

## CH\_VB 83.016 vom 23. Februar 1983

Bundesverwaltung, 1983-02-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_83.016](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_83.016)

FR: CH\_VB 83.016 du 23 février 1983

IT: CH\_VB 83.016 del 23 febbraio 1983

### Erwägungen

#### E. 23

février 1983 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Aubert Le chancelier de la Confédération, Buser 187

Vue d'ensemble La loi projetée unifie, modernise et rassemble les dispositions relatives aux transports effectués par les entreprises de transports publics. Elle est destinée à remplacer la loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux, ainsi que certains arrêtés connexes; toutefois, elle innove en ce sens qu'elle régit tous les modes de transport à l'exception de la voie aérienne et des conduites. Ainsi la surveillance des tarifs ne sera plus soumise à des procédures différentes suivant le mode de transport. Le projet est compatible avec la conception globale suisse des transports, mais il n'en constitue pas une application partielle anticipée. Il contribue à accroître la liberté commerciale des entreprises en libérant par exemple celles-ci de toute contrainte tarifaire. Par la même occasion, certaines anomalies juridiques qui subsistent dans ce domaine seront éliminées: l'ordonnance d'exécution ne pourra plus déroger à la loi pour s'adapter à de nouvelles dispositions des conventions internationales; l'arrêté sur la formation des tarifs, dont la loi reprend les principes encore utiles, pourra être abrogé, ce qui fait disparaître une singularité: la soumission d'un arrêté du Conseil fédéral à l'approbation des Chambres. Afin que la loi soit complète et intelligible, nous y avons inséré les dispositions fondamentales touchant la conclusion et l'exécution des divers contrats de transport. Cette cohérence accrue permettra d'éviter que l'ordonnance d'exécution ne répète ce que la loi contient déjà. Plusieurs règles nouvelles ont été introduites pour lever des incertitudes; elles concernent notamment l'organisation du service direct, la procédure que doit suivre l'entreprise qui désire modifier la desserte d'une gare, la manière de traiter les cas dans lesquels le voyageur ne présente pas de billet, la responsabilité et la répartition du fardeau de la preuve pour des dommages survenus dans des circonstances particulières. Pour le surplus, la substance de la réglementation actuelle sera maintenue et l'harmonisation avec le droit international en matière de transport ferroviaire assurée. 188

Message I Partie générale Par transports publics, on entend les déplacements de personnes ou de choses par des moyens qui circulent régulièrement et qui sont accessibles à tous. Les entreprises de transports publics sont celles qui, pour accomplir de tels transports, sont constituées en vertu d'une loi fédérale (PTT, CFF) ou dotées d'une concession fédérale. II Situation initiale III Droit de transport L'apparition échelonnée des moyens de transport explique la diversité des normes qui les régissent. Au fur et à mesure que les différents modes de locomotion ont été affectés au transport public, il a fallu établir une réglementation pour chacun d'eux. 111.1 Chemins de fer et bateaux Le règlement de transport est antérieur à la loi sur les transports. Il a été établi pour la première fois en 1862 par les grandes compagnies de chemins de fer pour le trafic des marchandises. Sitôt que la

Confédération eut reçu la compétence de légiférer en la matière, elle édicta, à la requête des usagers, une loi qui entra en vigueur en 1875. Celle-ci fut adaptée en 1893 à la première Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer (C1M) de 1890, puis à la Convention analogue sur le transport des voyageurs et des bagages (CIV), entrée en vigueur en 1928. Ensuite vint la loi actuelle, du 11 mars 1948, sur les transports par chemins de fer et par bateaux (LTCF; RS 742.40). Le règlement de transport (RTr; RS 742.401), a force dérogatoire dans un cas précis: en vertu de l'article 53 de la loi, le Conseil fédéral peut adapter le RTr, jusqu'à la modification de la loi elle-même, aux conventions inter-nationales en la matière approuvées par l'Assemblée fédérale, si cette adaptation apparaît utile au trafic suisse.

111.2 Trolleybus Les entreprises de trolleybus sont régies par la loi sur les trolleybus (RS 744.21). Or l'article 11 de cette loi renvoie à la législation sur les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les conditions de transport et les tarifs.

111.3 Téléphériques Le transport régulier et professionnel de voyageurs par téléphériques, funi-

lignes et ascenseurs est soumis à la régie des postes. Aussi, de telles installations ne peuvent-elles être construites et exploitées que moyennant l'octroi d'une concession par le Département des transports, des communications et de l'énergie (Département; art. 3 de la loi sur le Service des postes, LSP; RS 783.0, et art. 2 de l'O sur l'octroi de concessions aux téléphériques; RS 743.11). Tous les téléphériques déclarent, par une clause tarifaire, qu'ils appliquent le RTr.

111.4 Automobiles Le transport régulier et professionnel de voyageurs par automobiles est, lui aussi, soumis à la régie des postes. Ce transport ne peut être effectué que par l'entreprise des PTT et celles qui sont titulaires d'une concession (O sur les concessions de transport par automobiles; RS 744.11). C'est la législation sur les postes qui leur impose l'obligation de transporter et qui fixe les conditions de transport. Toutefois, les entreprises qui exploitent aussi des lignes ferroviaires (y compris de tramways et de trolleybus) déclarent de leur chef dans les tarifs qu'elles appliquent le RTr sur l'ensemble du réseau.

112 Formation des tarifs Les tarifs sont réglementés en corrélation avec l'obligation de transporter; c'est ainsi que l'homologation des tarifs a été instituée pour prévenir les prix prohibitifs que les entreprises seraient éventuellement tentées de pratiquer dans les catégories de trafic où elles occupent une position dominante.

112.1 Chemins de fer, bateaux et trolleybus L'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs date du 17 octobre 1967 (RS 742.402.1). L'Assemblée fédérale l'a approuvé le 5 mars 1968. Nous devons requérir cette approbation en vertu de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF art. 7, let. a; RS 742.31) et, pour les chemins de fer concessionnaires, conformément à un arrêté du 27 octobre 1949 (art. 1"; RS 742.402). Ce système avait été imaginé en un temps où l'on envisageait d'énoncer, en vue de l'établissement des tarifs, des «principes généraux» propres à déterminer la politique des transports.

112.2 Téléphériques Par l'ordonnance du 11 octobre 1974 (RS 743.151), le Conseil fédéral a soumis à la simple «surveillance» de l'Office fédéral des transports (Office fédéral) les tarifs des entreprises de téléphériques, à l'exception de celles qui sont assujetties au rapprochement tarifaire (ch. 113) ou qui participent au service direct (ch. 214), entreprises dont les tarifs sont soumis à homologation.

112.3 Automobiles Les entreprises concessionnaires fixent en principe librement leurs prix (art.

Dispositions finales 271 Exécution (art. 52) L'article 52 constitue le fondement juridique pour trois sortes de dispositions d'exécution. Par le 1er alinéa, mission est donnée au Conseil fédéral d'édicter l'ordonnance d'exécution qui succédera au RTr. Y seront précisés les conditions d'admission au transport, les délais de livraison, les causes particulières du dommage, les plafonds d'indemnité et le choix de l'itinéraire pour les marchandises. Le 2e alinéa permet d'édicter des prescriptions dérogeant aux dispositions du CO relatives aux choses trouvées. Il ne s'agit pas nécessairement des objets transportés, 214

Par le 3e alinéa, le Département conserve une faculté que lui accordait jusqu'ici le RTr, celle de déroger temporairement tant à la loi qu'à l'ordonnance en cas de difficultés d'exploitation. Il peut s'agir d'instaurer un contingentement pour faciliter l'écoulement d'un trafic engorgé. 272 Abrogation du droit en vigueur (art. 53) 272.1 Transports militaires Le chiffre 4 libère les entreprises de l'obligation d'exécuter les transports militaires à des prix réduits. Le maintien de cette charge aurait été contraire à l'esprit de cette loi qui tend à consacrer l'autonomie des entreprises. En vertu de celle-ci justement, du moins en trafic marchandises, l'armée peut prétendre aux rabais accordés aux gros clients. Dans le trafic des voyageurs (transports à la charge du Département militaire fédéral ou des militaires eux-mêmes), le régime des bons de transport sera maintenu, alors que l'indemnisation des entreprises sera négociée entre elles et le Département militaire. 272.2 Clauses des concessions Le chiffre 7 abroge les clauses des concessions qui traitent des envois de détail et celles qui imposent des prix maximaux. Elles sont déjà abrogées, mais en vertu soit de la LTCF soit d'un arrêté fédéral qu'on abroge tous deux à leur tour (art. 53, ch. 1 et 3). Certes, pareilles abrogations sont définitives, mais il faut en retrouver la trace dans la législation, d'où la nécessité de les reprendre ici. 273 Modification du droit en vigueur (art. 54) L'article 54 entraîne essentiellement des modifications de textes légaux dont les dispositions sont reprises dans la nouvelle loi en vue d'une uniformisation. Le chiffre 1er a une autre fonction. Il augmente l'article 100 de FOJ d'une lettre r afin d'exclure le recours de droit administratif au Tribunal fédéral pour les décisions prises en vertu des articles 7, 10 et 13 de la loi. Il s'agit de questions d'appréciation par excellence, qui ne se prêtent guère à l'examen par le Tribunal fédéral. 274 Entrée en vigueur (art. 55) L'arrêté sur la formation des tarifs n'aura effet que jusqu'au 31 décembre 1984. Il est souhaitable que la loi entre en vigueur le 1er janvier 1985 au plus tard. 215

3 Conséquences financières Toutes les études sur les transports tendent à prouver qu'une autonomie accrue influe favorablement sur la situation financière des entreprises. 4 Grandes lignes de la politique gouvernementale Le présent objet a été prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983 (FF 1980 I 586, T partie, ch. 342.1). 5 Constitutionnalité Le préambule reprend le fondement constitutionnel de la LTCF: l'article 24ter pour les bateaux, l'article 26 pour les chemins de fer et l'article 64 pour les règles de droit civil. S'y ajoute l'article 36 pour les modes de transport tombant sous le coup de la régie des postes: les automobiles et les téléphériques. 28199 216

Loi fédérale projet sur le transport public (LTP) L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 24ter, 26, 36 et 64 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 23 février 1983", arrête: Chapitre premier: Généralités Section 1 : Champ d'application et définitions Article premier Champ d'application 1 La présente loi s'applique au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, effectué par les entreprises de transports publics. Elle ne s'applique pas au transport aérien ni au transport par conduites. 2 En ce qui concerne les marchandises expédiées comme envois de détail, les articles 3, 1er et 4e

alinéas, et 4 à 11 ne s'appliquent pas. Sont impératives les dispositions relatives aux marchandises dangereuses (art. 3, 3e al., et 51), au service direct (art. 12 et 13), aux formalités administratives (art. 29), à la responsabilité (art. 39 à 48) et aux voies de droit (art. 50). Les autres dispositions s'appliquent sauf convention contraire. 3 La loi s'applique sur le territoire suisse, à moins que des accords internationaux n'en disposent autrement. Art. 2 Définitions Au sens de la présente loi on entend par: a. Département: le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie; b. Office fédéral: l'Office fédéral des transports; c. Entreprise: une entreprise de transport de la Confédération ou au bénéfice d'une concession fédérale; d. Gare: une gare, une station, une halte, une halte d'automobiles, un embarcadère; e. Véhicule: un véhicule utilisé pour effectuer un transport public (automobile, voiture ou wagon, bateau ainsi que cabine, benne ou siège de téléphérique); »FF 1983 II187 217

Transport public f. Billet: un titre de transport valable pour une ou plusieurs courses; g. Document de transport: un bulletin de bagages, une lettre de voiture ou un autre papier d'expédition. Section 2 : Exécution du transport Art. 3 Obligation de transporter 1 Les entreprises effectuent tout transport, à condition que: a. Le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux dispositions légales et tarifaires ; b. Le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport qui permettent d'assurer le trafic normal; c. Le transport ne soit pas empêché par des circonstances que l'entreprise ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier. 2 L'obligation de transporter n'incombe pas aux entreprises de téléphériques. 3 Le Conseil fédéral détermine les personnes et les objets qui, pour des motifs d'hygiène et de sécurité, peuvent être exclus du transport ou n'y être admis qu'à certaines conditions. 4 Lorsqu'une entreprise viole son obligation de transporter, tout ayant droit peut demander la réparation du dommage causé. Art. 4 Restrictions touchant le trafic des voyageurs Les horaires ou les tarifs peuvent fixer des restrictions à la circulation et à l'utilisation de certaines courses ou de voitures de certaines classes. Art. 5 Restrictions touchant le trafic des marchandises ' En règle générale, les marchandises ne sont pas transportées les dimanches et les jours fériés. Le Conseil fédéral fixe les jours fériés après consultation des cantons. 2 Le Département peut autoriser les entreprises à ne pas accepter, transporter ou livrer des marchandises les samedis et pendant les ponts. 3 Sont exceptés les transports urgents. Art. 6 Horaires 1 Les entreprises établissent les horaires pour le trafic des voyageurs. 2 Le Conseil fédéral règle la procédure d'établissement et de publication des horaires. Ce faisant, il prévoit que les cantons doivent être consultés. Art. 7 Desserte des gares 1 Les entreprises désignent leurs gares et déterminent comment elles sont 218

Transport public desservies et si le service est assuré par du personnel. Elles informent de leurs intentions les cantons en temps utile. 2 Lorsqu'une entreprise se propose de supprimer la desserte pour une ou plusieurs catégories de trafic ou de ne plus assurer le service d'une gare par du personnel, elle en informe les communes intéressées. Elle ne peut mettre son projet à exécution qu'avec leur assentiment. 3 En cas de divergence, l'entreprise et les communes intéressées peuvent saisir l'Office fédéral. La décision de celui-ci peut faire l'objet d'un recours devant le Département, qui statue définitivement. Section 3 : Tarif Art. 8 Contenu 1 Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Les tarifs indiquent les conditions et les prix du transport, ainsi que les prestations liées à celui-ci. 2 Les tarifs peuvent prévoir des réductions de prix pour des transports qui remplissent certaines conditions (tarifs exceptionnels). Art. 9 Application 1 Les tarifs doivent être appliqués à

tous de manière identique. 2 Les entreprises peuvent conclure des accords particuliers prévoyant des réductions de prix ou d'autres avantages. Des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables. Art. 10 Facilités tarifaires 1 La Confédération, les cantons et les communes peuvent demander des facilités tarifaires lorsque sans celles-ci, des objectifs culturels, sociaux, écologiques, énergétiques, économiques ou relevant de la politique de sécurité, ne pourraient pas être atteints ou ne pourraient l'être qu'à des conditions notablement plus onéreuses. 2 Les requérants indemnisent les entreprises. 3 Les désaccords des entreprises avec les autorités fédérales sont tranchés par le Département, après entente avec le Département fédéral des finances, et avec des cantons ou des communes, par l'Office fédéral. "Les dispositions sur le rapprochement tarifaire (arrêté du 5 juin 1959<sup>o</sup> sur le rapprochement tarifaire et ordonnance du 27 mai 1970<sup>e</sup>) sur le rapprochement des tarifs des lignes d'automobiles) sont réservées. » RS 742.402.2 2> RS 744.16 219

Transport public Art. 11 Surveillance L'Office fédéral règle la surveillance et la publication des tarifs. Il peut annuler ceux qui sont manifestement abusifs. Section 4 : Service direct Art. 12 Principe 1 Au besoin, les entreprises offrent à l'usager qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises un seul et unique contrat de transport (service direct). 2 A cet effet, elles établissent en commun des tarifs, des billets et documents de transport. Art. 13 Organisation 1 Aux fins d'assurer le service direct, les entreprises règlent leurs relations et déterminent en particulier: a. Les domaines auxquels s'étend la coopération; b. Les conditions de participation au service direct; c. La répartition des frais communs de gestion; d. La répartition des recettes de transport; e. Les règles pour l'acheminement des marchandises et pour le partage du trafic; f. La responsabilité collective et l'action récursive. 2 Lorsqu'un service direct est d'une importance particulière, l'Office fédéral peut fixer d'autres exigences quant à l'organisation. 3 Les conventions sur le service direct et sur la responsabilité, ainsi que les accords relatifs au partage du trafic, ne peuvent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que si l'intérêt général du trafic public est sauvegardé. Ces conventions et accords doivent être homologués par l'Office fédéral. 4 Lorsque les entreprises ne pourvoient pas en temps utile à un service direct nécessaire, l'Office fédéral prend les décisions qui s'imposent. Chapitre 2 : Trafic des voyageurs et des bagages Section 1 : Transport des voyageurs Art. 14 Contrat 1 Par le contrat de transport de voyageurs, l'entreprise s'engage, moyennant paiement, à transporter une personne d'une gare à une autre. 2 Le contrat confère au voyageur le droit d'utiliser les courses annoncées dans l'horaire ainsi que les courses supplémentaires accessibles au public. 220

Transport public Art. 15 Billet 1 Dès le commencement de la course, le voyageur doit être muni d'un billet valable. Les tarifs prévoient les exceptions. 2 Les tarifs règlent la forme, le contenu et l'utilisation du billet. Art. 16 Absence de billet 1 Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer un supplément en sus du prix de transport. S'il ne paie pas immédiatement, il est ap- pelé à fournir des sûretés; il peut être exclu du transport. 2 Les tarifs fixent les montants du supplément. Ils règlent les cas de dis- pense ou de restitution. 3 Le montant du supplément dépend des frais que le voyageur occasionne à l'entreprise, du manque à gagner présumé ainsi que du fait que le voyageur: a. A annoncé spontanément qu'il n'a pas de billet valable; b. Emprunte un parcours sur lequel il aurait dû oblitérer son billet. 4 Tout billet utilisé abusivement peut être retiré. 5 Les poursuites pénales sont réservées. Art. 17 Responsabilité de l'entreprise 1 L'entreprise répond du dommage résultant de l'inobservation de l'horaire lorsqu'elle entraîne pour le voyageur la

rupture de la dernière correspon- dance prévue à l'horaire. 2 Le Conseil fédéral peut prescrire à l'entreprise d'offrir au voyageur qui manque une autre correspondance que la dernière prévue à l'horaire, de retourner gratuitement à la gare de départ ou de continuer son voyage par un autre itinéraire sans frais supplémentaires. 3 L'entreprise est déchargée de cette responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute du voyageur ou des circonstances que l'entre- prise ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier. Art. 18 Prescriptions d'utilisation 1 Les tarifs peuvent contenir des prescriptions sur l'utilisation des installa- tions et véhicules ainsi que sur le comportement du voyageur durant le transport. 2 Le voyageur répond du dommage qu'il cause par sa faute aux installations et véhicules de l'entreprise. Art. 19 Colis à main 1 Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans le véhicule des objets faciles à porter (colis à main) si les conditions le permettent. La surveil- lance du colis à main lui incombe. 221

Transport public 2 L'entreprise ne répond de la perte ou de l'avarie du colis à main que si elle a commis une faute. Toutefois, si le dommage résulte d'un accident dont est victime le voyageur qui avait le colis sous sa garde, l'entreprise en répond comme du dommage corporel. 3 Le voyageur répond de tout dommage causé par ses colis à main, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute de l'entreprise, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pou- vait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Section 2 : Transport des bagages Art. 20 Contrat 1 Par le contrat de transport de bagages, l'entreprise s'engage envers l'expé- diteur à déplacer, moyennant paiement, un bagage d'une gare à une autre et à le délivrer contre remise du document de transport. 2 Le contrat est conclu dès que l'entreprise a accepté le bagage en vue de son transport et a délivré le document de transport. 3 En règle générale, l'expédition du bagage ne s'effectue que sur présentation d'un billet valable. Toutefois, les tarifs peuvent prévoir la possibilité d'ex- pédier un bagage sans présentation d'un billet valable, mais moyennant un prix de transport majoré. 4 Les tarifs fixent la forme et le contenu du document de transport et règlent l'acceptation en vue du transport. Art. 21 Obligations accessoires de l'expéditeur 111 incombe à l'expéditeur: a. De remettre à l'entreprise les pièces nécessaires qu'exigent les douanes, la police et d'autres autorités ; b. D'emballer le bagage dont la nature l'exige, de telle sorte qu'il ne risque pas de causer un dommage corporel ou matériel et qu'il soit préservé de la perte et de l'avarie. 2 Les tarifs peuvent prévoir que l'expéditeur procède lui-même au charge- ment, au transbordement et au déchargement du bagage ou y prête son concours. 3 L'expéditeur qui viole une obligation accessoire en supporte les consé- quences. 11 doit réparer le dommage subi par l'entreprise à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune faute. Art. 22 Modalités du transport 1 Le Conseil fédéral règle les modalités et les conditions applicables à l'exé- cution du contrat, notamment les délais de livraison. 222

Transport public 2 Les dispositions sur l'empêchement du transport ou de la livraison des marchandises (art. 35 et 36) s'appliquent par analogie aux bagages. Art. 23 Responsabilité de l'entreprise ' L'entreprise est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'ava- rie du bagage ainsi que de l'inobservation du délai de livraison, 2 L'entreprise est déchargée de sa responsabilité si elle prouve que le dom- mage est dû à une faute de l'ayant droit ou à des circonstances que l'entre- prise ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier. 3 Lorsqu'un dommage s'est produit, il est présumé résulter du transport. Toutefois, lorsque l'entreprise établit l'existence de circonstances particu- lières, définies par le Conseil fédéral, qui font pressentir d'autres causes de dommage, l'entreprise n'est

responsable que dans la mesure où le lésé prouve que le dommage n'est pas dû à ces circonstances. Chapitre 3 : Trafic des marchandises Section 1 : Fourniture du wagon Art. 24 Contrat 1 Par le contrat de fourniture du wagon, l'entreprise s'engage à mettre un wagon à la disposition de celui qui le commande en vue d'un transport de marchandises. A cet effet, elle peut percevoir des frais. 2 L'entreprise est tenue de contracter dans les limites de l'obligation de transporter. Elle ne doit cependant fournir un wagon de type spécial que si la nature et le volume de la marchandise le justifient. 3 Les tarifs fixent les délais de fourniture et de chargement du wagon; ils définissent les wagons de type spécial. Art. 25 Dédite et retard 1 Lorsque celui qui a commandé le wagon ne le charge pas dans le délai ou le décommande, il défraie l'entreprise. 2 Lorsque l'entreprise n'observe pas le délai de fourniture du wagon, elle défraie celui qui l'a commandé. Art. 26 Vice du wagon Lorsqu'un dommage est causé à la marchandise avant la conclusion du contrat de transport par suite d'un vice du wagon, l'entreprise en répond à moins que celui qui a commandé le wagon ne se soit accommodé de ce vice. 223

Transport public Section 2 : Wagons de particuliers Art. 27 1 Les entreprises peuvent admettre au transport des wagons immatriculés (wagons de particuliers). 2 Elles fixent des conditions uniformes applicables à l'immatriculation des wagons de particuliers, à leur entretien et à la responsabilité en cas de perte et d'avarie des wagons. 3 Les tarifs fixent les conditions applicables à l'acheminement des wagons de particuliers. Section 3 : Transport des marchandises Art. 28 Contrat ' Par le contrat de transport de marchandises, l'entreprise s'engage envers l'expéditeur à déplacer, moyennant paiement, une marchandise d'une gare à une autre et à la livrer au destinataire désigné par l'expéditeur. 2 Le contrat est conclu dès que l'entreprise a accepté, en vue du transport, la marchandise accompagnée du document de transport. 3 Les tarifs fixent la forme et le contenu du document de transport. Ils peuvent prévoir que certains transports sont effectués sans document de transport. Art. 29 Accomplissement des formalités administratives 1 L'entreprise accomplit, contre paiement, les opérations exigées par les douanes, la police ou d'autres autorités tant que la marchandise est en cours de transport. Elle agit en qualité de commissionnaire. 2 A la gare de destination, le destinataire accomplit ces opérations si l'expéditeur n'en a pas disposé autrement. Si le destinataire ne les accomplit pas, l'entreprise s'en charge. Art. 30 Droits de l'expéditeur Lors de la conclusion du contrat, l'expéditeur peut notamment: a. Prescrire l'itinéraire à suivre; b. Demander que le prix de transport et les autres frais soient mis à la charge du destinataire si le tarif n'impose pas leur paiement par l'expéditeur; c. Demander: 1. D'assister aux opérations auxquelles procède l'entreprise conformément aux prescriptions des douanes, de la police ou d'autres autorités, 224

Transport public 2. D'accomplir lui-même ces opérations si le tarif ne l'exclut pas, 3. De prendre à sa charge les droits de douane et autres droits; d. Grever l'envoi d'un remboursement si le tarif ne l'exclut pas; e. Donner à l'entreprise des instructions quant aux mesures à prendre en cas d'empêchement du transport ou de la livraison. Art. 31 Obligations accessoires de l'expéditeur 1 Il incombe à l'expéditeur: a. D'établir le document de transport; b. D'y joindre les pièces qu'exigent les douanes, la police ou d'autres autorités; c. D'emballer la marchandise dont la nature l'exige, de telle sorte qu'elle ne risque pas de causer un dommage corporel ou matériel et qu'elle soit préservée de la perte et de l'avarie; d. De charger lui-même la marchandise conformément aux prescriptions édictées par l'entreprise. 2 L'expéditeur qui viole une obligation accessoire en supporte les conséquences. Il doit réparer le dommage subi par l'entreprise à moins qu'il ne prouve qu'il n'a

commis aucune faute. Art. 32 Modification du contrat par l'expéditeur 1 Tant que le destinataire n'a pas demandé le document de transport ou la marchandise, l'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport. 2 Le Conseil fédéral règle les détails. Art. 33 Délai de livraison Le Conseil fédéral fixe les délais de livraison et en règle le cours. Art. 34 Livraison 1 Dès l'arrivée de la marchandise, le destinataire peut demander que le document de transport et la marchandise lui soient remis contre paiement des montants qui grèvent l'envoi. 2 Le destinataire doit décharger lui-même la marchandise en se conformant aux prescriptions édictées par l'entreprise et en respectant le délai prévu dans le tarif. S'il allègue un dommage, il peut en exiger le constat avant d'enlever la marchandise. Art. 35 Empêchement du transport 1 En cas d'empêchement du transport, l'entreprise prend les mesures propres à sauvegarder les intérêts de l'expéditeur. 2 Dans le doute, elle demande des instructions à l'expéditeur. 15 Feuille fédérale. 135e année. Vol. II 225

Transport public Art. 36 Empêchement de la livraison Lorsque le destinataire ne retire pas le document de transport et n'enlève pas la marchandise dans le délai prévu dans le tarif, l'entreprise demande des instructions à l'expéditeur. Lorsqu'il y a péril en la demeure, elle peut prendre elle-même les mesures adéquates, Art. 37 Marchandise en souffrance Si le destinataire retire le document de transport dans le délai d'enlèvement mais n'enlève pas la marchandise, l'entreprise lui fixe un délai supplémentaire. Art. 38 Entreposage et vente 1 Lorsque l'obstacle ne peut pas être levé, l'entreprise prend en dépôt la marchandise à l'expiration des délais fixés dans le tarif. Elle peut l'entrepo- ser auprès d'un tiers aux frais ainsi qu'aux risques et périls de l'ayant droit. 2 L'entreprise vend la marchandise au terme d'un délai fixé par le Conseil fédéral lorsque: a. L'expéditeur ne donne pas d'instruction; b. Les ordres sont inexécutables; c. Le destinataire n'utilise pas le délai supplémentaire. 3 Le produit de la vente est mis à la disposition de l'ayant droit après dé- duction de tous les frais. Si le produit est inférieur à ces frais, l'ayant droit paie la différence. 4 A qualité d'ayant droit: a. L'expéditeur, lors d'un empêchement du transport ou de la livraison; b. Le destinataire, lorsque la marchandise est en souffrance. Art. 39 Responsabilité de l'entreprise 1 L'entreprise est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'ava- rie de la marchandise ainsi que de l'inobservation du délai de livraison. 2 L'entreprise est déchargée de sa responsabilité si elle prouve que le dom- mage est dû à une faute de l'ayant droit ou à des circonstances que l'entre- prise ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier. 3 Lorsqu'un dommage s'est produit, il est présumé résulter du transport. Toutefois, lorsque l'entreprise établit l'existence de circonstances particu- lières, définies par le Conseil fédéral, qui font pressentir d'autres causes de dommage, l'entreprise n'est responsable que dans la mesure où le lésé prouve que le dommage n'est pas dû à ces circonstances. 226

Transport public Chapitre 4 : Dispositions communes sur la responsabilité Section 1 : Principes Art. 40 Responsabilité de l'entreprise pour ses agents L'entreprise est responsable du dommage que causent, dans l'accomplisse- ment de leur travail, les personnes qu'elle emploie pour l'exécution du transport. Les camionneurs officiels et leurs employés sont assimilés aux- dites personnes. Art. 41 Dommages-intérêts 1 Le Conseil fédéral fixe les montants maximaux des dommages-intérêts. 2 Si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute grave, l'entreprise doit indemniser intégralement l'ayant droit. Art. 42 Limites conventionnelles de la responsabilité 1 Sont nulles les dispositions tarifaires et les conventions passées entre l'en- treprise et l'usager, qui déchargent d'avance, totalement ou partiellement, l'entreprise de sa responsabilité ou qui mettent le fardeau de la preuve à la

charge de l'usager. Pour le surplus, le contrat de transport reste valable. 2 La responsabilité peut toutefois être limitée en vertu d'un accord conclu pour: a. Des marchandises dont le transport présente des difficultés spéciales ou un risque élevé; b. Des bagages et des marchandises qui sont transportées à un tarif exceptionnel (art. 8, 2e al.) ou conformément à des accords particuliers (art. 9, 2e al.).

Section 2 : Exercice des droits

Art. 43 Qualité pour agir Peuvent exercer à l'égard de l'entreprise les droits découlant du contrat de transport: a. Le voyageur; b. Le porteur du document de transport, dans le trafic des bagages; c. L'expéditeur, tant qu'il a le droit de disposer de la marchandise; d. Le destinataire, dès qu'il retire le document de transport ou dispose de la marchandise.

Art. 44 Entreprises pouvant être actionnées 1 Les droits découlant du contrat de transport peuvent être exercés à choix contre: 227

Transport public a. L'entreprise expéditrice; b. L'entreprise destinataire; c. Celle qui exploite la ligne sur laquelle s'est produit le fait générateur du droit. 2 Dès que l'action a été intentée contre l'une de ces entreprises, les autres ne peuvent plus être actionnées, 3 Toutefois, si une autre entreprise actionne l'ayant droit, celui-ci peut, par voie de demande reconventionnelle ou d'exception, faire valoir ses droits à l'égard de cette entreprise également.

Art. 45 Extinction des actions 1 L'action contre l'entreprise est éteinte: a. Dans le trafic des voyageurs, quatorze jours après le fait générateur du dommage; b. Dans le trafic des bagages et des marchandises, dès que l'ayant droit a pris livraison de ceux-ci. 2 Le voyageur qui manque une correspondance prévue à l'horaire doit le déclarer immédiatement à la gare, sous peine de déchéance de son droit à une indemnité. 3 L'action n'est pas éteinte : a. Si l'ayant droit prouve que le dommage est dû à un dol ou à une faute grave imputable à l'entreprise; b. En cas d'inobservation du délai de livraison, lorsque la réclamation est faite dans les trente jours; c. En cas de perte partielle ou d'avarie, si celles-ci ont été constatées avant que l'ayant droit n'ait pris livraison du bagage ou de la marchandise ou si le dommage n'a pas été constaté par la faute de l'entreprise; d. En cas de dommage non apparent subi par le bagage ou la marchandise, qui est constaté dans les délais fixés par le Conseil fédéral, si l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation en vue du transport et la livraison.

Art. 46 Prescription de l'action 1 L'action fondée sur le contrat de transport ou de fourniture du wagon se prescrit par un an. 2 La prescription est suspendue lorsqu'une réclamation est adressée à l'entreprise. Elle reprend son cours à compter du jour où l'entreprise repousse la réclamation. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription. 228

Transport public Art. 47 Responsabilité collective des entreprises 1 L'entreprise qui a conclu le contrat de transport répond de son exécution sur tout le parcours. 2 L'entreprise subséquente qui assume le transport adhère au contrat de transport avec les droits et obligations qui en découlent.

Art. 48 Droit de gage L'entreprise a sur le bagage et la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances résultant du contrat de transport. Ces droits subsistent aussi longtemps que l'objet se trouve en la possession de l'entreprise ou d'un tiers auquel elle peut le réclamer.

Chapitre 5 : Conférence commerciale Art. 49 ' La conférence commerciale est un organe consultatif pour les questions qui touchent les relations entre entreprises et usagers. 2 L'Office fédéral désigne les milieux intéressés au trafic qui peuvent se faire représenter au sein de la conférence. Il édicte le règlement de celle-ci.

Chapitre 6 : Voies de droit et dispositions pénales Art. 50 Voies de droit 1 Les litiges d'ordre pécuniaire qui opposent l'usager et l'entreprise relèvent de la juridiction civile. 2 Les dispositions sur la juridiction administrative fédérale

s'appliquent aux autres litiges, Art. 51 Dispositions pénales 1 Celui qui, intentionnellement ou par négligence, contrevient aux dispositions d'exécution édictées par le Conseil fédéral et relatives à l'admission au transport de personnes et d'objets sera puni de l'amende. 2 Celui qui, intentionnellement, a. Alors que le véhicule est en marche, y monte, en descend, ouvre la porte ou jette un objet au dehors, b. Utilise la salle d'attente sans y être autorisé, c. Utilise abusivement les installations de sécurité du véhicule, notamment le frein d'alarme, d. Souille une installation ou un véhicule, sera, sur plainte, puni de l'amende. 3 La poursuite pénale incombe aux cantons. 229

Transport public Chapitre 7 : Dispositions finales Art. 52 Exécution 1 Le Conseil fédéral édicte une ordonnance qui précise notamment les modalités touchant les contrats de transport. 2 U peut établir des dispositions concernant le délai de garde et la mise aux enchères des objets trouvés dans l'enceinte de l'entreprise. 3 Le Département peut, en cas de difficultés d'exploitation, autoriser les entreprises à déroger temporairement aux dispositions relatives à l'exécution du transport. Art. 53 Abrogation du droit en vigueur Sont abrogés 1. La loi fédérale du 11 mars 1948" sur les transports par chemins de fer et par bateaux ; 2. L'arrêté fédéral du 27 octobre 1949' concernant la fixation des principes généraux pour l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer; 3. L'arrêté fédéral du 7 décembre 1981 3) renouvelant l'approbation de l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des chemins de fer; 4. Les articles 36, 1er alinéa, 2e et 3e phrases, et 43, 2e alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957) sur les chemins de fer; 5. L'article 6 de la loi fédérale du 18 février 1878> concernant la police des chemins de fer; 6. L'article 7, lettre a, de la loi fédérale du 23 juin 1944 6) sur les chemins de fer fédéraux; 7. Les dispositions des concessions 7): a. Imposant des taxes ou distances maximales, plusieurs classes de voiture ou une réduction pour les voyages d'aller et retour; b. Traitant des envois de détail; c. Contraires à la présente loi. » RO 1949 569,1977 2249 2> RO 1949 1611,1950 1546, 1968 427 " RO 1968 427,1978 294, 1981 2085 \* RS 742.101 ;RO 1958 341 5) RS 742.147.1 ;RS 7 27 « RS 742.31 ; RS 7 197 7> Publiées au RT 230

Transport public Art. 54 Modification du droit en vigueur 1. La loi fédérale d'organisation judiciaire" est modifiée comme il suit: Art. 100, let. r (nouvelle) .En outre, le recours n'est pas recevable contre: r. En matière de transports publics: 1. Les décisions relatives à la desserte d'une gare; 2. Les décisions relatives aux facilités tarifaires; 3. Les décisions visant à assurer le service direct. 2. La loi fédérale sur la circulation routière 2) est modifiée comme il suit: Art. 59. 4e al., let. b 4 C'est d'après le code des obligations 3) que se déterminent: b. La responsabilité du détenteur pour les dommages causés aux objets transportés sur son véhicule, à l'exception de ceux que le lésé portait avec lui, notamment les bagages, etc.; est réservée la loi du ... 4' sur le transport public. 3. La loi fédérale du 6 octobre 1960 5) sur l'organisation des PTT est modifiée comme il suit: Art. 3, 3e al., phrase introductive 3 Les autres actions civiles, ainsi que les actions en responsabilité découlant de la loi du 2 octobre 1924' sur le Service des postes, de la loi du 14 octobre 1922' réglant la correspondance télégraphique et téléphonique, de la loi du ... 4 ) sur le transport public ou des arrangements internationaux concernant le trafic postal, téléphonique et télégraphique doivent être portées; 4, La loi fédérale du 2 octobre 1924' sur le Service des postes est modifiée comme il suit: An. 10 fixation des ' Les taxes à acquitter pour les prestations mentionnées aux articles 9, 1er alinéa, lettres b à f, 27, 28, 1er alinéa, et 36, 1er ali- ') RS 173.110 2) RS 741.01 « RS 220 4> RO . . . 5) RS 781.0 « RS 783.0 7> RS 784.10 231

Transport public néa, sont fixées par le Conseil fédéral. A ce propos, on aura égard en particulier au maintien d'une presse diversifiée. 2 Sur les lignes du service postal, les prix de transport (art. 9, 1er al., let. a) sont fixés conformément aux dispositions de la loi du ..." sur le transport public. Conditions mi- ses au transport des colis-mar- chandises B. Dispositions générales 1. Poste aux lettres et colis a. Respon- Art. U Des prescriptions spéciales peuvent être édictées par l'Entre- prise des postes, téléphones et télégraphes, pour le transport de colis-marchandises sur les lignes d'automobiles postales; les dispositions de la loi du ... If sur le transport public (art. 1er, 2e al., de ladite loi) sont réservées. Art. 44, 1er al. 1 Pour les services dont elle se charge, l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes n'est dans tous les cas responsable que dans la mesure déterminée par la présente loi. La respon- sabilité qui découle du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises est réglée selon la loi du . . . l f sur le trans- port public. Art. 45, 1er al. 1 A moins que la présente loi n'en dispose autrement, les demandes en indemnités relatives au service postal et dirigées contre l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes se prescrivent par deux ans. Celles qui sont relatives au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises sont réglées selon la loi du ..." sur le transport public. Art. 48 et 49 Abrogés Art. 50, titre marginal Art. 54, titre marginal 2. Services financiers D R.O . . . 232

Transport public Art. 55 Référendum et entrée en vigueur 1 La présente loi est soumise au référendum facultatif. 2 Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. 28199 " 233

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message sur le transport public du 23 février 1983 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1983 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 16 Cahier Numero Geschäftsnummer 83.016 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 26.04.1983 Date Data Seite 187-233 Page Pagina Ref. No 10 103 691 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.