aux animaux doivent toujours être examinés et réglés le plus rapidement possible afin d'éviter les risques de complications. Les gares en réfèrent d'urgence à leur Inspection Principale, si elles ne sont pas à même de prendre immédiatement une décision quant à l'indemnité ou si cette indemnité excède leurs pouvoirs.

Elles prendront note toutefois, que, pour chaque cas de mort ou de blessures d'animaux, une expertise judiciaire s'impose dans le plus bref délai.

Il paraît nécessaire de rappeler ici certaines mesures qu'il convient de prendre, pour les transports d'animaux, tant au départ qu'à l'arrivée.

Au tarif général, les transporteurs sont chargés, sous leur responsabilité, de l'installation des animaux en wagons (chargement, attache, litière, aération, etc.) et du déchargement à l'arrivée. Cette responsabilité subsiste alors même que l'expéditeur aurait consenti à faire le chargement.

Aux tarifs spéciaux, la responsabilité de ces opérations incombe aux expéditeurs et aux destinataires.

Mais, quel que soit le tarif appliqué, il est indispensable qu'un agent de la Compagnie visite le wagon avant l'embarquement, s'assure notamment que le plancher est en bon état, sans clous ou saillies, que tout est bien en ordre et que le transport pourra

s'effectuer sans risques dans ce véhicule. La bonne fermeture du wagon doit être aussi vérifiée.

Si, à l'arrivée, en cas d'accident, le destinataire ne prend pas livraison sans réserves, on laissera en l'état, aux fins d'expertise judiciaire, le wagon, les attaches, la litière et on appellera sur-le-champ un vétérinaire qui, en dehors des soins immédiats à donner, aura pour mission de rechercher si la mort, les blessures ou l'affaiblissement des bêtes sont imputables à un chargement défectueux, à l'état de la température, à l'entassement d'un nombre excessif d'animaux dans le même wagon, à leur caractère ombrageux, au manque de soins, au défaut d'accompagnement, etc., ou, au contraire, ne peuvent s'expliquer que par un fait anormal survenu en cours de transport.

Le vétérinaire devra également être invité à se prononcer sur la valeur, avant et après l'accident, des animaux atteints, sur le nombre probable de jours nécessaires à leur guérison et sur l'importance de la perte ou de la dépréciation.

Les constatations du vétérinaire, ainsi appelé d'urgence, ne peuvent suppléer l'expertise dont il est parlé ci-dessus, mais elles sont utiles, dans bien des cas, pour éclairer la religion de l'expert nommé par la suite.

Il arrive fréquemment que des chiens, expédiés en caisses ou en paniers, parviennent à s'échapper après avoir rongé ou fait céder l'emballage qui n'offrait qu'une solidité insuffisante.

La gare qui constate cette évasion doit faire son possible pour rentrer en possession du chien, mais elle doit, en cas d'insuccès, conserver soigneusement la caisse ou le panier, de façon qu'une expertise judiciaire soit toujours possible. Elle s'efforce également d'obtenir, soit de l'Inspecteur du Contrôle de l'État, soit des Autorités locales, la constatation du fait et de l'état défectueux de l'emballage.

Droit de gage
sur
les marchandises
transportées.

30. — Selon la Loi, l'objet transporté garantit au voiturier les frais qui grèvent cet objet (Code civil, art. 2102. *Appendice II*).

Le Chemin de fer possède donc sur les marchandises transportées les droits d'un créancier gagiste et il peut les retenir jusqu'au paiement de tous les frais dus.

Il s'ensuit que, sauf autorisations spéciales accordées par l'Inspection Principale, le paiement, préalablement à la livraison, doit être la règle.

On ne permettra donc pas à un destinataire de surseoir au règlement des frais dus sur un envoi parvenu dans des conditions régulières, sous prétexte qu'un litige antérieur n'est pas encore réglé.

CHAPITRE IV

Voyageurs.

Accidents
de personnes.

31. — Bien que les accidents de personnes ne rentrent pas dans le cadre de ce Manuel, il est rappelé que les gares n'ont pas l'initiative des règlements en ce qui concerne les accidents de cette nature.

Elles ont, toutefois, à jouer un rôle important dans l'instruction des affaires d'accident.

En effet, un contrat s'est formé, par la délivrance d'un titre de parcours, entre le voyageur et la Compagnie, aux termes duquel celle-ci s'engage à transporter le voyageur sain et sauf à destination : c'est donc au transporteur qu'il appartient d'établir, pour dégager sa responsabilité, que l'accident est dû, soit à une faute de la victime, soit à un cas fortuit ou de force majeure.

En conséquence, il importe que les gares établissent rapidement et avec soin les constatations modèle 97, de façon à recueillir tous les renseignements de cette nature, soit à exonérer la Compagnie, soit à faire connaître les circonstances exactes dans lesquelles l'accident s'est produit.

Les agents devront, à cet effet, prendre les noms et adresses des personnes qui ont assisté à l'accident, et s'efforcer d'en obtenir une déclaration écrite et signée.

Ils auront soin de prendre attachement du titre de parcours dont la victime est munie, ou de mentionner le manque de titre de parcours ou son irrégularité, et de noter les marques et

numéros de la voiture et du compartiment où se trouve la victime, ainsi que le mode de fermeture.

Chaque fois que notre matériel paraîtra devoir être mis en cause, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des glaces ou des portières, les constatations utiles seront faites aussitôt, autant que possible en présence de témoins étrangers à la Compagnie dont on aura pris le nom et l'adresse, soit par un agent du Service de la Traction, soit, à défaut, par un agent des gares ou des trains.

Bien entendu, toute demande d'indemnité pour accident devra être immédiatement transmise à l'Inspection Principale.

D'autre part, les gares pourront engager les dépenses indispensables pour assurer les premiers soins à donner aux blessés, ou leur transport en cas d'urgence.

Retards
des trains.

32. — Les articles 1150 et 1151 du Code Civil s'appliquent au transport des voyageurs (*Voir Appendice II* et article 18 du présent Manuel).

Les demandes d'indemnités pour retard dans l'arrivée des trains comportent généralement le remboursement des frais d'un repas, d'une chambre, de télégrammes, d'une voiture, etc...

Si le retard ne résulte pas de circonstances de force majeure, les Chefs de gare pourront faire droit aux demandes présentées, après justification du préjudice causé.

Ainsi qu'il a été expliqué à l'article 18, le Chemin de fer n'a pas à réparer les dommages indirects ou imprévus; on devra donc repousser une réclamation qui serait présentée par un voyageur en s'appuyant sur le fait que le retard du train lui a fait manquer un rendez-vous ou une affaire.

Enfin, les retards insignifiants rentrent dans la force même des choses et ne peuvent servir de base à une réclamation sérieuse.

Correspondances
manquées.

33. — Les mêmes règles s'appliquent aux réclamations formulées par les voyageurs pour correspondance manquée dans une gare de bifurcation.

Le Livret de la marche des trains indique les trains qui sont considérés comme étant en correspondance entre eux. En dehors des trains ainsi désignés, le Chemin de fer ne garantit aucune correspondance et, par suite, ne saurait être recherché pour avoir failli à un engagement qu'il n'a pas pris.

Aucune correspondance ne peut être considérée comme manquée, lorsque le voyageur n'a un billet valable que jusqu'à la gare de bifurcation ou de jonction où s'est produit le défaut de correspondance. Le contrat de transport a, en effet, pris fin à cette gare.

Il arrive fréquemment qu'un voyageur ayant manqué une correspondance sur laquelle il était en droit de compter, emploie une voiture pour se rendre de la gare de bifurcation à sa destination définitive et demande ensuite à la Compagnie le remboursement des frais supplémentaires ainsi exposés. Les gares pourront faire droit à ces demandes si le trajet fait en voiture est court et si l'emploi de ce mode de locomotion a permis au voyageur d'arriver à sa destination définitive plus rapidement que par le premier train suivant celui qu'il a manqué, mais il est indiqué, à ce propos, que la Compagnie n'entend pas, en principe, substituer des automobiles à ses trains pour effectuer des parcours inachevés sur une longue distance ni, par conséquent, rembourser de tels frais aux voyageurs qui auraient cru devoir les exposer.

Qu'il s'agisse de simples retards ou de correspondances manquées, qu'il y ait ou non plainte inscrite au registre officiel, on devra toujours, en cas de réclamation, prendre attachement du numéro, de la nature, du parcours et de la validité des billets dont sont porteurs les réclamants. S'il s'agit d'un billet à prix réduit, on devra se faire présenter le titre qui en justifie la délivrance.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que, suivant certains tarifs de voyageurs, aucune indemnité n'est due pour arrêts, empêchements, retards, etc.

Vêtements tachés
ou déchirés.

34. — Il arrive que des voyageurs aient leurs vêtements déchirés par une pointe en saillie ou tachés dans les gares par le jet de vapeur d'un purgeur de machine et dans les voitures par la pluie tombée d'une gouttière.

Dans ce cas, la Compagnie doit rembourser les frais de remise en état des vêtements et, s'il y a lieu, la dépréciation qu'ils ont subie.

CHAPITRE V

Bagages.

Pertes
de bagages.

35. — Lorsqu'un voyageur se présente pour réclamer un bagage manquant, il convient de lui faire remplir très exactement l'imprimé mod. 223 B donnant le signalement extérieur du colis, le détail exact de son contenu et la valeur de chaque objet.

Par la suite, si la gare est avisée que les recherches entreprises sont terminées et ont été infructueuses, elle doit procéder immédiatement à la transaction utile sur les bases suivantes.

Toute responsabilité doit être déclinée à l'égard des billets de banque, espèces d'or et d'argent, pierres précieuses, bijoux, etc... que les voyageurs prétendraient avoir insérés dans leurs bagages, s'il n'y a pas eu déclaration *ad valorem*. Le voyageur a commis, en pareil cas, une imprudence manifeste qui le prive de tout droit au remboursement des valeurs perdues ; c'est, du reste, la simple application de l'article 1130 du Code Civil dont il a déjà été parlé.

Abstraction faite des objets de valeur, les objets manquants ne doivent être payés que selon leur valeur à l'époque de la perte, et, comme l'évaluation faite par les voyageurs eux-mêmes est habituellement celle des choses à l'état de neuf, il convient de défalquer la dépréciation résultant de l'usage. Il est impossible de fixer ici cette moins-value qui peut varier suivant les circonstances ; c'est aux agents des gares à la découvrir lors de l'examen et de la discussion de l'affaire.

La gare devra s'informer de la situation sociale du réclamant et des conditions dans lesquelles il voyageait ; elle aura ainsi des éléments d'appréciation intéressants, susceptibles de l'aider au cours de la discussion du litige.

Retards
de bagages.

36. — En matière de retard de bagages, les principes de la responsabilité sont les mêmes que ceux exposés aux articles 17 et 18 ci-dessus.

Les gares tenteront de transiger dans la limite de leurs pouvoirs chaque fois que la réclamation, dûment justifiée, ne portera que sur des frais supplémentaires normaux : frais d'hôtel, achats indispensables, etc...

Certains voyageurs se croient en droit, aussitôt constatée l'absence de leurs bagages, de renouveler immédiatement leur garde-robe aux frais de la Compagnie. C'est là une erreur et une imprudence.

Un retard ne doit pas être une source de bénéfices, ni une occasion d'enrichissement aux frais d'autrui.

De tels achats doivent se réduire au strict nécessaire et être faits au jour le jour avec la plus grande modération.

Après l'arrivée et à la livraison du colis momentanément égaré, les gares devront procéder, en présence du voyageur, à l'inventaire du colis pour s'assurer si les objets ou effets achetés en remplacement avaient bien leur équivalent. Elles ne devront pas rembourser le montant intégral des objets achetés en remplacement s'ils restent la propriété du voyageur (et il vaut mieux qu'il en soit ainsi), mais elles considéreront qu'il y a eu de la part de ce dernier une simple avance de fonds et ne conserveront à la charge de la Compagnie qu'une fraction pouvant aller, suivant l'importance du retard, jusqu'à 50 0/0 du montant des factures.

Il est rappelé aux gares qu'elles doivent décliner toute responsabilité pour perte, retard, avarie ou manquant partiel de bagages dont la nature exacte du contenu ne se révèle pas à l'apparence des colis et qui auraient été enregistrés pour un train n'acceptant pas comme bagages, d'après les règlements en vigueur, la marchandise de l'espèce.

La Compagnie n'aurait pas, en effet, accepté les colis si elle en avait connu le contenu. Par suite, le contrat de transport, formé dans de telles conditions, est frappé de nullité et le voyageur ne peut s'en prévaloir pour réclamer des dommages-intérêts.

CHAPITRE VI

Régime International Marchandises.

Convention
Internationale
Marchandises
(C. I. M.)

37. — Les transports internationaux à grande vitesse et à petite vitesse sont régis par une Convention Internationale Marchandises conclue entre la plupart des États européens.

Cette Convention, qui a remplacé l'ancienne Convention de Berne (C. I. B.), est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1928; elle est désignée, dans les documents de service par les seules initiales C. I. M.

Les dispositions relatées dans les chapitres II et III du présent Manuel ne sont applicables au trafic international qu'autant qu'il n'y est pas dérogé par la C. I. M.

D'une façon générale, la C. I. M. marque une tendance à l'atténuation de la responsabilité des transporteurs; il importe donc que les Chefs de gare et tous les agents chargés de l'étude des litiges soient bien pénétrés de ses différentes clauses. Elle est insérée en entier au Becueil Chaix.

Observations
diverses

38. — L'attention des gares est appelée sur les points suivants (les articles rappelés sont ceux de la C. I. M.) :

Le contrat de transport international se forme au moyen d'une **lettre de voiture** conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II de la C. I. M. (art. 6).

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexacts, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister à la vérification, lorsque celle-ci a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire (art. 7).

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

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport (art. 8).

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque les pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture, parce qu'elles sont déposées à une gare frontière, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elle sont déposées.

La gare n'est pas tenue d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes (art. 13).

Les marchandises doivent être remises avec un emballage suffisant; sinon le Chemin de fer peut, ou refuser la marchandise ou exiger de l'expéditeur qu'il reconnaisse sur la lettre de voiture l'état défectueux de l'emballage. L'expéditeur est responsable des conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux ainsi reconnu sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage.

Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier de la même gare des marchandises de même nature sans emballage ou sous emballage défectueux, il peut se dispenser de mentionner sur la lettre de voiture l'absence ou la défectuosité de l'emballage, à la condition qu'il remette à la gare expéditrice une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III de la C. I. M. (imprimé P.-L.-M., mod. 3 A, 1928).

Dans ce cas, il suffira, pour chaque envoi de l'espèce, que l'expéditeur fasse mention de sa déclaration générale, sur la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur (art. 12).

Le Chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit d'envois qui, d'après son appréciation,

sont sujets à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport (art. 17).

L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de trois mois à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à 6 % sont dus à dater de l'expiration du délai.

Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice (art. 19).

L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport, soit en retirant la marchandise à la gare expéditrice, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en ajournant sa livraison, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne, soit enfin en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Le Chemin de fer a en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, mais sans aucune garantie pour leur exécution, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou bien à l'affranchissement des envois.

D'autres modifications que celles énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi. Elles doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe V (imprimé P.-L.-M., mod. n° 3, 1928).

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque

la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément à l'article 16.

A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire (art. 21).

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant le poids et l'état de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit. A cet effet, les gares utiliseront l'imprimé P. L. M. mod. 81 A (1928).

Une copie du procès-verbal doit être remise à l'ayant droit sur sa demande (art. 43).

**Responsabilité.
du chemin de fer.**

39. — Seront seuls relevés ici les points essentiels au sujet desquels la responsabilité du Chemin de fer est définie, en régime international, de façon différente de ce qui se passe en régime intérieur.

La responsabilité générale des transporteurs est édictée par les articles 26 et 27 de la C. I. M., mais se trouve très largement atténuée par l'article 28 où sont énumérées les diverses catégories d'avaries pour lesquelles cette responsabilité disparaît, à moins que **l'ayant-droit ne fasse lui-même la preuve d'une faute des transporteurs.**

En conséquence, si les avaries ou manquants paraissent provenir d'une des causes prévues par l'article 28, la gare déclinera la responsabilité des transporteurs en laissant au destinataire le soin de prouver que le dommage a une origine autre que celle présumée et de détruire ainsi la présomption édictée en faveur du Chemin de fer.

Déchets de route.

40. — La C. I. M. accorde aux transporteurs un déchet de route sur toutes les marchandises susceptibles d'une déperdition naturelle par le seul fait du transport. Le quantum en est indiqué au § 1^{er} de l'article 31.

Toutefois, cette restriction de responsabilité ne peut être invo-

quée, s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte par des causes qui justifient la tolérance.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

Pertes,
manquants et
avaries.

41. — Lorsque la livraison n'a pas lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais, l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

A ces trente jours, il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de 30 jours, qu'il y a d'États traversés en sus de ceux de départ et d'arrivée.

Toutefois, l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) conserve la faculté, sous certaines conditions, d'exiger que la marchandise lui soit remise si elle est retrouvée (art. 30).

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, l'indemnité est calculée :

- d'après le cours à la Bourse ;
- à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché ;
- à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs-or (1) par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34 en cas d'application de certains tarifs (art. 20).

En cas d'avarie, il est dû, sous réserve de la limitation prévue à l'article 34 et à l'exception des cas prévus aux articles 35 et 36, le montant de la dépréciation subie par la marchandise (art. 32).

(1) 1 franc-or = $\frac{1}{5,18}$ dollar-or des États-Unis d'Amérique ou 4 fr. 924 (francs français).

En principe, il n'est pas alloué de dommages-intérêts dans les différents cas de perte totale ou partielle et d'avarie, mais l'expéditeur peut, en faisant une déclaration d'intérêt à la livraison lors de la remise de l'envoi et en payant une taxe supplémentaire calculée selon le montant de la déclaration d'intérêt, s'assurer le droit à des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée (art. 35).

Les gares ne perdront pas de vue, à l'égard des manquants partiels, déficits de poids, etc., qu'en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture (art. 8).

Retards

42. — En cas de retard, il convient de distinguer suivant qu'il y a eu ou non déclaration d'intérêt à la livraison :

1° Sans déclaration d'intérêt à la livraison. — Il peut être réclamé, sans qu'il y ait à prouver l'existence d'un dommage, une indemnité égale à une fraction du prix de transport avec maximum des cinq dixièmes de ce prix.

S'il est prouvé qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

Ces indemnités ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition et, en cas d'avarie, elles se cumulent, le cas échéant, avec l'indemnité prévue à l'article 32 (art. 33).

2° Avec déclaration d'intérêt à la livraison. — S'il n'y a pas justification d'un dommage occasionné par le retard, il peut être réclamé, dans les limites de l'intérêt déclaré, de deux dixièmes à la totalité du prix de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, l'indemnité accordée est égale au dommage justifié, sans toutefois pouvoir dépasser le montant de la déclaration d'intérêt.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33 (retard sans déclaration d'intérêt), celles-ci peuvent être réclamées au lieu de celles prévues ci-dessus (art. 35).

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en sus des indemnités prévues aux articles 29 et 32, ou s'il y a lieu à l'article 34, des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée (art. 35).

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnié pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35, suivant le cas (art. 36). En pareille circonstance, il n'appartient pas aux gares d'apprécier.

Fin de
la responsabilité
du
chemin de fer.

43. — L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture (art. 16).

L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport (art. 44) sauf toutefois les exceptions visées au dit article et en ce qui touche la prescription, à l'article 45.

Les gares ne perdront pas de vue que, conformément à l'article 6 du présent Manuel, elles doivent transmettre à leur Inspection Principale pour instructions, toutes les réclamations relatives à des envois du trafic international.

CHAPITRE VII

Régime International (Voyageurs et Bagages).

(Les articles rappelés sont ceux de la C. I. V.)

Convention
Internationale
Voyageurs
et Bagages (C. I. V.)

44. — La Convention Internationale Voyageurs et Bagages, mise en vigueur le 1^{er} octobre 1928, s'applique aux transports de voyageurs et de bagages effectués exclusivement par des lignes déterminées avec des titres de transport internationaux pour des parcours empruntant au moins deux États contractants (art. 1^{er}).

Cette Convention est désignée, dans les documents de service, par les seules initiales C. I. V.

Voyageurs.

45. — La responsabilité des transporteurs pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque de correspondance, est soumise aux lois et règlements de l'État où le fait s'est produit (art. 28, § 1^{er}).

En conséquence, les gares doivent, dans ces différents cas, se conformer aux indications du chapitre IV du présent Manuel.

Bagages,
pertes et avaries.

46. — Quand le voiturier est responsable d'une perte totale ou partielle de bagages, il doit une indemnité. Mais celle-ci est limitée forfaitairement par l'article 31 de la C. I. V.

Si le montant du dommage n'est pas prouvé, le voyageur a droit à 10 francs-or (1) par kilogramme de poids brut manquant.

Si, au contraire, le voyageur prouve le montant du dommage, il peut réclamer une somme égale à ce montant, sans qu'elle puisse dépasser 20 francs-or (1) par kilogramme.

(1) 1 franc-or = $\frac{1}{5,18}$ dollar-or des États-Unis d'Amérique ou 1 fr. 924 (francs français).

C'est le poids porté sur le bulletin de bagages par le voiturier et accepté par le voyageur qui doit être pris en considération pour le calcul de l'indemnité. Il y a donc intérêt à vérifier et à indiquer très exactement ce poids au moment de l'enregistrement des colis.

Tout bagage qui ne peut être livré au plus tard quatorze jours après celui de la demande de livraison est considéré comme perdu (art. 32).

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36 de la C. I. V.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;

b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée (art. 33).

En principe, il n'est pas alloué de dommages-intérêts dans les différents cas de perte totale ou partielle et d'avarie, mais le voyageur peut, en faisant une déclaration d'intérêt à la livraison lors de l'enregistrement de ses bagages et en payant une taxe supplémentaire calculée selon le montant de la déclaration d'intérêt, s'assurer le droit à des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée (art. 35).

Bagages retardés

47. — En cas de retard, il convient de distinguer suivant qu'il y a eu ou non déclaration d'intérêt à la livraison :

1° **Sans déclaration d'intérêt à la livraison.** —

En droit français, la jurisprudence décide que le retard n'est pas en soi une source d'indemnités ; il faut qu'il soit générateur de préjudice et seul le dommage effectif entraîné par le retard est réparé, à défaut de stipulations contraires aux tarifs.

L'article 34 de la C. I. V. porte un principe tout différent. Le seul fait du retard d'un bagage vainement réclamé par un voyageur, que celui-ci rapporte ou non la preuve d'un dommage,

ouvre droit à une indemnité forfaitaire de dix centimes-or (1) par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par jour, jusqu'à concurrence de 14 jours.

Le retard est calculé à compter de la demande de livraison émanée de l'ayant droit et non pas de l'expiration des délais de transport.

Si un dommage est résulté du retard et que la preuve en soit fournie, l'indemnité pourra s'élever jusqu'au quadruple de celle ci-dessus indiquée, mais sans pouvoir, en aucun cas, dépasser ce chiffre.

2° **Avec déclaration d'intérêt à la livraison.** — En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, s'il y a retard, à compter de la demande de livraison et jusqu'à concurrence d'un maximum de 14 jours :

a) Sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard, vingt centimes-or (1) par kilogramme de poids brut de bagages livrés tardivement et par fraction indivisible de 24 heures ;

b) Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Les gares ne perdront pas de vue que, conformément à l'article 6 du présent Manuel, elles doivent transmettre à leur Inspection Principale, pour instructions, toutes les réclamations relatives au transport des voyageurs et des bagages en trafic international.

(1) 1 franc-or = $\frac{1}{5,18}$ dollar-or des États-Unis d'Amérique ou 4 fr. 924 francs français.

CHAPITRE VIII

Régime Postal.

Caractéristiques
du régime postal.

48. — Le régime des colis postaux résulte, pour l'intérieur de la France, la Corse et l'Algérie, de divers règlements de l'Administration des Postes et, pour toutes autres relations, de Conventions passées par les divers Etats entre eux et avec les entreprises de transports maritimes ou terrestres intéressées.

Il suffira, en général, aux gares, pour traiter les litiges de l'espèce, de se rapporter au Livret jaune du Tarif postal dont chacune d'elles est munie.

Le présent Manuel se bornera donc à relever les points suivants qui caractérisent essentiellement le Régime Postal et sur lesquels l'attention des gares est plus spécialement appelée :

1° Il n'est accordé d'indemnité en cas de retard accidentel d'un colis postal, que dans les cas prévus au paragraphe 2 ci-après ou lorsque le retard a eu manifestement pour effet d'occasionner l'avarie du contenu; mais, dans ce dernier cas, l'indemnité allouée ne peut dépasser celle prévue pour la perte elle-même du colis.

2° En régime intérieur français, à l'exclusion des parcours en Alsace et en Lorraine, les réseaux garantissent des délais pour le transport des colis postaux entre leurs gares et, le cas échéant, pour la remise à domicile, dans les localités desservies directement par une gare ou par un service de correspondance (Titre II, F, du livret jaune).

3° En cas de perte ou d'avarie, le transporteur est redevable d'une indemnité égale à la valeur, au lieu d'origine, des objets perdus ou avariés. Toutefois, l'indemnité ainsi calculée ne peut

dépasser le maximum forfaitaire fixé d'après la coupure de poids (1) ou le montant de la valeur déclarée, s'il y en a une. Cette indemnité est exclusive de tout paiement de dommages-intérêts ;

4° L'indemnité appartient en principe à l'expéditeur ou, sur désistement de ce dernier, au destinataire contre production, dans l'un et l'autre cas, du récépissé postal ;

5° L'indemnité, forfaitaire ou limitée au maximum de la valeur déclarée, est applicable même aux colis postaux grevés de remboursement, quel que soit le montant des sommes suivies à ce dernier titre. Toutefois, les transporteurs sont responsables du montant intégral du remboursement, s'ils commettent la faute de livrer un colis sans encaisser ce remboursement.

6° En cas de spoliation, avarie partielle, perte ou manquant d'un colis postal avec valeur déclarée, l'indemnité ne doit pas être égale au montant de la valeur déclarée, mais correspondre seulement au montant de la spoliation dans la mesure où la valeur déclarée pour le colis entier correspond à sa valeur réelle.

Exemple : Un colis postal d'une valeur réelle de 2.500 francs, déclaré pour 500 francs seulement, est spolié partiellement en cours de transport ; la valeur des objets soustraits s'élève, d'après facture, à 800 francs.

L'indemnité à allouer sera calculée comme suit :

$$\frac{500 \times 800}{2.500} = 160 \text{ francs,}$$

et non 800 francs ;

Les gares doivent s'efforcer, dans toute la mesure du possible, de faire admettre aussi ce mode de règlement pour les colis postaux ordinaires spoliés, le maximum de l'indemnité à payer étant alors représenté par le chiffre forfaitaire, suivant la coupure, prévu par le tarif postal.

7° Tout colis non présenté au destinataire au bout de 30 jours de retard est réputé perdu.

8° Les colis postaux peuvent être acceptés avec déclaration

(1) Le livret jaune fait connaître, au titre VI, le taux forfaitaire de l'indemnité due.

d'intérêt à la livraison jusqu'à concurrence de 5.000 francs à l'intérieur de la France continentale, de la Corse et de l'Algérie et seulement dans les relations pour lesquelles des colis avec déclaration de valeur sont acceptés.

Lorsque le colis a fait l'objet d'une déclaration d'intérêt, le dépassement du délai garanti donne lieu, au profit de l'ayant droit, à une indemnité supplémentaire égale au double de l'indemnité forfaitaire prévue pour les colis expédiés sans déclaration d'intérêt à la livraison.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, des avaries ou de la perte totale ou partielle, l'ayant droit pourra obtenir des dommages-intérêts qui ne pourront dépasser le montant de l'intérêt déclaré.

9° Les destinataires des colis livrables en gare doivent être **avisés immédiatement** de l'arrivée de ces colis, si les destinataires n'ont pas remis à la gare une dispense générale d'avis d'arrivée.

10° Le Code de Commerce n'est pas applicable aux colis postaux. Il s'ensuit, notamment, que la responsabilité des transporteurs cesse par le fait seul de la livraison sans réserves du colis en bon état. Il s'ensuit également que les Tribunaux de Commerce ne sont pas compétents pour connaître des litiges nés à l'occasion de transports de colis postaux ;

11° La loi du 12 juillet 1905 a attribué aux Juges de Paix la compétence pour les contestations relatives aux colis postaux expédiés à l'intérieur de la France et échangés entre la France, la Corse, l'Algérie et la Tunisie. Cette compétence est absolue, sans qu'il y ait lieu de distinguer si le transporteur est actionné par un commerçant ou par un non-commerçant.

Quant aux contestations relatives aux colis postaux internationaux, la compétence en appartient à l'Administration des Postes et aux Tribunaux administratifs ;

12° Les réclamations relatives aux colis postaux se prescrivent par le délai d'un an, à dater du jour de l'expédition du colis. Toute réclamation, passé ce délai, est nulle et sans effet.

Conditionnement
et
vérification des
colis postaux.

49. — **Au départ**, les colis postaux sont acceptés par les Compagnies sans que celles-ci en vérifient le contenu ; les gares expéditrices doivent s'assurer simplement que le poids du colis ne dépasse pas la limite de la coupure du bulletin postal, s'il s'agit d'un colis ordinaire, et vérifier très exactement le poids s'il s'agit d'un colis avec valeur déclarée.

Les gares doivent également s'assurer que l'emballage est suffisant pour répondre à la durée du transport et préserver le contenu assez efficacement pour qu'il soit impossible d'y porter atteinte sans laisser une trace apparente de violation.

Elles doivent refuser ceux des colis qui ne répondent pas à ces conditions. Elles trouveront, d'ailleurs, dans le Livret jaune du Tarif postal, à la rubrique « Conditionnement et emballage », tous renseignements utiles à ce sujet.

Leur attention est spécialement appelée sur la nécessité d'exiger, pour les liquides et les corps gras facilement liquéfiables, un double emballage avec sciure, son, ou toute autre matière absorbante. Par tolérance, et dans le régime intérieur seulement, les huiles comestibles et les liquides de peu de valeur sont admis au transport en simples estagnons ou bidons, mais les expéditeurs, en faveur desquels cette exception a été consentie, ont à prendre à leur charge les avaries ou manquants de peu d'importance. Le cas échéant, les gares destinataires demanderont donc aux gares de départ de faire intervenir les expéditeurs.

Enfin, tout colis doit porter l'adresse exacte, complète et très lisible du destinataire, écrite à l'encre ou au crayon d'aniline, les indications écrites au crayon ordinaire n'étant pas admises.

À l'arrivée, les Compagnies sont seulement tenues à présenter aux destinataires les colis en bon état extérieur.

Par suite, si le conditionnement extérieur d'un colis postal ne laisse rien à désirer, les gares n'ont pas à accéder au désir d'un destinataire qui demanderait, avant la livraison, à ouvrir ce colis pour en vérifier le contenu. Si donc, le destinataire subordonne la livraison d'un colis postal présenté en bon état à une vérification du contenu, la gare doit considérer qu'il y a refus pur et simple et agir comme en cas de souffrance.

Exceptionnellement, par tolérance spéciale et d'accord avec l'Administration des Postes, les gares autoriseront l'ouverture et la vérification des colis postaux grevés de remboursement. Mais, en pareil cas, le destinataire devra préalablement signer une reconnaissance écrite constatant le bon état extérieur du colis. Cette reconnaissance donnera aux transporteurs le droit de repousser sans autre preuve toute réclamation ultérieure.

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,
Eug. MUGNIOT.

APPENDICES

APPENDICE I

EXTRAITS DU CODE DE COMMERCE

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

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

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

Art. 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 voiturier chargés du transport.

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

Art. 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 y 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.

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

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

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 106. — En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés, et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs 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 requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le Juge qui les aura commis ou devant le Juge de Paix du canton où ils procéderont; toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête pourra dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent paragraphe; mention sera faite de cette dispense dans l'ordonnance.

Le dépôt ou séquestre des objets en litige et ensuite leur transport dans un dépôt public peut être ordonné.

La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribuera le produit de la vente à celle des parties qui aura fait l'avance des dits frais.

Art. 108. — Les actions pour avarie, 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 cinq ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale,

du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette 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'État, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

ART. 631. — Les Tribunaux de Commerce connaîtront :

1^o Des contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, marchands et banquiers ;

2^o Des contestations entre associés, pour raison d'une Société de commerce ;

3^o De celles relatives aux actes de commerce entre toutes personnes.

APPENDICE II

EXTRAITS DU CODE CIVIL

ART. 1.121. — On peut pareillement stipuler au profit d'un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même ou d'une donation que l'on fait à un autre.

Celui qui a fait cette stipulation ne peut la révoquer, si le tiers a déclaré vouloir en profiter.

ART. 1.146. — Les dommages et intérêts ne sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation, excepté néanmoins lorsque la chose que le débiteur s'était obligé de donner ou de faire ne pouvait être donnée ou faite que dans un certain temps qu'il a laissé passer.

ART. 1.147. — Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

ART. 1.148. — Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

ART. 1.149. — Les dommages et intérêts dus aux créanciers sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf les exceptions et modifications ci-après :

ART. 1.150. — Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

ART. 1.151. — Dans le cas même où l'inexécution de la Convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la Convention.

ART. 1.153. — Dans les obligations qui se bornent au paiement d'une certaine somme, les dommages et intérêts résultant du retard dans l'exécution ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la Loi ; sauf les règles particulières au Commerce et au cautionnement.

Ces dommages et intérêts sont dus sans que le créancier soit tenu de justifier d'aucune perte.

Ils ne sont dus que du jour de la sommation de payer, excepté dans les cas où la Loi les fait courir de plein droit.

Art. 1.165. — Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes; elles ne nuisent point au tiers et elles ne lui profitent que dans le cas prévu par l'article 1.121.

Art. 1.217. — Le paiement doit être exécuté dans le lieu désigné par la convention. Si le lieu n'y est pas désigné, le paiement, lorsqu'il s'agit d'un corps certain et déterminé, doit être fait dans le lieu où était, au temps de l'obligation, la chose qui en fait l'objet.

Hors ces deux cas, le paiement doit être fait au domicile du débiteur.

Art. 1.290. — La compensation s'opère de plein droit par la seule force de la Loi, même à l'insu des débiteurs; les deux dettes s'éteignent réciproquement à l'instant où elles se trouvent exister à la fois, jusqu'à concurrence de leurs quotités respectives.

Art. 1.315. — Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver.

Réciproquement, celui qui se prétend libéré, doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation.

Art. 1.383. — Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Art. 1.384. — On est responsable, non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.

Art. 1.585. — Lorsque des marchandises ne sont pas vendues en bloc, mais au poids, au compte ou à la mesure, la vente n'est point parfaite, en ce sens que les choses vendues sont aux risques du vendeur jusqu'à ce qu'elles soient pesées, comptées ou mesurées; mais l'acheteur peut en demander ou la délivrance ou des dommages-intérêts, s'il y a lieu, en cas d'inexécution de l'engagement.

Art. 1.784. — Ils (les voituriers) 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.

Art. 1.984. — Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom.

Le contrat ne se forme que par l'acceptation du mandataire.

Art. 1.985. — Le mandat peut être donné ou par acte public, ou par écrit, sous seing privé, même par lettre. Il peut aussi être donné verbalement; mais la preuve testimoniale n'en est reçue que conformément au titre des contrats ou des obligations conventionnelles en général.

L'acceptation du mandat peut n'être que tacite, et résulter de l'exécution qui lui a été donnée par le mandataire.

Art. 1.988. — Le mandat conçu en termes généraux n'embrasse que les actes d'Administration.

S'il s'agit d'aliéner ou hypothéquer, ou de quelque autre acte de propriété, le mandat doit être exprès.

Art. 1.989. — Le mandataire ne peut rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat; le pouvoir de transiger ne renferme pas celui de compromettre.

Art. 2.102. — Les créances privilégiées sur certains meubles sont :

1^o Les frais de voiture et les dépenses accessoires sur la chose voiturée.

Art. 2.214. — Une citation en Justice, un commandement ou une saisie, signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, forment l'interruption civile.

Art. 2.248. — La prescription est interrompue par la reconnaissance que le débiteur ou le possesseur fait du droit de celui contre lequel il prescrivait.

Art. 2.279. — En fait de meubles, la possession vaut titre.

Néanmoins, celui qui a perdu ou auquel il a été volé une chose, peut la revendiquer pendant trois ans, à compter du jour de la perte ou du vol, contre celui dans les mains duquel il la trouve; sauf à celui-ci son recours contre celui duquel il la tient.

EXTRAIT DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE

Art. 130. — Toute partie qui succombera sera condamnée aux dépens.

APPENDICE III

TABLEAU DES DÉCHETS DE ROUTE

DRESSÉ D'APRÈS LES BASES FIXÉES PAR LES TRIBUNAUX
ET LES CHAMBRES DE COMMERCE

(Comparez le tableau annexé à l'article 32 de la Convention de Berne.)

A. — DÉCHETS PAR ÉVAPORATION

Eau-de-vie et spiritueux	} 2 %	Mélasses et miel	} 1 %
Bières, cidres, boissons		Suifs, saindoux	
Vins et vinaigres		Graisses	
Huiles		Goudrons	
Essences			

B. — DÉCHETS PAR DESSICCATION

Litges	} 2 %	Fécules et farines	} 1 %
Bois de teinture		Légumes secs	
Ecorces		Fourrages et pailles	
Racines		Graines fourragères et oléagineuses	
Houblon, chanvre brut		Éponges	
Tabac haché ou en feuilles		Salpêtre, sel gemme ou marin	
Marrons et châtaignes		Gomme, caoutchouc	
Fruits et légumes frais, séchés ou cuits		Houilles et coke	
Peaux et cuirs		Résines solides	
Déchets d'animaux (tendons, os, cornes)		Épicerie, droguerie	
Poissons séchés	Chicorée en tonneaux et en cossettes		
Mastic	Coton en balles		
Savons	Chiffons en balles		
Sucres bruts	Ferrailles, fonte brute		
Blé, orge, seigle, riz, avoine	Vieux métaux		

Ces déchets ne sont qu'un minimum ; ils peuvent atteindre 3 % à 4 % et même 5 %, suivant la nature de la marchandise, la longueur du transport et la température.

Au déchet par dessiccation, peut s'ajouter, d'ailleurs, pour certaines marchandises en vrac, un déchet de 1 ou 2 % par tamisage (ferrailles, houilles et coke, sel, etc.).

TRANSPORT ET BACHAGE DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

APPENDICE IV

PRINCIPES DE LA RESPONSABILITÉ

<p>1^o Marchandises inscrites à l'annexe ou à l'annexe aux Conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V. et marchandises non inscrites à l'annexe, mais rentrant dans une désignation générale de cette annexe.</p> <p>a) L'expéditeur n'a pas demandé le transport à couvert, aux prix et conditions fixés par l'art. 1^{er} du chap. XIV du tarif spéc. P. V. 29-129.</p> <p>b) L'expéditeur a demandé le transport à couvert, aux prix et conditions fixés par l'art. 1^{er} du chap. XIV du tarif spéc. P. V. 29-129 (marchandises affectées de l'Indice A').</p>	<p>A — Manutention par le chemin de fer.</p> <p>1^o Marchandises affectées de l'Indice A' ou A' qui peuvent être transportées à découvert (art. 6 des Conditions des tarifs spéciaux);</p> <p>2^o Marchandises autres que celles visées ci-dessus, pour lesquelles le chemin de fer est libre de fournir, en supportant les conséquences de son choix, soit des wagons couverts, soit des wagons découverts avec bâches, sans perception supplémentaire (art. 6 des Conditions des tarifs spéciaux);</p> <p>3^o Chargements mixtes, pour lesquels le transport a lieu à couvert (art. 6 quater des Conditions des tarifs spéciaux);</p> <p>4^o Le chemin de fer est libre d'affecter le transport soit en wagons couverts, soit en wagons découverts avec bâches, sans perception supplémentaire.</p>
<p>1^o Marchandises inscrites à l'annexe ou à l'annexe aux Conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V. et marchandises non inscrites à l'annexe, mais rentrant dans une désignation générale de cette annexe.</p> <p>a) L'expéditeur a demandé le transport à découvert;</p> <p>b) L'expéditeur n'a pas demandé le transport à découvert.</p>	<p>B. — Manutention par l'expéditeur.</p> <p>1^o Marchandises inscrites à l'annexe ou à l'annexe aux Conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V. et marchandises non inscrites à l'annexe, mais rentrant dans une désignation générale de cette annexe.</p> <p>1^o L'expéditeur a été de la faculté de couvrir la marchandise;</p> <p>a) Avec des bâches jointes au chemin de fer.</p>

<p>Le chemin de fer est responsable, sauf :</p> <p>1^o S'il a exigé de l'expéditeur, sur la déclaration d'expédition, l'état descriptif des détachements du chargement ou du bouchage au départ;</p> <p>2^o Si ses détachements à l'arrivée sont visibles de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport.</p>	<p>Le chemin de fer est responsable, sauf :</p> <p>1^o S'il a exigé de l'expéditeur l'état descriptif des détachements de chargement ou du bouchage au départ;</p> <p>2^o Si ces détachements à l'arrivée sont visibles de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport;</p> <p>3^o Si l'accusé est respecté à sa destination de la tâche non visible de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport.</p>
<p>Le chemin de fer est responsable, sauf :</p> <p>1^o S'il a exigé de l'expéditeur l'état descriptif des détachements de chargement ou du bouchage au départ;</p> <p>2^o Si ces détachements à l'arrivée sont visibles de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport.</p>	<p>Non responsabilité du chemin de fer.</p> <p>Non responsabilité du chemin de fer.</p> <p>Le chemin de fer est responsable, sauf :</p> <p>1^o S'il a exigé de l'expéditeur l'état descriptif des détachements de chargement ou du bouchage au départ;</p> <p>2^o Si ces détachements à l'arrivée sont visibles de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport.</p> <p>Le chemin de fer est responsable, sauf :</p> <p>1^o S'il a exigé de l'expéditeur l'état descriptif des détachements de chargement ou du bouchage au départ;</p> <p>2^o Si ces détachements à l'arrivée sont visibles de l'extérieur du wagon lors de la remise au transport.</p>

TABLE DES MATIERES

	Page
Avis important.	
CHAPITRE 1^{er}. — Observations préliminaires :	
Art. 1. — Recommandations générales	1
— 2. — Réception des réclamations	1
— 3. — Création et annotation des dossiers	1
— 4. — Correspondance adressée au public	2
— 5. — Solution rapide des réclamations	2
— 6. — Règlement des réclamations	2
CHAPITRE II. — Notions générales. — Régime intérieur :	
Art. 7. — Responsabilité du Chemin de fer	3
— 8. — Force majeure	4
— 9. — Vice propre	4
— 10. — Expertises en général	7
— 11. — Expertise amiable	7
— 12. — Expertise judiciaire	8
— 13. — Fin de la responsabilité du Chemin de fer	11
CHAPITRE III. — Notions particulières. — Régime intérieur :	
Art. 14. — Laisés pour compte	14
— 15. — Souffrances	15
— 16. — Ventes amiables et judiciaires	16
— 17. — Retards	17
— 18. — Préjudice direct et préjudice indirect	18
— 19. — Manquants, pertes et avaries	19
— 20. — Comptage des colis	21
— 21. — Déchets de route	22
— 22. — Déficits de poids	23
— 23. — Avaries de mouille. Chargement et bâchage	24
— 24. — Coupages de liquides	26
— 25. — Avaries de casse	26
— 26. — Transports en wagons particuliers	27
— 27. — Transbordement des wagons complets en cours de route	28
— 28. — Incendies	28
— 29. — Animaux morts, blessés ou évadés	29
— 30. — Droit de gage sur les marchandises	30

	Pages.
CHAPITRE IV. — Voyageurs :	
Art. 31. — Accidents de personnes	31
— 32. — Retards des trains.	32
— 33. — Correspondances manquées.	32
— 34. — Vêtements tachés ou déchirés.	33
CHAPITRE V. — Bagages :	
Art. 35. — Pertes de bagages	34
— 36. — Retards de bagages	34
CHAPITRE VI. — Régime international. — Marchandises :	
Art. 37. — Convention Internationale Marchandises (C.I.M.)	35
— 38. — Observations diverses	36
— 39. — Responsabilité du Chemin de fer	39
— 40. — Déchets de route	39
— 41. — Pertes, manquants et avaries.	40
— 42. — Retards.	41
— 43. — Fin de la responsabilité du Chemin de fer	42
CHAPITRE VII. — Régime international. — Voyageurs et Bagages :	
Art. 44. — Convention Internationale. — Voyageurs et Bagages (C. I. V.)	43
— 45. — Voyageurs	43
— 46. — Bagages. — Pertes et Avaries	43
— 47. — Bagages. — Retards.	44
CHAPITRE VIII. — Régime postal :	
Art. 48. — Caractéristiques du Régime postal.	46
— 49. — Conditionnement et vérification des colis postaux.	49
APPENDIX I. — Extraits du Code du Commerce	51
— II. — Extraits du Code Civil	54
— III. — Tableau des déchets de route	58
— IV. — Transport et bûchage des marchandises de petite vitesse. Principes de la responsabilité	59

INDEX ALPHABÉTIQUE

	Articles
Accidents de personnes	30
Accusés de réception aux lettres des réclamants.	3
Animaux (dispositions à prendre au départ)	29
— (— — à l'arrivée)	29
Animaux morts, blessés ou évadés.	29
Annotation des dossiers.	3
Avaries de casse	25
Avaries de mouille.	23
Avaries sur transports internationaux (marchandises)	41
— — — — (bagages).	46
Avaries à des vêtements de voyageurs	34
Avis d'arrivée (Colis postaux)	48
Bûchage.	23
Bagages perdus ou manquants (régime intérieur)	35
Bagages en retard (régime intérieur).	36
Bagages spoliés (— —).	35
Bagages, en trafic international. — Avaries	46
— — — — — Pertes	46
— — — — — Retards	47
Bris (Bouteilles pleines ou vides).	21
— (Verrerie, Porcelaine, Faïence)	21
— (Poterie en terre).	21
— (Tuiles).	21
Cas de force majeure.	8
Certificats de pesage	22
Chargement et bûchage.	23
Chiens évadés	29
Colis postaux	48
— (dispositions à prendre au départ).	49
— (dispositions à prendre à l'arrivée)	49
— (emballage).	49
— avec valeur déclarée.	48
— en retard.	48
— spoliés.	48
— (Jurisprudence spéciale)	48
— (Prescription des actions en indemnité)	48

	Articles.
Comptage des colis	29
Comptage revendiqué par l'expéditeur	20
Conditions d'emballage à exiger des expéditeurs	9
Convention Internationale Marchandises (C. I. M.)	37
Convention Internationale Voyageurs et Bagages (C. I. V.)	44
Correspondance adressée au public	4
Correspondances manquées	33
Coulages de liquides	24
Création des dossiers	3
Déchets de route (Régime intérieur)	24
— (Régime international)	40
Décomptes de délais	17
Déficits de poids	22
Demande de retour d'une marchandise soumise à une expertise	12
Droit de gage sur les marchandises transportées	31
Erreurs de pesage	22
État descriptif	9
Expertises (Circonstances dans lesquelles on doit y recourir)	10
Expertise amiable	11
— judiciaire	12
Factures	19
Fin de la responsabilité du Chemin de fer (Régime intérieur)	13
— — (Régime international)	43
— — (Régime postal)	48
Force majeure	8
Fûts (rouannage)	25
Incidies	28
Insuffisance d'emballage	9
Justification de la valeur de la marchandise à exiger du réclamant	19
Jaugeage des fûts	24
Laissés pour compte	14
Livraison (Demandes verbales)	17
— sans réserves	13
— sous réserves	13
Manquants sur transports internationaux (marchandises)	41
— — (bagages)	46
Marchandises non livrées ou refusées	15
— périssables refusées (vente amiable)	16
— non périssables refusées (vente judiciaire)	16
— en souffrance	16
Majoration de facture	19

	Articles.
Morts et blessures d'animaux	29
Mouilles	23
Pertes de bagages (Régime intérieur)	35
— — (Régime international)	46
Pertes sur transports internationaux (marchandises)	41
Pesage des envois	20
Préjudice direct	18
— indirect	18
Prescription des actions pour pertes, avaries ou retard (Régime intérieur)	13
Procès-verbaux établissant la preuve des faits de force majeure	8
Réception des réclamations	2
Réclamations à régler d'office	6
— nécessitant une enquête préalable	3
— à soumettre à l'Inspection Principale	6
— relatives à des envois du trafic international	6
— — intéressant des Compagnies secondaires	6
— pour manquants, pertes et avaries	19
Refus de reprendre les colis régulièrement livrés	14
Refus de marchandises par les destinataires	15
— pour désaccord entre expéditeurs et destinataires	15
— pour contestation avec le Chemin de fer	15
Remplacement des colis parvenus avariés	19
Réparations des colis parvenus avariés	19
Réserves	13
— (délais de notification)	13
— notifiées après la livraison	13
— tardives	13
Responsabilité du Chemin de fer pour avaries et manquants partiels (Régime intérieur)	7
— (Régime international, marchandises)	39
— (— — , bagages)	46
— en cas de retard dans la livraison (Régime intérieur)	18
— en cas de retard dans la livraison : (Régime international, marchandises)	42
— (— — , bagages)	47
Retards Transports G. V. et P. V. (Régime intérieur)	17
— (Bagages. Acquisition d'effets)	36
— (Transports internationaux, marchandises)	42
— (— — , bagages)	47

	Lettres.
Retards (Colis postaux)	48
— n'ayant pas entraîné l'avarie de la marchandise	18
— préjudiciables	17
— des trains	32
Souffrances	15
Transbordement des wagons complets en cours de route	27
Transports internationaux (marchandises)	38
— — (voyageurs et bagages)	44
Transports en wagons particuliers	26
Ventes amiables	16
— judiciaires	16
— des marchandises périssables	16
— — non périssables	16
Vérification des colis postaux	49
— des marchandises à l'arrivée (G. V. et P. V.)	13
Vêtements tachés ou déchirés, Voyageurs	34
Vice propre des marchandises transportées	9
Vidanges	24
Voyageurs, Vêtements tachés ou déchirés	34

RÉSEAU P.L.M. ET LIGNES INTERNATIONALES EN CORRESPONDANCE AVEC LE RÉSEAU

— Lignes P.L.M. desservies par des trains express
— Autres lignes P.L.M.
— Lignes étrangères
 Kilomètres
 0 50 100 150



