

**30 mars 1931. — DÉCRET relatif à la responsabilité des transporteurs. (B.O., 1931, p. 257)**

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Le décret du 19 janvier 1920 sur les commissionnaires et transporteurs est complété par les dispositions suivantes, qui s'appliqueront exclusivement aux entrepreneurs des services réguliers de transports à l'exception des transports maritimes ou par voie aérienne.

**Art. 2.** — Ces transporteurs ne peuvent, ni par les dispositions de leurs règlements ou tarifs, ni par des conventions particulières, modifier à leur profit les conditions et l'étendue de la responsabilité qui leur incombe en vertu du droit commun, relativement aux accidents survenus aux voyageurs, sauf toutefois à l'égard des voyageurs usant d'un libre parcours gratuit, ou qui contreviennent aux dispositions réglementant au point de vue de la sécurité l'utilisation par le public des trains, bateaux, véhicules, etc., ou qui, même du consentement du transporteur, prennent place sur des véhicules autres que ceux qui servent normalement au transport des personnes.

**Art. 3.** — Hors les cas prévus ci-après, ils ne peuvent non plus, ni par les dispositions de leurs règlements ou tarifs, ni par des conventions particulières, modifier à leur profit les conditions et l'étendue de la responsabilité qui leur incombe en vertu du droit commun, en ce qui concerne les avaries, pertes ou manquants survenus aux marchandises et bagages.

**Art. 4.** — Ces transporteurs peuvent refuser d'accepter au transport:

- 1° les marchandises présentées en mauvais état;
- 2° les marchandises présentées sans emballage ou avec un emballage insuffisant, lorsqu'il est d'usage courant de les expédier emballées;
- 3° les marchandises non pourvues de marque ou d'adresse, à moins que l'expéditeur n'insère dans la lettre de voiture, le connaissement ou la lettre de chargement, une déclaration signée par laquelle il exonère le transporteur de toute responsabilité des pertes, avaries ou manquants, résultant soit du mauvais état de la marchandise,

soit du défaut ou de l'insuffisance de l'emballage, soit du défaut de marque ou d'adresse;

4° les envois de valeurs qui ne seraient pas conditionnés conformément aux dispositions réglementaires, à moins que l'expéditeur ne reconnaisse par une déclaration signée dans la lettre de voiture, le connaissement, ou la lettre de chargement, que les conditions réglementaires ne sont pas observées; dans ce cas, le transporteur n'encourt aucune responsabilité sauf dol.

**Art. 5.** — Ces transporteurs peuvent, soit par les dispositions de leurs règlements ou tarifs, soit par des conventions particulières, se décharger de la responsabilité des pertes, avaries ou manquants survenus:

1° aux colis qui sont exceptionnellement admis au transport bien que leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement sortent des limites fixées par les règlements;

2° aux marchandises en vrac;

3° aux marchandises contenues dans des wagons ou barges ou véhicules à charges complètes voyageant sous le sceau ou le cadenas de l'expéditeur, si le destinataire ne constate pas de trace d'effraction, soit aux sceaux et cadenas, soit aux wagons ou barges ou véhicules eux-mêmes;

4° aux marchandises contenues, à la demande de l'expéditeur, dans des wagons ouverts, alors que, de par leur nature et les conditions habituelles de transport, elles devraient voyager en wagons fermés;

5° aux marchandises fragiles, telles que cristaux, gobeletteries, verreries, faïences, porcelaines, marbres ou pierres en tranches, cornues, poteries, œufs;

6° aux vins et autres liqueurs en bouteilles, cruchons dames-jeannes, etc.;

7° aux ciments et sels non emballés en récipients métalliques étanches;

8° aux animaux vivants;

9° aux véhicules montés, pirogues et embarcations et parties d'embarcations;

10° aux poudres, munitions, explosifs, essences minérales ou autres produits présentant un danger d'inflammabilité, d'explosion ou de corrosion;

**Art. 6.** — Ils peuvent de la même manière, tant à l'égard des bagages que des marchandises de toute nature, se décharger de la responsabilité des pertes, avaries, ou manquants dus:

1° aux animaux;

2° aux risques de la navigation, tels que tempête, sombrage, échouement, abordage, heurt d'épave, d'ouvrage d'art et autres corps fixes ou mobiles, même s'ils sont occasionnés par la faute du capitaine, du pilote ou de l'équipage;

3° au feu à bord des vapeurs, bateaux à moteur, allèges, voitures, remorques et trains;

4° au feu pendant le séjour des marchandises sur les quais, rives, magasins et autres dépendances;

5° au jet à l'eau en cas de force majeure et aux autres sacrifices faits pour l'intérêt commun du corps et de la cargaison, sauf répartition en avarie commune;

6° aux accidents de machines, moteurs, chaudières, engins de levage ou de manœuvre, pourvu que ces engins fussent en bon état au moment du départ et adaptés aux services auxquels ils sont employés;

7° aux effets du climat, tels que chaleur, humidité, odeur des cales, rouille;

8° aux effets d'un stockage résultant de l'encombrement ou de circonstances de navigation.

**Art. 7.** — Les transporteurs peuvent stipuler qu'ils n'assument aucune responsabilité tant que les marchandises remises au transport ne sont pas accompagnées d'une lettre de voiture, d'un connaissement ou d'une lettre de chargement en bonne et due forme, c'est-à-dire, datée et signée pour prise en charge par un de leurs agents et que leur responsabilité cessera dès que les marchandises circuleront sur un raccordement privé, même si la traction est faite par leurs soins.

Ils peuvent également stipuler qu'ils sont déchargés de toute responsabilité à l'égard des marchandises accompagnées de lettres de voiture, de connaissements ou de lettres de chargement contenant de fausses déclarations.

**Art. 8.** — En ce qui concerne spécialement les bagages, ils peuvent stipuler qu'ils ne répondent pas des pertes, avaries ou manquants occasionnés:

1° aux bagages que le voyageur garde avec lui;

2° aux bagages non enregistrés;

3° aux vélos, pousse-pousse, tricycles, voitures d'enfants, motocyclettes, side-cars;

4° aux colis dans lesquels la présence d'objets exclus du tarif-bagages aura été constatée;

5° aux colis insuffisamment emballés ou fermés, dont l'état aura été constaté par une déclaration de non-responsabilité pour le transporteur, signée par le voyageur;

6° aux colis dévoyés qui ne portent pas d'une façon bien apparente une marque ou une adresse;

7° aux objets précieux ou documents contenus dans les colis-bagages.

Ne sont considérés comme bagages que les objets affectés à l'usage personnel du voyageur et contenus dans des malles, paniers, valises et autres emballages de ce genre, sans qu'ils puissent dépasser, par colis, en poids 100 kilogrammes ou en volume un demi-mètre cube.

**Art. 9.** — Lorsque les marchandises sont exposées à subir pendant le transport une diminution de poids, le transporteur peut stipuler qu'il n'est pas responsable du manquant à concurrence maximum de 8 % pour les marchandises spécifiées dans les règlements.

**Art. 10.** — Les compagnies de chemin de fer ne peuvent se décharger de la responsabilité du retard dans la remise des marchandises et bagages qui leur incombe en vertu de l'article 16 du décret du 19 janvier 1920. Elles déterminent dans leurs règlements les délais dans lesquels doit s'opérer la remise des marchandises aux destinataires.

Tous autres entrepreneurs de transport, même ceux qui assument des services combinés par chemin de fer et par d'autres moyens,

peuvent stipuler qu'ils ne répondent pas du retard dans la remise des bagages ou des marchandises à destination.

**Art. 11.** — L'intéressé conserve son droit à la réparation du dommage conformément au droit commun, s'il est établi que les pertes, avaries, manquants ou retards sont dus à une faute du transporteur ou de ses préposés, sauf les cas visés à l'article 4, 4°, à l'article 6, 2° et 6° et à l'article 7, ou ne résultent point des circonstances spéciales qui autorisent le transporteur à décliner sa responsabilité conformément aux articles 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ci-dessus.

**Art. 12.** — Soit par les tarifs et règlements, soit par des conventions particulières, les dommages-intérêts peuvent être limités:

1° en cas de perte de marchandises importées, au remboursement de la valeur de la marchandise telle qu'elle aura été déclarée par l'expéditeur pour les droits d'entrée y relatifs;

2° en cas de perte de marchandises à l'exportation, au remboursement de la valeur d'après celle qui est fixée par le gouvernement pour la perception des droits de sortie;

3° en cas de perte de marchandises en trafic local, au remboursement de la valeur d'après le prix courant du commerce, au moment et au lieu de l'expédition.

Toutefois, dans chacun de ces trois cas, l'indemnité pourra être limitée, par kilogramme de poids brut manquant, à une somme qui sera déterminée réglementairement entre 10 francs et 60 francs, selon les catégories ou la nature des marchandises.

Sont en outre remboursés sur justification les frais de transport, les droits de douane et autres débours;

4° en cas d'avarie partielle, au paiement d'une indemnité proportionnelle calculée d'après la valeur fixée comme ci-dessus;

5° en cas d'avarie affectant la totalité de la marchandise, au paiement, au gré de l'intéressé, soit du pourcentage de l'avarie, soit de la valeur totale de la marchandise, calculée comme ci-dessus, la marchandise restant dans ce dernier cas la propriété du transporteur;

6° pour les colis qui doivent être déclarés à la valeur, en cas de perte totale, au paiement de la valeur indiquée à la lettre de voiture, au connaissement, ou à la lettre de chargement, et en cas d'avarie ou de perte partielle, au paiement d'une indemnité proportionnelle calculée d'après cette même valeur;

7° en cas de perte, totale ou partielle, de bagages:

a) si le montant du dommage est prouvé: au paiement d'une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 20 francs par kilogramme de poids brut;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé: au paiement d'une somme calculée à forfait à raison de 10 francs par kilogramme de poids manquant.

Sont en outre remboursés, sur justification, les frais de transport, les droits de douane ou autres débours;

8° en cas de retard, dans la livraison de marchandises ou de bagages, au gré de l'intéressé, à la restitution de tout ou d'une partie équitable du prix de transport, soit au dédommagement tel qu'il est réglé en cas de perte, la marchandise ou le bagage restant, dans ce dernier cas, la propriété du transporteur.

**Art. 13.** — Les dispositions des articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 et 12 ci-dessus, s'appliquent aux organismes assurant la manutention des marchandises.

**Art. 14.** — Sont considérés comme bateaux pour l'application du présent décret, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales, le transport des personnes ou des choses, ou toute autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux, pour l'application du présent décret, tous les bâtiments de moins de vingt-cinq tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations.

---

### 24 mai 1939. — DÉCRET relatif aux fausses déclarations en matière de transport. (B.O., 1939, p. 657)

**Art. unique.** — Toute fausse déclaration sur la nature, l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées même en vrac, par tous moyens de transport public sera punie d'une servitude pénale d'un à sept jours et d'une amende de vingt-cinq à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement, et sans préjudice au paiement, s'il y a lieu, des taxes supplémentaires prévues par les conditions réglementaires du transport.

Il en est de même de toute fausse déclaration qui aurait pour objet d'éluder l'application des tarifs réglementaires.

---

### 2 août 1949. — ORDONNANCE-LOI 71-241 — Malades et blessés. Priorité de transport. (B.A., 1949, p. 1315)

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Les organismes réguliers de transport par voie d'eau, voie ferrée et aérienne, sont tenus d'assurer par priorité le transport des personnes munies du certificat de priorité prévu par la présente ordonnance législative.

La même obligation incombe aux compagnies de navigation maritime et aérienne assurant la liaison directe entre le Congo et la Belgique.

**Art. 2.** — Lorsqu'ils estiment que la vie d'un malade ou d'un blessé serait mise en danger, ou que l'intégrité de sa personne serait gravement compromise, par un retard apporté à son évacuation, les médecins du gouvernement peuvent délivrer un certificat sur le vu duquel le personnel des organismes de transport visés à l'article premier sera tenu d'assurer par priorité le transport du bénéficiaire du certificat.

Dans la mesure où il aura pour objet le transport d'une personne en dehors de la colonie, ce certificat ne pourra cependant être délivré que par le médecin en chef et les médecins provinciaux.

**Art. 3.** — Lorsque l'état du malade ou du blessé le nécessite, le médecin qui délivre le certificat peut y mentionner le nom d'un convoyeur qui jouira de la même priorité de transport que le bénéficiaire du certificat.

La priorité accordée au convoyeur sera cependant sans effet si un passager, reconnu apte par un médecin du gouvernement, se trouve à bord du moyen de transport, se rend au point de destination du bé-

néfiataire du certificat ou passe par ce point, et consent à remplir les fonctions de convoyeur.

**Art. 4.** — Aux points d'escale des avions, il ne pourra être procédé au débarquement de passagers au profit des bénéficiaires d'un certificat de priorité qu'après avoir épuisé les possibilités que pourrait offrir le débarquement du courrier et du fret.

**Art. 5.** — Nonobstant les dispositions de la présente ordonnance législative, le personnel des organismes de transport par voie aérienne a toujours la faculté de refuser l'embarquement des aliénés lorsqu'il estime que leur présence est de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef.

**Art. 6.** — Tout certificat délivré en application de la présente ordonnance législative portera la mention: «Délivré en application de l'ordonnance législative 71-241 du 2 août 1949 relative au transport par priorité des malades et des blessés».

**Art. 7.** — Les infractions à la présente ordonnance législative seront punies d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de 1.000 à 5.000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les employeurs sont civilement responsables des amendes prononcées à charge de leurs préposés.

**Art. 8.** — La présente ordonnance législative entrera en vigueur le 10 septembre 1949.

---

### 25 août 1951. — ORDONNANCE 23-256 — Indication du poids sur les colis lourds. (B.A., 1951, p. 1920)

— Cette Ord. est prise en exécution de l'art. 1<sup>er</sup> du décret du 21 mars 1950 sur la sécurité et la salubrité du travail.

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Tout colis et objet, dont le poids brut atteint 1.000 kilogrammes, destiné à être transporté par mer, par voie navigable intérieure, par rail ou par route, devra, avant d'être embarqué ou chargé, porter l'indication de son poids marquée à l'extérieur de façon claire, apparente et durable.

Cette indication ne pourra être inférieure au poids réel de plus de 5 %.

**Art. 2.** — L'obligation de marquage du poids incombe à l'expéditeur, c'est-à-dire à la personne qui expédie le colis ou l'objet pour son propre compte.

Elle incombe cependant au premier manutentionnaire sur le territoire de la colonie, en ce qui regarde les colis et objets venant de l'étranger, sans toutefois que cette disposition implique l'obligation de procéder à leur pesage, si leur poids peut être déterminé par documents ou de toute autre façon.

**Art. 3.** — Les infractions aux dispositions de la présente ordonnance sont passibles d'une peine qui n'excédera pas deux mille francs d'amende.

**Art. 4.** — Sont chargés de veiller à l'application de la présente ordonnance:

1° l'inspection du travail, sauf sur les lieux visés au 2° ci-après;

2° le service des mines dans les mines, carrières permanentes, usines de traitement de minerais et leurs dépendances.