

éviter ce retard en donnant au transport les soins d'un bon voiturier. Le voiturier répond de ses agents et des intermédiaires auxquels il remet la marchandise pour un transport total ou partiel.

La réception de la marchandise et le paiement du prix de transport éteignent toute action contre le voiturier, sauf en ce qui concerne les pertes et avaries qui n'étaient pas extérieurement reconnaissables au moment de la livraison. Les actions contre le commissionnaire de transport, à raison de perte totale, diminution, avarie ou livraison tardive de la marchandise, se prescrivent par un an, sauf le cas de fraude ou infidélité.

Il peut être stipulé, d'après convention avec l'expéditeur, que le chemin de fer ne répond pas du dommage résultant du transport, en wagons découverts, des marchandises remises sans emballage ou avec un emballage défectueux, du chargement ou du déchargement faits par l'expéditeur, du coulage extraordinaire, rupture, rouille, dégât intérieur des marchandises susceptibles de subir, d'après leur nature, ces pertes ou détériorations, du transport des animaux vivants, pour les marchandises voyageant sous escorte, du dommage résultant du danger que l'escorte avait pour but d'écartier.

Si l'une des clauses a été stipulée, il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, que le dommage survenu est résulté du danger dont le chemin de fer n'est pas tenu de répondre. L'exemption de la garantie stipulée ne peut être invoquée s'il est prouvé que le dommage est imputable à la faute de l'administration du chemin de fer ou de son personnel.

Il peut être stipulé que, après la réception de la marchandise et le paiement du fret, il n'y a pas lieu à action pour la perte ou pour la détérioration de la chose lorsque le fait n'est pas appréciable au moment de la livraison et n'a été découvert que plus tard, si des réclamations à ce sujet ne sont pas adressées à l'administration du chemin de fer dans un délai déterminé après livraison. Le délai ne peut être moindre de quatre semaines.

En résumé, les articles 424 à 430 ont pour objet, par dérogation à la règle rigoureuse formulée par l'article 423, de permettre aux

administrations de chemins de fer certaines stipulations restreignant la portée, l'étendue ou la durée de leur responsabilité de voituriers.

Les administrations n'ont pas manqué de faire usage de la permission qui leur a été ainsi accordée. Elles ont arrêté entre elles un règlement général d'exploitation, qui a été approuvé par le Conseil fédéral le 11 mai 1874, et qui, entre autres dispositions, a pour but de déterminer les limites de la responsabilité des chemins de fer dans les cas où le Code de commerce a permis de restreindre cette responsabilité. Ce règlement complète ainsi les dispositions du Code de commerce. Il n'a pas force de loi, n'ayant pas été voté par le Parlement; mais toute expédition par chemin de fer n'est acceptée que si l'expéditeur se soumet au règlement d'exploitation, qui acquiert ainsi la force d'un contrat.

Le règlement d'exploitation, du 11 mai 1874, est applicable à tous les chemins de fer de l'Empire, il a été publié par la feuille centrale de l'Empire allemand. Chaque administration des chemins de fer est tenue d'en mettre, au prix coûtant, des exemplaires à la disposition du public. Les modifications au règlement sont publiées légalement par la feuille centrale de l'Empire allemand ou par les administrations de chemins de fer, dans un journal paraissant au siège de l'administration intervenante.

Les tribunaux ordinaires connaissent des litiges entre les administrations de chemins de fer et les particuliers, au sujet de l'application des règlements d'exploitation et des tarifs d'expédition et de transport.

Des accidents.

Le droit à indemnités, dues à raison de mort ou de blessures occasionnées par l'exploitation des chemins de fer, est réglé par la loi d'Empire du 7 juin 1871. Lorsque, dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par force majeure ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée. Les dommages-intérêts comprennent : en

cas de mort, les frais occasionnés par les soins donnés au décédé et les frais d'enterrement, la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le mort durant sa maladie, par suite de son incapacité de travail. Lorsque la personne morte était, au moment de sa mort, tenue d'une obligation alimentaire légale, le créancier des aliments peut réclamer une indemnité si la mort du débiteur lui fait perdre sa pension; en cas de blessure, les dépenses nécessitées par le traitement et la réparation du préjudice pécuniaire causé au blessé par son incapacité de travail, totale ou partielle, temporaire ou permanente. Il appartient au tribunal de déterminer si, et dans quelle mesure, il y a lieu d'ordonner une preuve proposée sur le montant du préjudice ou d'entendre des experts. En cas d'allocation d'une rente, les deux parties peuvent en demander par la suite l'augmentation ou la diminution, s'il se produit des changements dans l'état physique du blessé. Les demandes en indemnité se prescrivent par deux ans, à partir du jour de l'accident ou du jour de la mort.

Société d'assurances des compagnies.

En 1872, les différentes compagnies de chemins de fer allemands ont fondé une société d'assurances, en vue de se soustraire individuellement à l'aléa des accidents, en reportant cet aléa sur l'ensemble des sociétaires. Cette assurance mutuelle ne comprend que les accidents arrivés à des personnes autres que les agents ou ouvriers des compagnies, et repose sur les bases suivantes : lorsque l'indemnité, allouée aux voyageurs victimes d'un accident de chemin de fer, est inférieure à 18,750 fr., la Compagnie, sur le réseau de laquelle est arrivé l'accident, a à supporter la dépense; tandis que le paiement des indemnités, dont le montant est supérieur à 18,750 fr., incombe à la société d'assurances, mais en partie seulement, attendu que, dans ce cas, la Compagnie, où l'accident s'est produit, a à payer en particulier 18,750 fr. à titre de préciput et 5 p. 100 du reliquat à solder par la caisse d'assurance mutuelle. Si bien que le syndicat des compagnies assurées n'aura qu'à payer le solde obtenu en retranchant

de l'indemnité totale la part dévolue à la Compagnie sur le réseau de laquelle est arrivé l'accident. Le règlement des dommages incombe toujours à cette dernière, et le syndicat se contente de vérifier si un accident déterminé tombe bien sous l'application de ses statuts. Quant à la caisse du syndicat des compagnies, elle s'alimente de la façon suivante : chacune des compagnies, membres de la société d'assurances, verse à la caisse sa quote-part du montant total des indemnités et dommages-intérêts payés par la caisse sociale dans le courant d'une année, et répartis entre les sociétaires au prorata des parcours kilométriques effectués par les voyageurs dans le cours de cette même année. Pour tenir compte de la différence des classes des voyageurs, on prend : une fois le parcours des voyageurs de 4^e classe, trois fois le parcours des voyageurs de 3^e classe, six fois le parcours des voyageurs de 2^e classe, dix fois le parcours des voyageurs de 1^e classe.

Association des chemins de fer allemands.

L'unité dans l'exploitation des chemins de fer s'imposait tellement à l'Allemagne que, dès 1846, sous le nom de *Verein deutscher Eisenbahnen-Verwaltungen*, il s'est formé une association des administrations des chemins de fer allemands, elle comprend environ 92 administrations de chemins de fer privés ou directions de chemins de fer de l'État, 48 sont allemandes, 33 austro-hongroises, les 11 autres appartiennent au Luxembourg, à la Belgique, à la Hollande, à la Roumanie et à la Russie. Dans l'assemblée, l'Allemagne possède 197 voix, l'Autriche-Hongrie 126, le Luxembourg 2 et les autres pays réunis 32. Les lignes relevant de l'association avaient, en 1883, une longueur de 61,771 kilomètres.

Grâce à une organisation puissante, l'Union put avoir une heureuse influence sur les chemins de fer allemands, dont le réseau si morcelé ne présente pas, au point de vue de l'exploitation, les inconvénients que l'on pouvait redouter. On peut donc assurer que, elle aussi, a apporté sa pierre à l'édification de l'Empire allemand.

L'association a pour but de faciliter, par une communauté d'action, la recherche de tous les moyens propres à favoriser et à défendre les intérêts des chemins de fer allemands, et à les concilier avec ceux du public. Elle tend, tout en laissant à chacun des associés une certaine liberté d'allure, à l'adoption de règles uniformes sur tous les points fondamentaux de la construction et de l'exploitation des chemins de fer affiliés. L'étude des questions à soumettre à l'assemblée générale est faite par des commissions permanentes ou spéciales. Les contestations entre les membres du *Verein* sont résolues par voie d'arbitrage, à l'exclusion de tout recours judiciaire. Il est à remarquer que, par les statuts de l'association même, les diverses administrations conservent une liberté absolue dans les questions de tarifs.

L'Union met au concours, tous les trois ans, des prix dont la valeur peut s'élever à la somme de 37,500 fr., pour récompenser les institutions utiles aux chemins de fer, les inventions et perfectionnements concernant la construction, relatifs au matériel d'exploitation et à son emploi, se rapportant à l'administration centrale et à la statistique. Comme organe officiel, il y a la *Zeitung des Vereins der Eisenbahnen-Verwaltungen*.

Une des administrations associées remplit les fonctions de direction générale; cette mission est confiée, en ce moment, à la Direction royale des chemins de fer prussiens.

Observations.

On a pu remarquer qu'en Prusse les chemins de fer de l'État ont pris une très grande extension, il y a là un fait des plus importants qui mérite d'être examiné. Obéissant à des préoccupations d'ordre politique, stratégique et commercial, le chancelier voudrait conférer à l'Empire la pleine propriété et l'exploitation de tout le réseau allemand, il a fait de nombreuses tentatives dans ce sens près des Chambres sans pouvoir réussir; dès 1876, le gouvernement prussien promulguait la loi du 4 juin, autorisant la cession à l'Empire des chemins de fer de l'État, ainsi que tous les droits et charges de la Prusse sur

les voies ferrées; c'était là un premier pas après lequel il a fallu s'arrêter, sans toutefois qu'on ait renoncé à atteindre un jour le but cherché.

La prise de possession des chemins de fer par l'État prussien a été effectuée par fractions successives; on racheta tout d'abord le réseau de quelques compagnies, choisies de telle sorte qu'on put menacer d'une façon insoutenable les lignes appartenant à d'autres compagnies que l'on voulait absorber. Ces sociétés furent obligées, plus tard, de céder leur réseau à l'État, en acceptant des indemnités qui étaient loin d'être exagérées; on procéda ainsi de proche en proche, et le gouvernement prussien se trouve posséder actuellement presque toutes les lignes situées sur le territoire du royaume. Les États secondaires, qui sont aussi, pour la plupart, propriétaires de leurs voies ferrées, se trouvent, dès à présent, plus ou moins enserrés dans les lignes prussiennes et menacés d'une concurrence ruineuse. Il sera donc peut-être assez facile de les décider un jour à céder leurs lignes pour constituer avec les chemins de fer de l'État prussien, un vaste réseau d'Empire.

Règlement d'exploitation.

Il nous a paru intéressant d'analyser un règlement qui forme un véritable Code pour l'exploitation des chemins de fer allemands.

Les agents doivent être polis et rendre leurs services gratuitement. Le public doit se soumettre aux ordres concernant le service et émanant d'agents qui se font reconnaître; dans les différends entre le public et les agents, le chef de gare ou le chef de train décide, suivant que le différend surgit à la station ou en cours de route.

Les plaintes se font oralement ou sont inscrites dans des registres déposés à cet effet dans chaque station. L'administration est tenue de répondre à toute personne qui aura formé une plainte, avec l'indication de son nom et de son adresse.

La circulation dans l'intérieur des gares et sur la voie est interdite, en dehors des parties ouvertes en permanence ou temporairement au public.

Le transport de voyageurs, d'animaux ou objets de tout genre peut être refusé en cas d'empêchements extraordinaires ou de force majeure, ou si les moyens de transport réguliers ne sont pas suffisants.

Sont acceptées en paiement, au cours fixé par l'administration, toutes les monnaies d'or et d'argent ayant cours légal sur les réseaux de chemins de fer limitrophes, à l'exception du billon, en tant qu'il n'existe pas de loi interdisant la circulation de ces monnaies. Ce cours est affiché par chaque bureau d'expédition.

Le transport des voyageurs s'effectue en conformité du tableau indiquant le départ et l'arrivée des trains. Ces tableaux sont publiés et affichés dans toutes les stations, et portent l'indication des différentes classes de voitures rangées dans chaque train. L'administration peut accorder des trains extraordinaires. Le départ des trains est réglé par les horloges établies à chaque gare.

Les taxes sont indiquées par le tarif affiché dans toutes les stations. La taxe par personne et par mille, sept kilomètres et demi, pour les trains de voyageurs, s'élève à 75 c. pour la 1^{re} classe, 50 c. pour la 2^e classe, 32 c. pour la 3^e classe. Un supplément de 10 c., par personne et par mille, est ajouté à cette taxe pour les trains de vitesse. Les taxes sont diminuées pour les billets d'aller et retour. Il est concédé des cartes d'abonnement ordinaire, d'étudiant et d'ouvrier, sur le vu d'un certificat délivré par l'instituteur ou le patron et légalisé par l'autorité locale. L'administration peut réduire les taxes du tarif, proportionnellement au nombre plus ou moins considérable de personnes, en faveur de sociétés nombreuses.

La vente des billets commence une demi-heure et cesse cinq minutes avant le départ du train. Les voyageurs qui ne trouveront pas place ni dans la classe correspondant à leurs billets, ni dans une classe plus élevée, pourront échanger leurs billets contre d'autres d'une classe inférieure et exiger la restitution de la différence du prix, ou renoncer au transport en exigeant la restitution de toute la somme payée. Généralement, les billets ne sont pas seulement valables pour un train déterminé, mais pour tous ceux partant le même jour dans la même direction.

Chaque billet porte les noms de la station de départ et de celle de destination, le prix payé pour la classe, le temps ou le train pour lequel il est valable. Il est permis aux voyageurs de descendre en cours de route, à une station intermédiaire, pour continuer leur voyage le même jour ou le lendemain. Les enfants au-dessous de 4 à 10 ans paient demi-place. Les articles : échange de billets, désignation des places, exclusion de voyageurs, salles d'attente, guichets pour billets de bagages, contrôle, entrée dans les voitures, retard au départ, arrivée aux stations intermédiaires, ouverture et fermeture des wagons, arrêt extraordinaire entre deux stations, précautions à prendre en cours de route, à l'entrée dans le train et à la sortie, endommagement des voitures, retard et interruption à la marche des trains, chiens accompagnant les voyageurs, tabac, objets inflammables, expulsion des personnes ivres ou récalcitrantes, n'offrent rien de particulier à signaler.

En général ne sont expédiés comme bagages que les objets que les voyageurs emportent à leur usage personnel. Les bagages qui ne sont pas soigneusement et solidement emballés, pourront être refusés par le bureau expéditeur, ils devront être remis au bureau au moins 15 minutes avant le départ du train en produisant le billet de voyageur. Le poids des objets tenus à la main ne doit pas excéder 10 kilogrammes, ils doivent être de petites dimensions et ne pas gêner les autres voyageurs. Les bagages sont remis à l'arrivée contre le coupon, à la descente du train ou dans un délai de 24 heures, après ce délai ils sont sujets à une taxe de magasinage.

L'administration est responsable à partir du moment de l'inscription ; en cas de perte ou d'avarie, elle est tenue de réparer les dommages causés au maximum de 15 fr. par kilogramme, ou au montant d'une valeur supérieure, s'il y a eu déclaration moyennant le paiement d'un supplément à la taxe ordinaire. L'administration est libérée de toute responsabilité résultant de la perte des bagages, s'ils ne sont pas réclamés à la station de destination dans les huit jours après l'arrivée du train. Pour les objets emportés à la main, il n'est payé d'indemnité, en cas de perte ou d'avarie, qu'autant qu'il sera prouvé que le dommage est imputable à l'administration ou à ses agents. Les bagages man-

quants ne sont considérés comme perdus que trois jours après l'arrivée du train; si, après indemnité payée, les bagages perdus sont retrouvés, le voyageur doit en être prévenu et peut, dans les quatre semaines, en réclamer la délivrance, en restituant l'indemnité payée.

En cas de retard à la livraison, l'indemnité à payer par le chemin de fer, à titre de dédommagement pour préjudice causé, en tant que ce préjudice est prouvé, ne peut dépasser 25 c. par kilogramme et par jour à partir du troisième. Le voyageur pourra s'assurer une indemnité supérieure moyennant paiement d'une taxe.

Un service de portefaix est organisé à certaines stations pour le transport des bagages du perron au bureau d'expédition et *vice versa*, sans qu'il en résulte une responsabilité pour l'administration qui ne se charge pas de ce service.

Les objets abandonnés sont gardés pendant trois mois au moins.

Le transport d'un corps mort doit être annoncé au moins six heures avant le départ aux stations où le train est formé. Aux stations intermédiaires la demande doit être faite au moins 12 heures à l'avance. Le corps doit être renfermé dans un cercueil clos hermétiquement et entouré d'une caisse en bois; il sera accompagné d'une personne qui devra prendre un billet de voyageur.

Lors de la remise, on aura à présenter un laissez-passer de la police que l'administration garde en dépôt jusqu'à la livraison du corps. L'enlèvement doit être fait dans les six heures après l'arrivée du train au lieu de destination.

Les équipages et autres véhicules ne sont reçus qu'aux gares et à destination des stations autorisées à les accepter, il n'est pas permis aux voyageurs de rester dans leurs équipages pendant le trajet, mais on peut y laisser des bagages.

Les bestiaux vivants ne sont acceptés qu'au départ et à destination des stations désignées à cet effet. Le chargement et le déchargement des wagons s'opère par le soin des expéditeurs ou des destinataires qui doivent également pourvoir à l'attache. L'administration est en droit d'exiger que les bestiaux vivants soient accompagnés, elle ne garantit pas l'admission qui est subordonnée à la question des wagons disponi-

bles, elle fixe des délais et des heures de remise et d'enlèvement, au départ et à l'arrivée. La responsabilité de l'administration doit être établie pour donner droit à indemnité. Il existe un tarif de dommages-intérêts, tarif qui ne peut être dépassé que si déclaration a été faite de la valeur des animaux, moyennant paiement d'un supplément de taxe. Ces règles s'appliquent au transport de chevaux.

Le transport des marchandises s'effectue de et pour toutes les stations organisées pour le trafic des marchandises, sans qu'une adresse intermédiaire soit exigée pour le passage d'une ligne à une autre. Le chemin de fer n'est pas tenu d'accepter au transport les marchandises non emballées ou celles dont l'emballage ne répond pas aux conditions voulues, à moins que l'expéditeur ne signe une déclaration spéciale à reproduire sur la lettre de voiture.

Le règlement énumère les marchandises exclues du transport ou admises seulement sous certaines conditions. Quiconque remettra à l'expédition, sous une fausse déclaration, des objets exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, est par le fait même de la remise et sans qu'un dommage quelconque en soit résulté, passible d'une amende de 15 fr. par kilogramme, abstraction faite des peines encourues en vertu des règlements de police ou du Code pénal. Il est, en outre, responsable de tout dommage pouvant résulter de la fausse déclaration. Sont exclus du transport: les objets dont le poids, la forme, le volume, rend impraticable le transport par chemin de fer; tous les objets réservés au monopole de la poste, ainsi que les documents, pierres précieuses, perles fines et bijoux; tous les objets sujets à l'inflammation spontanée et à l'explosion. Sont admises au transport, seulement sous certaines conditions de déclaration, d'emballage, de supplément de taxe, etc., un grand nombre d'objets ou de matières en raison de leur nature, de leur valeur, etc.

Le contrat de transport se conclut par la délivrance de la lettre de voiture de la part de l'expéditeur et par l'apposition du timbre d'expédition, faite en signe d'acceptation de la part de la station de départ. L'apposition du timbre d'expédition a lieu immédiatement après la remise intégrale des marchandises déclarées sur une même lettre de voi-

ture. A partir de ce moment, le contrat de transport est à considérer comme conclu, et la remise au transporteur comme étant faite.

Toute expédition doit être accompagnée d'une lettre de voiture imprimée dans la forme prescrite, et revêtue du timbre de l'administration du chemin de fer. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications prescrites sur la lettre de voiture, l'administration fait exercer son droit de contrôle et de vérification en présence de l'expéditeur ou du destinataire, ou de leurs fondés de pouvoirs, ou au besoin en présence de deux témoins.

En ce qui concerne les marchandises soumises à des formalités de douane ou d'octroi avant d'être livrées au destinataire, l'expéditeur est tenu de remettre à l'administration du chemin de fer, en même temps que la lettre de voiture, et sous sa responsabilité, toutes les pièces requises par les règlements afférents.

L'administration n'est tenue d'accepter des marchandises qu'autant que le transport pourra être effectué, toutefois elle est obligée, dans les limites des locaux disponibles, de prendre en dépôt les marchandises remises pour l'expédition.

Les marchandises à petite vitesse ne sont ni acceptées, ni délivrées les dimanches et les jours de fête.

Chaque administration publie les tarifs locaux, les délais pour le transport, pour l'expédition et pour la livraison. Les délais sont suspendus pendant les formalités de douane et d'octroi, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant le transport par chemin de fer, et dont la faute ne pourra être imputée à l'administration.

Le chemin de fer est autorisé à consigner les marchandises en souffrance, contre remboursement des frais et débours dont elles seront grevées, et aux risques et frais de qui de droit, dans un dépôt public ou chez un commissionnaire d'une solvabilité reconnue, et de les y tenir à la disposition de l'expéditeur, qui en sera averti le plus tôt possible.

L'administration du chemin de fer est responsable du dommage résultant des pertes ou avaries survenues aux marchandises, depuis le moment où le contrat de transport aura été parfait jusqu'au moment

de la livraison, à moins qu'elle ne parvienne à prouver que ces pertes ou avaries sont dues à une force majeure ou à la nature propre de la marchandise. La marchandise ne sera considérée comme perdue que quatre semaines après le délai de livraison. La réception des marchandises par le destinataire et le paiement du prix de transport éteignent toute action contre le chemin de fer, sauf pour fait non reconnaissable lors de la livraison, si la constatation a été requise immédiatement après la découverte, et la réclamation adressée par écrit à l'administration dans le délai de quatre semaines.

Toutes actions contre le chemin de fer pour perte totale de la marchandise seront prescrites après un an, à partir de l'expiration du jour où la livraison aurait dû être effectuée.

Les chemins de fer sont tenus, dans des cas déterminés, à indemnité pour retard dans la livraison des marchandises.