

Z1315

Service du contentieux  
Secrétariat juridique

412LM 001 / 4

<1940-1941>

Fiches de jurisprudence de 1940  
à 1941

(Non responsabilité du chemin de fer)

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Références :

Observations :

D<sup>er</sup> N°

: Aff. :

JANVIER - FEVRIER 1940

files  
199a-218

Janvier - Février 1940

## CONTENTIEUX

J U R I S P R U D E N C E

CHEMIN de FER

Fiches N<sup>os</sup> 199 à 218[illegible]

ACCIDENTS

Voyageuse blessée dans une voiture par un tesson de bouteille provenant de l'extérieur.

Non-responsabilité du chemin de fer:

a/ - au sens de l'art. II47 C. Civ. (fait d'un tiers)

b/ - au sens de l'art. I384 C. Civ. (l'objet ayant blessé la voyageuse ne se trouvant pas sous la garde du chemin de fer).

La bouteille, qui était venue se briser contre un montant de la glace d'une voiture et dont le tesson avait blessé à l'oeil une voyageuse occupant la place de coin, avait pu être lancée de l'extérieur par un tiers, au passage du train. Il se pouvait également qu'elle eût été jetée par une personne, ou qu'elle ait échappé des mains d'une personne se trouvant dans le convoi, en avant du compartiment où avait pris place la voyageuse blessée. Dans l'un et l'autre cas l'accident était dû, sans contestation possible, à une cause totalement étrangère au chemin de fer et ne pouvant lui être imputée. La voyageuse était de ce fait mal fondée à se prévaloir de l'article II47 du Code civil, à l'égard du transporteur.

Elle ne pouvait pas davantage invoquer à l'encontre de ce dernier l'article I384, paragraphe I, du Code civil. En admettant, en effet, que les dispositions de cet article puis-

sent s'appliquer au jet d'une chose lancée par la seule main de l'homme, rien ne démontrait que la bouteille, cause de l'accident, fût sous la garde de la S.N.C.F. ou de l'un de ses agents.

Il n'était pas non plus prouvé que l'accident pût être attribué au fait de l'un quelconque des préposés du chemin de fer, ce qui excluait toute possibilité d'application de l'article 1384, paragraphe 3, du Code Civil.

Cour d'appel d'Agen 23 Novembre 1939

Dame PICHET c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 8 Juillet 1938, par le Tribunal civil d'Agen -

ACCIDENTS

Voyageur blessé par une pierre lancée sur un train.

Non-responsabilité du chemin de fer qui n'avait aucun moyen pratique d'empêcher cet acte de malveillance et ses conséquences.

Que l'auteur de l'attentat ait été une personne étrangère au chemin de fer ou l'un de ses préposés, avec les fonctions duquel cet acte de malveillance n'aurait eu d'ailleurs aucun rapport, le préjudice éprouvé par le voyageur provenait d'une cause étrangère au transporteur.

Pratiquement le chemin de fer ne dispose d'aucun moyen pour éviter les faits de ce genre et en empêcher les conséquences. Il ne peut ni faire garder la voie, ni grillager les fenêtres des voitures.

Un tel accident, dû à un fait extérieur, dégage le chemin de fer de son obligation de transporter les voyageurs sains et saufs à destination.

Cour d'appel de Paris (5<sup>e</sup> Ch.)

29 Juin 1939

S.N.C.F. c/ GARIDACCI

- appel d'un jugement rendu, le 6 Mars 1937, par le Tribunal de Commerce de la Seine-

VOYAGEURS

Suppression ou rareté des trains du fait de la guerre

- Cas de force majeure -

Rejet d'une demande en remboursement de carte d'abonnement à demi-tarif.

Justice de paix de Lyon (5<sup>e</sup> arr.)

13 Décembre 1939

TETE c/ S.N.C.F.

Extrait de la décision :

Attendu que du fait de la mobilisation générale la S.N.C.F. a été dessaisie de l'exploitation de ses réseaux et s'est, dès lors, trouvée en présence d'un cas de force majeure qui l'a dégagée de ses obligations à l'égard de ses usagers.

Attendu que l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> septembre 1939 qui a affecté aux besoins militaires la totalité des moyens de transport des Réseaux et suspendu les transports commerciaux et de voyageurs, a toutefois spécifié que les voyageurs pouvaient être admis dans les trains des services journaliers dans la limite des places disponibles.

Attendu que pendant la période de validité de sa carte d'abonnement, le demandeur TETE a pu en user normalement du 23 août au 2 septembre; que depuis cette dernière date jusqu'à la fin de la validité de cette carte il lui était loisible d'en tirer profit dans les conditions imposées par les circonstances.

Que ledit M. TETE ne peut donc tirer argument valable, soit de la rareté des trains, même de leur suppression momentanée, soit de la non concordance des horaires, pour justifier sa demande de remboursement.

Qu'il s'ensuit que son action n'est pas fondée et qu'il doit en être débouté.

PASSAGES à NIVEAU

- Portillons -

Enfants victimes d'un accident mortel -

Non-responsabilité du chemin de fer, malgré le fonctionnement défectueux des loquets de fermeture et l'avance de 4 minutes d'un train sur son horaire.

Au moment de l'accident, les barrières du passage à niveau étaient fermées. Les enfants n'avaient donc pu pénétrer sur la voie que par les portillons, autrement dit à leurs risques et périls. La grave imprudence qu'ils avaient commise en s'engageant sur le passage à niveau, sans s'assurer qu'ils n'y courraient aucun danger, déchargeait le chemin de fer de la responsabilité mise à sa charge par l'article 1384 du Code civil.

Un grief particulier était fait à la S.N.C.F. du mauvais état des serrures des portillons. Cependant, aussitôt après l'accident, les gendarmes, chargés de l'enquête, avaient constaté que les portillons fonctionnaient librement sous leur propre poids. Le mauvais état des loquets complétant leur fermeture et que les enfants au-

raient pu de toute façon facilement manoeuvrer, était sans rapport avec l'accident.

L'avance de 4 minutes sur son horaire du train qui devait atteindre mortellement ces enfants, se trouvait être également sans relation avec leur décès. Le libre passage était assuré au mécanicien par la fermeture même des barrières, seule et suffisante mesure de sécurité imposée au chemin de fer par les règlements homologués.

Cour d'appel de Grenoble 14 Juin 1939

KOECHLIN c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 18 Février 1938,  
par le Tribunal civil de Vienne -

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

Avaries occasionnées par l'eau de mer, antérieurement au transport par voie ferrée - Non-responsabilité du chemin de fer.

Au cours de son transport d'Alger à Sète, une expédition de balles de peaux de moutons avait été partiellement endommagée par l'eau de mer. Le commissionnaire maritime, chargé de la réception de la marchandise, n'avait pris aucune disposition pour sauvegarder les droits de l'expéditeur. Or, la garantie de l'assurance maritime prenait fin avec le transport Alger-Sète, sauf l'effet de réserves à formuler au moment de la réception (art. 435 C. Com. - art. 8 de la loi du 2 avril 1936, relative au transport des marchandises par mer).

Le chemin de fer, qui avait assuré la suite du transport, ne pouvait être recherché pour ces négligences.

Tribunal de Commerce de Millau

4 Juillet 1939

JONQUET c/ S.N.C.F. et autres

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

Explosion d'un tube d'oxygène - Cas fortuit.

Cour d'appel de Riom 13 Juin 1939

"L'AIR LIQUIDE" c/ S.N.C.F. et autres

Principaux motifs de l'arrêt :

Attendu qu'en principe le transporteur est aux termes des articles 103 du Code de Commerce et 1784 du Code Civil, responsable de la perte des marchandises qui lui ont été remises pour être transportées, à moins qu'il ne prouve que l'inexécution de ses obligations résulte d'un cas fortuit ou de force majeure ou du vice propre de la chose;

Attendu que le chemin de fer soutient que les avaries subies par les marchandises des demandeurs sont survenues par suite d'un cas fortuit;

Attendu que le cas fortuit ou de force majeure est un événement hors de prévision et que l'on ne peut empêcher; qu'il n'est pas nécessaire que l'imprévisibilité soit absolue; que ni la foudre, ni l'inondation, ni la guerre ne sont à proprement parler imprévisibles; que l'imprévision est limitée aux chances de réalisation, au temps et au lieu; qu'en l'espèce, sans avoir à rechercher pour le moment la cause de l'explosion, il suffit de constater que rien dans l'aspect extérieur du tube ne pouvait laisser prévoir sa faiblesse; que sans doute cet objet était dangereux par lui-même, mais que c'était là sa nature et non un vice permettant à l'avance d'escompter sa rupture;

Attendu, en outre, qu'il n'était pas au pouvoir du

chemin de fer ou de quiconque d'empêcher cette éventualité de se produire; qu'aucune mesure n'aurait pu l'éviter;

Attendu que, d'autre part, aucune faute ne peut être relevée à l'encontre du transporteur; qu'il est à noter, à cet égard, qu'il n'avait pas encore pris en charge le tube qui a éclaté; que l'explosion s'est produite alors que l'on était en train de le décharger et qu'il était encore entre les mains du préposé BOISDEVESY qui l'avait camionné; que les employés du chemin de fer ne l'ont pas manipulé; qu'ils n'ont même pas eu la possibilité de l'examiner;

Par ces motifs :

Au fond :

Dit et juge que l'éclatement du tube d'oxygène survenu le 28 Septembre 1928, en gare de Lyon-Guillotière, qui a explosé en raison de son vice propre, constitue pour la Compagnie P.L.M. ou plus exactement pour la Société Nationale des Chemins de fer qui lui est substituée, le fait d'un tiers revêtant les caractères d'un cas fortuit.

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

---

Avaries antérieures à la remise au transport

Non-responsabilité du chemin de fer.

A.- Déchet de 8% présenté par un chargement de pommes de terre atteintes par la gelée.

Tribunal de commerce de Romans

5 Juillet 1939

FERRAND c/ LE COAT et autres

B.- Avaries occasionnées à des pommes de terre par les instruments de culture.

Tribunal de commerce de Béziers

10 Juillet 1939

GRUZON c/ S.N.C.F.

DELAIS

Réexpédition - Cumul des délais de transport.

En cas de modification du lieu de livraison d'une marchandise, au cours de son acheminement, les délais du premier itinéraire doivent se cumuler avec ceux du second.

Tribunal de Commerce de Perpignan

2 Janvier 1940

RIVIERE c/ S.N.C.F.

MATERIEL

Perte par tamisage (fines lavées)

Expéditeur-chargeur seul responsable.

8.220 kilogs de houille, sur les 20 tonnes que comportait l'expédition, s'étaient écoulés par un interstice de 2 c/m existant autour des portes métalliques du wagon, portes que l'usage avait gonflées et déformées. Ce jeu de 2 c/m ne rendait pas par lui-même le véhicule impropre aux transports de charbon, mais s'agissant dans l'espèce de fines lavées, de très faible calibre, l'expéditeur aurait dû obturer le joint des portes avec des torons de paille ou de papier, comme il est d'usage constant de le faire pour les chargements en petits grains. D'ailleurs, l'expéditeur n'avait fait aucune réserve sur l'état du matériel mis à sa disposition.

La reconnaissance du chargement prévue par l'article 6 des conditions d'application des tarifs spéciaux P.V. n'avait pu permettre aux agents du chemin de fer de constater de l'extérieur du véhicule le défaut présenté par l'expédition.

L'aspect de la partie supérieure du chargement

et des entonnoirs aboutissant aux fissures des portes excluait nettement la possibilité d'un vol.

La faute de l'expéditeur se trouvait ainsi démontrée. Assimilable au vice propre de la chose transportée, elle exonérait le chemin de fer de la responsabilité de la perte qui en avait été la conséquence (Cas. civ. 8 Mars 1911 - Lyon 3 Décembre 1931 - Seine 6 Mars 1931).

Tribunal de commerce de Lyon

24 octobre 1939

Société TRUX MISTRAL c/ Mines de la Grand Combe  
c/ S.N.C.F.

RETARD (Chemises en laine) - Préjudice

Obligation pour le réclamant de justifier le préjudice dont il demande réparation, des dommages-intérêts ne pouvant être alloués que si ledit préjudice est établi dans son existence et son quantum.

Validation de l'offre du chemin de fer.

Dépens à la charge du demandeur.

Cour de Nîmes 20 octobre 1939

S.N.C.F. c/ RIMBAULT

Principaux motifs de l'arrêt :

Attendu que seule l'existence d'un préjudice certain, établi en sa réalité et son quantum, peut justifier une condamnation à des dommages-intérêts; qu'en l'espèce dame RIMBAULT n'a apporté aucun des éléments qui auraient été nécessaires pour démontrer le bien fondé de sa réclamation; que rien ne permet de considérer comme sérieuse son affirmation que des chemises en laine ne pouvaient plus trouver acquéreur à Nîmes après le 11 janvier et qu'en tout cas devant la Cour, près de deux ans après la réception du colis, elle ne fournit aucune documentation de fait de laquelle résulterait la preuve que ces sous-vêtements sont restés invendus ou ont dû être cédés à perte ou tout au moins sans réalisation d'un bénéfice normal;

Attendu, en conséquence, qu'en faisant offre à Dame RIMBAULT d'une somme de 100 frs pour la dédommager du dérangement que lui occasionnait un retard incontestable et d'un certain trouble apporté dans le fonctionnement de son commerce de chemiserie, la S.N.C.F. a adopté une attitude qui tenait raisonnablement compte de l'étendue véritable de son manquement à ses obligations de transporteur.

- appel d'un jugement rendu, le 6 Mars 1938, par le Tribunal de commerce de Nîmes -

FORCE MAJEURE

## GEL

Expédition d'eau minérale à une époque de fortes gelées - Eclatement de bouteilles provoqué par la formation de la glace.

Non-responsabilité du chemin de fer, malgré un retard de deux jours, la marchandise, alors même qu'elle aurait été livrée dans les délais réglementaires, demeurant exposée au même risque de gel.

Pendant toute la durée de l'expédition la température n'avait pas été supérieure à moins 11 degrés. Ce froid anormal nécessitait une suspension de toutes les expéditions, du moins des précautions spéciales. Unique cause des avaries éprouvées par la marchandise, la gelée constituait pour le chemin de fer un cas de force majeure l'exonérant de toute responsabilité, malgré le retard de deux jours subi par l'expédition. En effet, même livrées dans les délais réglementaires, ces bouteilles d'eau auraient été éprouvées de façon semblable par le gel.

Tribunal de Commerce de la Seine

30 Novembre 1939

GUICHARD c/ S.N.C.F.

ARTICLE 1150 et suiv. du Code CivilPénalité de retard dans l'exécution d'un contrat -  
Préjudice imprévisible pour le chemin de fer.

Une machine de 300 kilogs, expédiée de Clichy-Levallois à Nice, sans autre spécification, parvint à destination avec un retard de trois jours. Il s'agissait, de façon plus précise, d'un châssis destiné à l'achèvement du monte-pente du col du Vars.

Pour n'avoir pas tenu ses engagements à l'égard de son client, le destinataire subit une pénalité assez forte dont il prétendit rendre le chemin de fer responsable. Il demandait 18.000 frs de dommages-intérêts.

Le Tribunal ne lui en a accordé que 3.000. Sa décision est fondée sur ce fait que le chemin de fer ignorait totalement le contrat intervenu entre les parties, lequel comportait une obligation de fourniture de matériel pour une date précise. Il est, en effet, de règle que le transporteur n'est responsable que du préjudice direct qu'il a pu prévoir, au moment où la marchandise lui a été confiée.

Tribunal de commerce de Nice

19 Juin 1939

PEROT c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

Défaut d'étanchéité d'une porte de foudre dû à la présence dans le jable d'une couche de suif durci , empêchant le blocage de la fermeture.

- Perte de liquide.
- Responsabilité exclusive de l'expéditeur.

La présence dans le jable d'une couche de suif durci et ancien, d'une épaisseur de plus d'un centimètre, empêchait l'encastrement de la porte du foudre dans son logement. Elle n'avait pas tardé à provoquer un coulage important. De toute évidence, l'expéditeur était en faute pour avoir négligé de nettoyer la fermeture du foudre et de l'enduire d'un mastic frais.

Ce vice propre du chargement exonérait le chemin de fer de sa responsabilité de transporteur.

Tribunal de Commerce de la Seine(I<sup>ère</sup> Ch.)

14 Novembre 1939

COURTET c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

Perte de 250 litres de vin par un trou de ver -  
Vice propre.

D'après l'expert commis aux fins d'examen du wagon, le coulage devait être attribué à la présence d'un trou de ver en plein bois, à la partie inférieure d'une douve. Le bois dans lequel avait été taillé cette douve n'était pas sain; de plus, des réparations récentes avaient été faites au véhicule, dans le voisinage même de la douve suspecte.

Le Tribunal, partageant l'avis de l'expert, a attribué la perte de vin à un vice propre du foudre, impossible à déceler lors de la réception du chargement et dont le chemin de fer était fondé à se prévaloir malgré l'absence de réserves au départ.

Tribunal de Commerce de Rouen

15 Décembre 1939

S.N.C.F. c/ CLEMENT GAUTHIER

VENTE

Vente retardée par diverses initiatives de l'expéditeur - Chemin de fer non responsable des conséquences de ce retard.

La tardiveté d'une vente judiciaire et son résultat négatif ne peuvent être reprochés au transporteur quand, pour réaliser cette vente, il a fait toute diligence dans la mesure où le lui a permis l'intervention de l'expéditeur. Celui-ci s'était fait retourner la marchandise et l'avait laissée en souffrance, malgré toutes les demandes d'enlèvement. En définitive, le chemin de fer avait dû faire procéder à une vente amiable, l'adjudication n'ayant donné aucun résultat.

Cour d'appel de Douai 15 Juin 1939

Comptoir agricole c/ PUREL et S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 21 juin 1938, par le Tribunal de commerce de Valenciennes -

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Suppression de trafic sur une ligne, entraînant l'impossibilité d'utiliser un embranchement particulier - Recours en indemnité - Compétence des Tribunaux administratifs.

Tout traité d'embranchement particulier constitue un contrat d'adhésion à un service public. Il demeure essentiellement subordonné à l'exécution de ce service.

Préalablement à l'examen de toute demande de dommages-intérêts basée sur l'impossibilité d'exploiter à l'avenir un embranchement particulier desservi auparavant par une voie ferrée d'intérêt local, il importe donc de savoir si l'autorité concédante avait pu, en tant que puissance publique, supprimer l'exploitation de la ligne dans l'intérêt général.

Les tribunaux de l'ordre administratif sont seuls compétents pour en juger, la question à décider étant subordonnée à l'opportunité et à la légalité d'une mesure d'ordre public et économique, appliquée à une voie ferrée déclarée d'utilité publique.

Cour d'appel de Bordeaux 22 Février 1938

Préfet de la Dordogne c/ Ciments de Domme

INCENDIES

Incendie de forêt provoqué par un ouvrier d'entreprise de réfection des voies, en faisant chauffer des aliments.

- Mise hors de cause du chemin de fer -

La responsabilité du chemin de fer n'aurait pu se trouver engagée dans ce sinistre que si un lien de subordination avait existé entre l'ouvrier d'entreprise, auteur involontaire du dommage, et la S.N.C.F. Or, il n'en était nullement ainsi : - l'entrepreneur travaillait à forfait et non en régie intéressée, - il avait la faculté de choisir lui-même ses ouvriers dont il devait uniquement faire connaître les noms au chemin de fer. La S.N.C.F. n'intervenait dans aucun détail d'exécution et n'avait aucun droit de commandement sur l'équipe de travail.

L'entrepreneur demeurait ainsi seul et directement responsable vis-à-vis des tiers de tous les faits dommageables causés par son personnel.

Cour d'appel de Nîmes 6 Décembre 1939

SAUVEPLANE c/ BONNET & S.N.C.F.

-appel d'un jugement rendu, le 30 Juin 1938, par le Tribunal civil du Vigan -

ACCIDENTS DU TRAVAIL

## Maladies professionnelles.

Application de la loi du 25 octobre 1919 aux seuls cas limitativement et formellement désignés.

De son vivant le défunt avait été soigné pour "affection pulmonaire dont l'aspect radiographique permettait de rattacher l'origine à l'absorption professionnelle de poussière de cuivre". La veuve demandait l'application de la loi sur les maladies professionnelles.

Sans contester la cause du décès, la S.N.C.F. fit valoir que la maladie de l'agent, telle qu'elle avait été caractérisée par les certificats médicaux, ne rentrait pas dans l'énumération limitative des cas d'application de la loi. En effet, on ne peut relever dans le tableau prévu par l'article 2 de la loi du 25 octobre 1919, aucune maladie occasionnée soit par le cuivre, soit par les poussières de cuivre.

Cette loi se suffit à elle-même. Il n'y a pas lieu de faire état en cette matière de décrets qui ont prévu la déclaration obligatoire par les médecins de certaines maladies - dont les affections pulmonaires dues aux pous-

sières minérales - en vue notamment des extensions  
possibles de la loi de 1919.

Tribunal civil de Lyon 20 Juillet 1935

V<sup>ve</sup> CHAMBON c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS DU TRAVAILForces de la nature - Insolation

L'ouvrier mort des suites d'une insolation doit être considéré comme victime d'un accident du travail, lorsque les effets de l'insolation ont été aggravés par les conditions mêmes du travail, exécuté en plein soleil, par une chaleur anormale, sur un quai à découvert.

Les prédispositions morbides ou l'état de déficience d'un blessé, antérieurement à l'accident, n'ont pas à être pris en considération pour l'appréciation du caractère d'accident du travail.

Cour de Montpellier 27 Juin 1939

Société BRESSON... "La PROVIDENCE" c/ V<sup>ve</sup> LITTRÉ

Rec. heb. Dalloz 1939 p. 461

ACCIDENTS DU TRAVAIL - FAUTE INEXCUSABLE

ELECTROCUTION

Défaut d'observation d'une mesure de précaution édictée par un ordre de service, prescrivant d'isoler par une barrière les groupes convertisseurs en cours de nettoyage - Omission ne constituant pas une faute inexcusable de la part de l'employeur.

Cour d'appel de Bordeaux 5 Décembre 1939

DOUMEYRIN c/ S.N.C.F.

Motifs principaux de l'arrêt:

Attendu que pour justifier sa prétention de faute inexcusable de son employeur, DOUMEYRIN fait état d'une infraction commise par la S.N.C.F. à l'art. 2<sup>bis</sup> de l'ordre de service N° 338 (Traction) du 31 décembre 1926 prescrivant que, pour tous les travaux de nettoyage et d'entretien, une barrière amovible doit être placée entre le groupe isolé et le groupe ou les sous-groupes convertisseurs qu'il n'est pas possible d'arrêter;

Attendu qu'il n'est pas discuté que cette mesure de précaution n'a pas été prise; que cette omission ne peut pas être considéré comme constituant une faute inexcusable; que cette dernière doit, en effet, s'entendre non seulement d'une faute lourde, mais d'une faute d'une gravité exceptionnelle ou dol et dénotant une imprévoyance coupable chez le patron qui a fait accomplir par l'ouvrier un travail

dans des conditions anormales et défectueuses, de nature à créer un péril inévitable; qu'il n'en est pas ainsi dans la cause;

Attendu qu'il échet, en effet, de constater d'après les résultats des enquêtes administratives et judiciaires, régulièrement produites aux débats et contradictoirement discutées, que les ouvriers peintres avaient été occupés à des travaux d'entretien sur le groupe N° 2, isolé de 12<sup>h</sup>10 à 14<sup>h</sup> 10 dans ce but; qu'à cette dernière heure le courant avait été rétabli sur ce groupe pour les besoins de l'exploitation; que les ouvriers avaient été avisés de cette remise et avaient été occupés aux mêmes travaux d'entretien sur le groupe 3, séparé du groupe 2 par une distance de plus de 3 mètres au milieu de laquelle était planté un pylône supportant les commandes des sectionneurs; que l'écriteau réglementaire "appareil isolé" - "travaux autorisés" avait été placé sur le groupe 3;

Attendu qu'après avoir terminé son travail sur ce dernier groupe, DOUMEYRIN avait posé son pot de peinture au-delà de la voie de desserte, soit à 4 mètres environ; qu'apercevant sur le groupe 2, démunie d'écriteau réglementaire, des taches de peinture qui affectaient son souci du travail bien fait, DOUMEYRIN, poussé par son désir, très louable, de faire disparaître les dites taches, a commis la grave inadvertance de s'approcher du groupe 2 qu'il savait en service et a subi une forte décharge électrique; que l'accident doit être imputé à son imprudence.

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

*Service Central :*

*Région :*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Références :*

*Observations :*

D<sup>er</sup> N°

; Aff. :

Mai - Juin - Juillet 1940

245 23 287

SOCIÉTÉ NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Mai - Juin - Juillet 1940

CONTENTIEUX

*Incomplet*

JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fiches N<sup>os</sup> 245 à 287

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

ACCIDENTSAttentats dans les trains

Voyageuse précipitée d'un train en marche sur la voie par un individu pris de boisson.

Chemin de fer non responsable de cet acte criminel, l'ivresse de son auteur n'ayant donné lieu à aucune manifestation de nature à lui faire interdire l'accès du train.

Tribunal civil de Douai 20 décembre 1939

VANDEVILLE c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

Attendu qu'il est de jurisprudence constante, que le transporteur à titre onéreux doit conduire ses voyageurs sains et saufs à destination, mais qu'en cas d'accident survenu à l'un d'eux au cours du transport, il se libère de la preuve de cette obligation par la preuve de l'existence soit d'un cas fortuit ou de force majeure, soit, comme en l'espèce, d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable.

Attendu que, lorsque le voyageur est victime d'une agression au cours du transport, le chemin de fer ne peut être déclaré responsable que si la victime établit à la charge du transporteur une faute qui ait été la cause ou tout au moins qui ait rendu possible l'agression (Cass. Req. 1<sup>er</sup> août 1929, G.P. 1929.2.680 et note).

Attendu qu'il n'est pas établi qu'H... fût en état d'ivresse au moment où, soit en gare de Lille, soit en gare d'Orchies, il est monté dans le train I5I4 où il a perpétré son crime; que l'acte d'accusation indique seulement qu'il avait bu quelques verres de bière; que l'un des témoins entendus a déclaré que H... qui avait consommé chez lui un demi immédiatement avant son départ de Lille n'était pas ivre ni légèrement pris de boisson; que dans ces conditions, il n'est pas étonnant que l'attention des

agents du Contrôle, soit à la gare de Lille, soit à celle d'Orchies, n'ait pas été attirée par H... dont l'ivresse latente a pu se manifester uniquement au moment où, exaspéré par la résistance de la jeune VANDEVILLE, il a perdu le contrôle de ses actes et l'a précipitée sur la voie.

Attendu que, dans ces conditions, l'acte criminel de H... ne pouvait être ni prévu, ni empêché dans ses conséquences (Cass. Req. 2 mars 1927, G.P. 1927.I.236); que la demande de VANDEVILLE (I) n'est fondée ni en fait, ni en droit et doit être rejetée.

---

(I) demande en 209.500 frs de dommages-intérêts exercée contre le chemin de fer.

ACCIDENT

Descente, à contre-voie et avant l'arrêt, d'un voyageur encombré de bagages.

Accident attribué à l'ouverture d'une portière mal fermée sur laquelle un choc aurait projeté le voyageur. Condition de fait irréalisable, l'ouverture vers l'intérieur des portières de wagons à couloir rendant impossible l'accident tel que la victime le décrivait. Rejet de l'action en dommages-intérêts intentée par le voyageur.

Cour d'appel d'Agen 26 Février 1940

S.N.C.F. c/ DUMOULIN

- appel d'un jugement rendu, le 24 mars 1938, par le Tribunal civil de Cahors-

ACCIDENTS

Voyageuse heurtant une échelle déposée à plat  
sur le sol - Chute.

Non responsabilité du chemin de fer, l'échelle  
ayant été placée dans un endroit interdit au public et  
d'ailleurs éclairé au moment de l'accident.

Tribunal civil de la Seine (5<sup>e</sup> Ch.)

19 mars 1940

Veuve CARLIN c/ S.N.C.F.

AGENCES DE VOYAGESIntermédiaires entre voyageurs et transporteurs -  
Non-responsabilité en cas d'accident.

Doit être considérée, non comme un commissionnaire de transport, mais comme un mandataire salarié, l'agence de voyages qui délivre à ses adhérents des reçus acceptés par ceux-ci, portant les mentions suivantes : "Reçu pour  
" le compte de divers transporteurs, hôteliers, etc....  
" L'agence qui a pour but de mettre les voyageurs en rapport  
" avec les transporteurs ou hôteliers en qualité de mandataire des voyageurs, ne saurait être rendue responsable  
" d'aucun accident ".

En vertu de cette clause contractuelle librement consentie et en l'absence de toute faute relevée à sa charge dans l'exécution de son mandat, l'agence ne saurait être tenue pour responsable de l'accident d'autocar dont un voyageur a été victime.

Cassation (Ch. req.) 14 novembre 1939

FOURES c/ Agence LUBIN

Rec. hebdomadaire Dalloz 1940, p. 75

ACCIDENTSIntérêts moratoires de l'indemnité.

Point de départ : date de la décision d'appel réformant pour partie le jugement de première instance.

Une créance délictuelle ou quasi-délictuelle n'existe et ne peut produire d'intérêts moratoires que du jour où elle est allouée par décision judiciaire passée en force de chose jugée, la victime n'ayant, jusqu'à la décision de justice qui lui accorde définitivement une indemnité, ni titre de créance, ni droit reconnu dont elle puisse se prévaloir.

En faisant courir les intérêts d'une somme allouée à titre de réparations de la date du jugement de première instance, jugement que cependant elle infirme en modifiant le chiffre de ces réparations, la Cour d'appel méconnaît le principe qui veut que les intérêts d'une indemnité ne puissent courir que du jour où celle-ci a été fixée définitivement.

Cassation (Ch. crim.) 18 Janvier 1940

Gaz. Pal. 23 Mars 1940

PASSAGES à NIVEAU

P.N. sans barrières - Tamponnement d'automobile.

Signalisation suffisante - Accident dû à une faute de l'automobiliste que le chemin de fer n'avait pu ni prévoir ni empêcher.

Le chemin de fer ne saurait être rendu responsable de la collision survenue à un passage à niveau non gardé, entre un train et une automobile, alors, d'une part, qu'aucune faute ne peut être relevée à la charge de l'exploitant de la voie ferrée dans la signalisation du passage et que, d'autre part, le mécanicien qui conduisait le train à une allure normale, a sifflé pour annoncer son approche.

Les circonstances permettaient, au contraire, de rattacher l'accident à une imprudence imprévisible de l'automobiliste qui aurait, par erreur, accéléré la marche de sa voiture au lieu de freiner. En droit, comme en fait, le chemin de fer se trouvait exonéré de la présomption de responsabilité de l'article 1384 § 1 du Code civil.

Cassation (Ch. req.) 28 Novembre 1939

GASPARINI c/ Chemin de fer de Provence

Rec. hebdomadaire Dalloz 1940 p.51

CONTRAT DE TRANSPORT - LIEN DE DROIT

Action en dommages-intérêts pour retard exercée contre le chemin de fer par un porteur de récépissé, étranger aux parties figurant au contrat de transport.

Irrecevabilité de l'action.

(Les récépissés ne sont transmissibles ni à ordre, ni au porteur).

Tribunal de commerce de Honfleur

29 novembre 1939

JACQUELINE c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

Attendu, en droit, qu'aux termes de l'article 101 du Code de Commerce le contrat de transport se forme entre le voiturier et les parties désignées sur la lettre de voiture ou sur le récépissé qui en tient lieu; qu'en conséquence, un tiers qui ne figure en aucune qualité sur la lettre de voiture ou le récépissé ne peut se prévaloir contre le voiturier d'un contrat de transport auquel il n'a pas été partie, alors même qu'il serait propriétaire de la marchandise (Répertoire Pratique de Dalloz-Commissionnaire de transport N° 308 - Lacour et Bouteron tome I N° 1035);

Attendu, il est vrai, que JACQUELINE soutient qu'il est porteur de récépissé et qu'à ce titre, il agit à titre d'ayant cause du destinataire comme subrogé dans les droits de celui-ci contre la Compagnie.

Mais attendu que le récépissé du chemin de fer équivalant à la lettre de voiture n'est transmissible ni à ordre, ni au porteur; que, d'autre part, JACQUELINE ne justifie nullement de l'existence à son profit d'une cession régulière dans les termes de l'article 1690 du Code civil et qu'il se présente uniquement nanti du récépissé.

AVARIES ANTERIEURES à L'EXPEDITION

Antériorité des avaries établie par présomptions graves, précises et concordantes.

Chargé d'examiner un fût d'huile sur lequel avait été remarqué un manquant, l'expert, commis par le Tribunal, avait constaté une réparation faite par un professionnel de la soudure à l'étain, ce qui excluait, d'après lui, toute possibilité de réparation clandestine par le chemin de fer et même toute avarie en cours de transport.

Les juges ont estimé qu'ils se trouvaient en présence de présomptions suffisamment graves, précises et concordantes pour leur permettre de décider que la marchandise était atteinte d'un vice propre antérieur à sa remise au transporteur et que ce dernier devait être exonéré de toute responsabilité en ce qui la concernait.

Cour d'appel de Toulouse

I7 avril 1940

S.N.C.F. c/ Huiles MOTUL

- appel d'un jugement rendu, le 5 juillet 1938, par le Tribunal de commerce d'Albi -

En ce même sens, relativement à des avaries causées par l'eau à un chargement de phosphate, alors qu'il y avait eu absence totale de pluie pendant la durée du transport :

Tribunal de commerce de Tarascon 16 Février 1940

GROS et DUPUY c/ S.N.C.F. et autres

ARTICLE 103 DU CODE DE COMMERCE

Vices propres des objets transportés - Absence de réserves au départ.

Le fait d'avoir accepté un wagon sans aucune réserve laisse présumer son bon état au départ. Cependant, il n'interdit pas au chemin de fer d'établir l'existence de vices propres qui n'ont pu être décelés au moment de la remise au transport, tels que, par exemple, l'usure des douves de fond d'un wagon-réservoir.

Tribunal civil de Bourgneuf jugeant commercialement

10 Novembre 1939

FOUGERON c/ S.N.C.F. & PENDRIEZ

CLASSIFICATION des marchandises

Matériel destiné à l'exploitation d'une carrière.

Taxation refusée comme "matériel d'entrepreneur" -  
Justification de la qualité d'entrepreneur et de la nature  
des travaux.

Cassation (Ch. Req.) 26 juillet 1939

Compagnie industrielle des Sables de Nemours c/ S.N.C.F

Extrait de la décision :

Attendu que le pourvoi reproche à la Cour de Paris d'avoir déclaré le tarif spécial intérieur P.V. N°28 et commun P.V. N°128 non applicable au matériel que la Compagnie Industrielle des Sables de Nemours s'est fait expédier, du 25 novembre 1927 au 22 mai 1930 en petite vitesse, port dû, avec réquisition du tarif le plus réduit, à destination de la gare de Nemours St-Pierre, sous le prétexte que la société susdite ne justifierait pas de la qualité juridique d'entrepreneur, alors que, d'une part, l'arrêt a détourné de son véritable sens le mot "entrepreneur", employé sans qualificatif, et que, d'autre part, l'application du tarif litigieux est subordonnée exclusivement à la nature du "matériel d'entrepreneur", sans qu'il y ait à rechercher si ce matériel était expédié à un entrepreneur ou reçu par un entrepreneur;

Mais attendu que le matériel visé au tarif litigieux est un matériel d'entrepreneur ayant servi ou destiné à des travaux de terrassement, de construction ou de sondage; qu'en recherchant si la Compagnie des Sables de Nemours avait bien fait l'expédition en qualité d'entrepreneur et en vue de travaux d'entrepreneur, la Cour d'appel n'a fait que procéder à une investigation nécessaire pour appliquer le tarif suivant sa lettre; d'où il suit qu'ayant constaté, dans les limites de son pouvoir souverain, que le matériel dont s'agit avait été expédié pour permettre à la Compagnie des Sables de Nemours d'accomplir, non pas des actes habituels de sa profession d'entrepreneur, mais des travaux préalables "à l'exploitation de carrières fai-

sant partie de son actif immobilier", la Cour d'Appel s'est bornée à appliquer le tarif en fonction d'une appréciation de fait qui échappe au contrôle de la Cour de Cassation; qu'ainsi l'arrêté attaqué, dûment motivé, a justifié légalement sa décision, sans violer les textes visés par le pourvoi.

Bulletin des Transports 1940  
p. 31

EMBALLAGES

Pommes de terre de semence insuffisamment protégées contre la gelée.

Faute de l'expéditeur jointe à un retard de 14 jours dans l'acheminement de la marchandise.

Responsabilité partagée ( 3/4 à la charge de l'expéditeur  
( 1/4 à la charge du chemin de fer

Cour d'appel de Nîmes 13 Février 1940

S.N.C.F. c/ METGE

Avaries subies par des machines insuffisamment protégées et arrimées (tirefonds trop courts ou non fixés, - prolonges peu tendues).

Faute de l'expéditeur jointe à un mauvais fonctionnement de frein du wagon.

Responsabilité partagée ( 1/2 à la charge de l'expéditeur  
( 1/2 à la charge du chemin de fer

Cour d'appel de Paris (2<sup>e</sup> Ch.) 8 Avril 1940

S.N.C.F. c/ TALLEUX JANNIN

ANIMAUX

Dégâts causés dans une gare - Responsabilité  
du propriétaire des bestiaux.

Avant l'heure normale d'ouverture d'une gare, un destinataire était venu prendre livraison de bestiaux qu'il attendait. Les wagons contenant les bêtes n'avaient pas encore été placés par le personnel du chemin de fer à l'endroit adéquat à leur débarquement; ils se trouvaient arrêtés près d'un emplacement où étaient entreposées une centaine de tonnes de pommes. A leur sortie de wagon, les bêtes piétinèrent et dévorèrent pour près de 10.000 francs de fruits.

Ce dommage a été entièrement mis à la charge du propriétaire des animaux.

Tribunal de Commerce de La Flèche

26 décembre 1939

LEBLONG c/ CORBIN c/ S.N.C.F.

SOINS

Le chemin de fer n'est pas tenu de donner à la marchandise des soins spéciaux, aux points de transbordement.

Lorsqu'il y a lieu à transbordement de la voie étroite à la voie normale, le chemin de fer n'est pas tenu de donner aux marchandises des soins spéciaux d'emballage tels, par exemple, que le paillage et le cartonnage d'un wagon destiné au transport de pommes de terre de semence.

L'expéditeur doit pourvoir lui-même ou faire pourvoir à ces soins particuliers.

Cour d'appel de Nîmes 13 février 1940

S.N.C.F. c/ METGE

EXPERTISES (art.106 C. Com.)

- Recours de l'expert à un spécialiste
- Procès-verbal non signé par suite de décès.

Validité de l'expertise

En matière commerciale, ni le fait par un expert de s'adjoindre un spécialiste qu'il choisit, ni l'absence de signature sur le procès-verbal des opérations, par suite du décès d'un des experts, n'entraîne la nullité de l'expertise.

Le juge peut, en effet, consulter tous les renseignements qui lui sont soumis et y trouver des éléments de conviction ainsi que des éléments de nature à déterminer son appréciation des faits.

Cour d'appel de Toulouse 30 Janvier 1940

ALQUIER c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 7 juillet 1938, par le Tribunal de commerce d'Albi -

SOUFFRANCE

- Denrées périssables -

Vente judiciaire sans résultat - Enfouissement.

Le chemin de fer est fondé à provoquer la vente judiciaire des marchandises en souffrance et, - s'agissant de denrées périssables - à les faire enfouir, s'il ne se présente pas d'acquéreur. L'expéditeur reste redevable au transporteur des frais de toute nature venus grever son envoi.

Tribunal de commerce de St-Quentin

13 Février 1940

S.N.C.F. c/ V<sup>ve</sup> DURAND & LEPELLETIER

LAISSÉS POUR COMPTE

Manquant partiel - Excédent utilisable -

Laissé pour compte non admis

Un laissé pour compte à la charge du transporteur ne peut être admis qu'autant que les objets transportés parviennent à destination dans un état impropre à l'usage auquel ils étaient destinés.

Un simple manquant sur une expédition ne saurait donc justifier le laissé pour compte du reste de l'envoi, si ce reste est utilisable. Il s'agissait, dans la circonstance, d'une expédition de 44 kilogs de ballons réparés et de 60 kilogs de balles; seules les balles étaient parvenues à destination.

Tribunal de commerce de Marseille 13 Mars 1940

S.N.C.F. c/ CERIS

DOUANE

Documents de douane se révélant insuffisants à la gare frontière.

Chemin de fer non responsable des conséquences.

Les 25 et 26 septembre 1936, la Société TISSERON frères expédiait de Nemours St-Pierre à Milan, via Vallorbe et Domodossola, 25 wagons de sable pour verrerie, adressés aux Etablissements Lucchini Perego. La marchandise qui voyageait sous le régime de la Convention internationale bénéficiait d'une autorisation d'importation de l'Etat italien, valable jusqu'au 30 septembre 1936.

Dix-huit wagons passaient la frontière avant cette date limite; les sept autres, arrivés postérieurement étaient immobilisés en attente d'autorisation nouvelle. Mais lorsque le permis d'entrée était accordé, les frais de stationnement de la marchandise, par rapport à sa valeur, étaient si élevés que le destinataire la refusait. La Douane devait alors déverser le sable.

Le chemin de fer dut recourir à une action en justice pour obtenir le paiement de tous les frais grevant l'expédition.

Cette décision consacre l'irresponsabilité du transporteur international au cas où les documents de douane joints à la lettre de voiture se révèlent insuffisants, à la gare frontière.

Tribunal de commerce de Rouen 22 décembre 1939

S.N.C.F. et Chemins de fer italiens c/ TISSERON

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

C.I.M. art. 43 - Procès-verbal accepté tacitement.

C.I.M. art. 32 - Défaut de déclaration d'intérêt à la livraison.

Le destinataire, qui n'accepte pas les constatations du procès-verbal établi par le chemin de fer dans les conditions prévues par l'article 43 de la C.I.M., a droit de recourir à la constatation judiciaire. Mais s'il n'use pas de cette faculté, il est censé accepter la teneur du procès-verbal.

A défaut de déclaration d'intérêt à la livraison, l'indemnité pour avaries doit être rigoureusement limitée à la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts.

Tribunal de commerce de Cosne 13 Mars 1940

GRUSELLE c/ S.N.C.F.

FORCE MAJEURENeige abondante

Abondantes chutes de neige dont l'enlèvement se trouve gêné par l'intensité du froid.

Force majeure, tant en ce qui concerne le retard éprouvé par les expéditeurs de marchandises qu'en ce qui touche les avaries subies par ces dernières - (éclatement de bouteilles d'eau minérale) -

Tribunal de commerce de la Seine 20 Février 1940

PELLETIER et GRATA c/ S.N.C.F.

TAXES - DETAXES

Recevabilité de l'action en détaxe de l'expéditeur.

L'action de l'expéditeur en remboursement de taxes de transport indûment perçues est recevable, alors même que les taxes litigieuses auraient été portées en débours sur les lettres de voiture et comprises dans le coût total du transport payé par le destinataire, s'il est établi que l'expéditeur a traité à forfait avec ce dernier et qu'il a, en conséquence, gardé les frais à sa charge.

Cassation (Ch. Req.) 29 décembre 1939

S.N.C.F. c/ GASCO

Gaz. Pal. 12 mars 1940

REMBOURSEMENTOmission de perception - Bien fondé.

Bien-fondé de la réclamation au destinataire des sommes payées à l'expéditeur par le chemin de fer.

Lorsque, par erreur, le remboursement n'a pas été encaissé à la livraison, le chemin de fer, qui a dû désintéresser l'expéditeur, a un recours contre le destinataire sans que celui-ci puisse invoquer la non conformité à la commande, ni le défaut de lien de droit.

## Principaux motifs du jugement :

Attendu que la jurisprudence a décidé que le chemin de fer qui a dû désintéresser l'expéditeur, peut exercer son recours contre le destinataire (Cassation civile 11 janvier 1897 - D.1898.I.45), soit par voie d'action directe (12 Juin 1923, Cour de Chambéry - Tribunal civil de Saintes jugeant en appel 22 mars 1930), soit comme subrogé aux droits de l'expéditeur (Tribunal cantonal d'Hochsfelden 22 mai 1929, Tribunal de commerce de Bayeux 9 novembre 1938, Tribunal de commerce de Dieppe, 28 avril 1939), le destinataire ne pouvant opposer ni le défaut de lien de droit, ni la non-conformité de la marchandise, aucune réserve n'ayant été faite à la livraison, ce qui est le cas en l'espèce (Cassation civile 11 janvier 1897 - D.98.I.45).

Attendu, enfin, que lorsqu'une expédition grevée d'un débours a été livrée sans que ce débours, par suite d'une erreur, ait été perçu, le chemin de fer est en droit d'exiger du destinataire le paiement du débours, nul ne pouvant s'enrichir aux dépens d'autrui.

Justice de Paix de Nantes (6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> cantons)

1<sup>er</sup> Mars 1940

MESGUEN c/ S.N.C.F. & Dame ALEVEQUE

WAGONS-RESERVOIRS

Foudre mal fixé - Oscillations entraînant détérioration du récipient et perte de liquide - Non responsabilité du chemin de fer.

Un défaut de serrage des colliers de fixation avait permis le déplacement du foudre, sous l'effet des chocs normaux inhérents à la circulation. Le récipient, soumis à des oscillations répétées sur ses sommiers, s'était détérioré par la base et la majeure partie du vin qu'il contenait s'était échappée.

Il se trouvait ainsi établi que la perte de liquide constatée à l'arrivée avait eu pour cause unique une défectuosité de la superstructure du wagon dont l'entretien incombait à son propriétaire. Au départ, le chemin de fer n'avait pu remarquer cette particularité qui, d'ailleurs, ne relevait pas de ses soins et ne présentait aucun danger pour la circulation.

Tribunal de commerce de la Seine (I<sup>e</sup> Ch.)

6 Février 1940

BOUSQUET c/ S.N.C.F. c/ BONNIOL

WAGONS-RESERVOIRS

Foudre en mauvais état - Perte de liquide -  
Responsabilité du destinataire.

- (Clause d'exonération de responsabilité en faveur  
du loueur de wagon) -

Deux mois avant l'incident, le chemin de fer avait  
invité le propriétaire du wagon à remplacer la douve dont  
le mauvais état devait déterminer la perte de liquide.

Le Tribunal a retenu la responsabilité du seul des-  
tinataire pour le compte duquel avaient été faites l'expédi-  
tion et la location du wagon.

Le contrat de location contenait, en effet, une  
clause d'exonération de responsabilité en faveur du loueur  
de véhicule. A ce sujet le jugement comporte les attendus  
suivants :

" Attendu que C.. soutient qu'une condition tendant  
" à affranchir un commerçant de sa propre faute est  
" considérée comme nulle et de nul effet;

" Attendu cependant que la validité de ces conditions  
" a été reconnue par la jurisprudence avant le voyage  
" litigieux et, par la loi, postérieurement audit voya-  
" ge ".

Le Tribunal fait ici allusion à l'arrêté du 23  
décembre 1939 qui a fixé, pour la durée de la guerre, les  
conditions générales de location du groupement professionnel  
des exploitants de wagons-réservoirs. (Journal Officiel du  
25 décembre 1939).

Tribunal de commerce de Beauvais 16 avril 1940

Société COUTURIER c/ S.N.C.F. c/ GUY

WAGONS-RESERVOIRS ET PARTICULIERS

Avaries consécutives à l'allongement d'un bandage de roue.

Non responsabilité du chemin de fer.

Un jugement ne dénature pas un rapport d'expertise en déduisant des opérations qui y sont relatées et des appréciations que l'expert y formule, après confrontation des dires des parties, que l'avarie du wagon est due à l'allongement d'un bandage au cours du roulement et que cette défectuosité constitue un vice propre du véhicule exonérant le transporteur de toute responsabilité.

Cassation ( Ch. Req.) 17 octobre 1939

Compagnie Générale des Transports économiques c/ S.N.C.F

WAGONS-RESERVOIRS

Rupture d'une lame de ressort - Toutes conséquences indirectes mises à la charge du propriétaire du véhicule.

L'acceptation de la responsabilité d'une avarie de ressort par le propriétaire d'un wagon-réservoir doit entraîner sa responsabilité de toutes les conséquences qui ont pu en découler indirectement, telles que la chute du couvercle mal assujetti du dôme de la citerne, la perte de vin qui s'en est suivie et la diminution de qualité éprouvée par le reste.

Si l'on peut s'étonner que le chemin de fer ait laissé circuler quelques jours seulement avant la date limite de sa révision réglementaire périodique, un wagon vieux et très usagé, il convient cependant de remarquer que la révision n'aurait porté que sur les organes de roulement et de suspension, et non sur le foudre lui-même, dont l'entretien incombait au propriétaire.

Tribunal de commerce de la Seine (3<sup>e</sup> Ch.)

28 décembre 1939

LOTTI c/ S.N.C.F. c/ DEJEAN

PRESCRIPTION (art. 108 C. Com.)

La prescription n'est pas interrompue par une expertise ou par l'assignation d'un Réseau n'ayant pas participé au transport.

Principaux motifs du jugement :

Attendu qu'en l'absence d'une reconnaissance par le débiteur des droits de l'autre partie, seule une demande en justice, un commandement ou une saisie peuvent interrompre la prescription; qu'au contraire, le refus d'acceptation ou l'expertise du 20 février des fontes de l'expédition 2626 ne peut interrompre la prescription (Arrêt Cass. Civ. 7 mai 1930 et Cour d'Orléans, 23 Novembre 1923).

Attendu que l'assignation lancée le 11 janvier 1936 contre la " Compagnie des chemins de fer secondaires" ne saurait être considérée comme ayant interrompu la prescription, cette Compagnie des chemins de fer secondaires n'étant pas partie aux contrats de transport litigieux.

Tribunal de commerce de St-Dizier

28 juillet 1939

Société des Fonderies de Brousseval  
c/ S.N.C.F.

ARTICLE 1150 DU CODE CIVIL

Absence de surveillance - Manquement non assimilable à la faute lourde.

L'expéditeur d'une marchandise, qui prétend faire écarter l'application d'une clause de limitation de responsabilité, est tenu de prouver, en la précisant, l'existence d'une faute lourde, équipollente au dol, à la charge du transporteur. S'il se borne à alléguer le défaut de surveillance, il est jugé à bon droit que "le défaut de surveillance, considéré dans sa généralité, ne revêt pas le caractère de la faute équipollente au dol".

Cassation (Ch. Req.) 22 Janvier 1940

SIBER c/ C<sup>ie</sup> des Messageries Maritimes

Gaz. Pal. 12 avril 1940

INCENDIES

Inflammation d'un bidon de colle essentielle,  
au cours de son déchargement - Agent porteur d'une lan-  
terne - Responsabilité partagée.

Partage de responsabilité entre l'expéditeur,  
en raison du vice propre de son bidon - (défaut d'étan-  
chéité) - et le chemin de fer dont un agent, en violation  
des règlements, avait pénétré dans le wagon avec une  
lampe ordinaire.

Tribunal de commerce de Pontoise 19 décembre 1939

S.N.C.F. c/ BOSTON BLACKING C<sup>o</sup>

TRAVAUX PUBLICS

Difficultés d'accès pendant les travaux -  
Demande d'indemnité rejetée.

Les modifications d'accès d'un immeuble résultant des changements apportés momentanément à l'assiette des voies publiques pendant l'exécution des travaux de suppression d'un passage à niveau, ne sont pas de nature à ouvrir droit à indemnité.

Conseil d'Etat 9 février 1940

BOURDIN et autres c/ Chemins de fer de l'Etat  
et Ville de Saintes

Ann. Ch. de fer et Tram. 1940 p.12

POLICE DES CHEMINS DE FER

Circulation sur la voie ferrée - Condamnation du prévenu.

Recours d'un agent à la force pour obtenir le respect de la loi et des consignes. Relaxe.

Le 1<sup>er</sup> septembre, jour de la mobilisation, le cantonnier P... avait reçu l'ordre de surveiller un secteur d'une façon toute spéciale. Voyant un habitant de la localité s'engager sur la voie, - peut-être pour abrégier son chemin, - il lui rappela qu'il était interdit de circuler dans l'enceinte du chemin de fer. Le passant prit mal l'observation et frappa notre agent avec le manche d'une fourche dont il était porteur. P... riposta par un coup de poing qui envoya son adversaire rouler sur le ballast où il se blessa assez grièvement.

Le Tribunal eut à connaître à la fois des voies de fait, ainsi que de la contravention commise par le tiers et des coups portés par le cantonnier P... sur le contrevenant.

Se basant sur les dispositions de l'article 327 du Code pénal, le Tribunal a relaxé P... en précisant que ne sauraient constituer un délit les violences exercées par un agent du chemin de fer pour obtenir d'un tiers le respect d'un ordre formel.

Il a retenu contre le tiers les voies de fait auxquelles il s'était livré sur la personne de notre agent et l'infraction à l'interdiction de circuler sur les voies, condamnant le prévenu à 8 jours de prison avec sursis, au franc de dommages-intérêts de principe envers le chemin de fer et à l'affichage du jugement.

Tribunal correctionnel de la Roche s/ Yon  
22 janvier 1940

P... B...

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Temps, lieu...

Travail quitté sans permission - Itinéraire interdit -  
Accident.

- Inapplicabilité de la loi du 9 avril 1898 -

En quittant son travail sans autorisation, avant l'heure réglementaire, l'agent avait commis une infraction au contrat de louage de services. D'autre part, il ne pouvait ignorer l'ordre intérieur qui lui faisait connaître l'itinéraire à suivre, soit pour se rendre à son travail, soit pour le quitter. C'est précisément en traversant les voies à la hauteur d'un signal carré, passage qui lui était interdit, que l'agent avait été surpris et renversé par un train.

Ces circonstances de temps et de lieu excluaient l'application au bénéfice du blessé des dispositions de la loi sur les accidents du travail.

Cour d'appel de Lyon 23 Novembre 1939.

NICOLAS c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 6 Février 1939, par le Tribunal civil de Lyon -

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Temps, lieu....

Retour au domicile - Accident - Inapplicabilité  
de la loi du 9 avril 1898.

Quatre heures après avoir cessé son travail, alors  
qu'il regagnait son domicile à bicyclette, en suivant une  
piste longeant la voie du chemin de fer, l'agent, après  
avoir fait une chute dans des circonstances qui n'avaient  
pu être précisées, avait été écrasé par un train.

Dans les conditions où il s'était produit, l'accident  
ne pouvait être rattaché au travail.

Tribunal civil de Bayeux 14 Mars 1940

V<sup>ve</sup> COTTY c/ S.N.C.F.

N-B.- Jugement semblable : Tribunal civil de la Seine  
17 mars 1939 - V<sup>ve</sup> BOYER c/ S.N.C.F.

(En rentrant à son domicile, l'agent avait été  
atteint, en dehors de l'enceinte du chemin de fer, par des  
wagons en manoeuvre sur une voie desservant un entrepôt).

ACCIDENTS DU TRAVAILSalaire de base

Cotisation patronale aux Assurances sociales -  
Incorporation.

Toutes les prestations, soit conventionnelles soit légales qui sont allouées à l'ouvrier en contre-partie de son travail, constituent une rémunération; elles doivent dès lors être comprises dans le calcul du salaire de base tel que le détermine l'article 10 de la loi du 9 avril 1898 et aucune dérogation n'a été apportée à cette règle forfaitaire et d'ordre public par la loi du 5 avril 1928 modifiée par celle du 30 avril 1930 sur les assurances sociales.

Aux termes de ces dernières lois, la contribution patronale aux assurances sociales, comme la contribution ouvrière, est effectuée en exécution du contrat de travail, elle est fonction du salaire payé à l'ouvrier, elle est inscrite à son nom, elle détermine son droit aux prestations éventuelles, et le bénéfice assuré au salarié, pour être différé, n'en constitue pas moins un élément de la rémunération que lui assure son travail.

Par suite, pour établir le salaire de base de la victime, il y a lieu de faire état de la contribution patronale aux assurances sociales.

Cassation (Ch. Civ.) 12 février 1940

DEFIGEAS et " La Préservatrice "

c/ SARLAT et Ministre du Travail

Gaz. Pal. 29 mars 1940

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Maladies préexistantes

Infirmité préexistante sans intérêt pour le calcul de la rente.

Le taux de l'incapacité est légalement fixé dès lors que le juge fait état, d'une part, de la réduction que le salaire antérieur de la victime a subi du fait de l'accident et, d'autre part, des facultés de travail que celle-ci conserve après l'accident.

Cassation (Ch. sociale) 10 novembre 1939

HATTE c/ " L'AIGLE "

Rec. acc. trav. 1939 p.284

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Maladies préexistantes

Prédispositions morbides - Conditions de prise en considération.

Toute lésion dont le travail, même normal, a été la cause ou l'occasion, doit être considérée, sauf preuve contraire, comme résultant d'un accident au sens de la loi du 9 avril 1898.

La détermination de l'indemnité que la loi met à la charge du chef d'entreprise dépend exclusivement de la combinaison de deux éléments : le salaire annuel de l'ouvrier blessé et les facultés de travail que lui laisse l'accident, - sans qu'il soit permis au juge d'évaluer ces facultés de travail d'après les suites que l'accident aurait eues sans les prédispositions morbides de la victime.

Par suite, encourt la cassation l'arrêt qui exclut du calcul de l'incapacité de travail imputable à l'accident la part qu'il attribue à "l'élément fonctionnel" sans constater que l'état résultant de cet élément n'avait été ni révélé, ni provoqué, ni aggravé par l'accident.

Cassation (Ch. Civ.) 31 janvier 1940

SAUTRANT c/ Sté Générale des Usines à papier  
et " La Préservatrice"

Gaz. Pal. 10-11 avril 1940

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Tiers responsable

Travail en commun - Chantier unique - Direction  
unique.

Il n'y a travail en commun, susceptible de faire échec au recours en complément d'indemnité prévu par l'article 7 de la loi du 9 avril 1898, qu'autant que les ouvriers des deux chefs d'entreprise travaillent ensemble non seulement sur un même chantier, mais encore sous la direction unique de l'un d'eux.

Ainsi, en constatant souverainement que le travail était exécuté sous les ordres respectifs de deux chefs d'entreprise, qu'il n'y avait pas unité de direction, que les ouvriers de chaque entreprise n'obéissaient pas aux ordres d'un seul et même employeur, un jugement justifie légalement la décision par laquelle il conclut au bien fondé du recours d'un des deux chefs d'entreprise contre l'autre au sujet de l'accident survenu à l'un de ses ouvriers.

Cassation - (Ch. civile) 15 novembre 1939

VINCENT et REVELLO c/ "L'Union et le Phénix espagnol"

Rec. acc. trav. 1939 p.276

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Tiers responsable

Faute exclusive de l'ouvrier, victime d'accident -  
Exonération du tiers présumé responsable.

La présomption de responsabilité, qui pèse sur le gardien de la chose, est légalement écartée, lorsque le juge du fond constate que l'accident est "uniquement et exclusivement dû à la faute grave de la victime".

- Dans la circonstance, un ouvrier mécanicien, réparant sur la route une voiture automobile à l'arrêt et accroupi derrière cette voiture, qui le masquait entièrement, avait commis l'imprudence grave de quitter brusquement sa position et de s'élancer pour traverser la route, sans s'assurer qu'aucun véhicule n'allait survenir.-

Cassation (Ch. sociale) 16 novembre 1939

"Assurances Générales" c/ LE BRETON

Rec. acc. trav. 1939 p.290

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Rentes - Majorations (loi du 30 avril 1931) -  
Incompétence des Tribunaux judiciaires.

Les majorations de rente accordées par la loi du 30 Avril 1931 aux grands mutilés du travail, ainsi qu'aux veuves et ascendants des accidentés, étant liquidées par le Ministre du Travail, dans les conditions fixées par la loi du 15 Juillet 1922, les Tribunaux judiciaires sont incompétents pour statuer sur une contestation du droit à ces majorations.

Cassation (Ch. Civ.) 19 juillet 1939

Rec. acc. travail 1939 p.258

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Faute inexcusable

Electrocution - Peinture d'un pylone sous tension de 10.000 volts - Absence de faute inexcusable.

Au sens de l'article 20 de la loi du 9 avril 1898, la faute inexcusable implique un élément intentionnel quasi dolosif, se réalisant par des abstentions ou des faits conscients ou réfléchis qui dénotent, soit une méconnaissance ou le mépris des lois et règlements, soit une imprévoyance coupable au sujet du risque inhérent à l'entreprise.

Or, dans la circonstance, l'agent de surveillance, qui était nouveau dans le secteur, ne savait pas, - contrairement à ce que pensaient ses chefs, - que le pylone à peindre supportait, outre les lignes de 60.000 et de 1500 volts, une ligne de 10.000 volts. Il avait bien interrompu le courant des deux premières lignes mais la troisième restait sous tension. Cette faute ne révélait évidemment aucun élément intentionnel.

Le Tribunal a précisé à ce sujet que des oublis, des erreurs de technique ou d'organisation, des actes ou des omissions graves, - quand bien même ils auraient des conséquences mortelles, - ne présentent pas le caractère de faute inexcusable, dès lors qu'ils ne révèlent aucune intention coupable.

Tribunal civil de Bayonne 26 décembre 1939

SEPARAT c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Ascendants

Ressources suffisantes - Pas d'indemnité

La mère de la victime d'un accident du travail peut ne pas être considérée comme ayant été à la charge de son enfant, lorsque, âgée de quarante-cinq ans seulement, exempte de toute infirmité, elle tire ses ressources d'une petite propriété et d'un commerce soumis à la patente.

Cassation (Ch. sociale) 30 Novembre 1939

V<sup>ve</sup> LASSERRE c/ ..... "La Providence"

Rec. acc. trav. 1939 p.292

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

*Service Central :*

*Région :*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Références :*

*Observations :*

AOÛT - SEPTEMBRE - OCTOBRE - NOVEMBRE

1940

S.B

SOCIETE NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
-----

Août - Septembre - Octobre - Novembre 1940  
-----

CONTENTIEUX  
-----

JURISPRUDENCE  
-----

CHEMIN de FER

Fiches N<sup>os</sup> 288 à 317

-----

ACCIDENTSTraversée des voies

Traversée imprudente de l'initiative du voyageur - Accident mortel - Non-responsabilité du chemin de fer.

En voulant gagner hâtivement le quai où stationnait un autorail assurant la correspondance de son train, un voyageur s'était dirigé vers le seul passage laissé libre par le stationnement en gare du convoi d'où il venait de descendre. Un train, arrivant en sens inverse, causa sa mort.

L'imprudence de la victime avait été d'autant plus grande qu'elle empruntait journellement le chemin de fer et n'ignorait certainement pas que la correspondance était assurée lorsque les retards ne sont pas trop considérables. La victime ne pouvait non plus ignorer le passage habituel d'un train croiseur à ce moment de la journée.

Elle devait savoir également que les voyageurs ne doivent pas emprunter un passage conduisant à d'autres voies, sans y avoir été invités par les agents du chemin de fer. Ce sont là des règles qui régissent le contrat de transport et toute infraction à celles-ci exonère le transporteur.

Tribunal civil de Lunéville

15 avril 1940

Veuve HENRY c/ S.N.C.F.

## ACCIDENTS

### Quais - Installations réglementaires

Chute et blessures d'une voyageuse en descendant d'une voiture arrêtée au-dessus d'une déclivité de quai, aménagée pour le passage des chariots à bagages.

Accident exclusivement imputable à la voyageuse.

Dans la plupart des gares, la manutention des bagages a nécessité l'établissement de passages pour chariots. La différence de niveau entre quai et passage n'est jamais telle qu'elle constitue une solution de continuité dangereuse par elle-même. Ce sont là d'ailleurs des installations réglementaires dont le contrôle échappe à la compétence des tribunaux ordinaires, comme toutes les questions relatives à l'aménagement des gares avec leurs voies d'accès, quais d'embarquement et accessoires divers nécessités par le service.

La voyageuse, d'après le propre exposé de faits de son assignation, avait pu se rendre compte de la disposition des lieux où la voiture s'était arrêtée; elle avait pu également évaluer la distance qui séparait le marchepied du sol. Dans ces conditions, elle ne pouvait s'en prendre qu'à elle-même si elle avait fait une chute en sautant sur la voie, soit qu'elle ait mal calculé son élan, soit qu'elle se soit mal reçue sur le sol.

L'obligation de conduire le voyageur à destination dans des conditions parfaites de sécurité paraît devoir être admise sans restriction lorsque la personne transportée a joué un rôle absolument inactif; mais cette même obligation ne saurait être retenue d'une manière aussi générale lorsque le voyageur, conservant son initiative, a agi de sa seule volonté et n'a pas su veiller à sa propre sécurité, alors que ses faits et gestes échappaient au contrôle du transporteur.

Un accident survenu dans ces conditions doit être

attribué à l'impéritie de la personne qui en est victime.  
Il constitue pour le transporteur la cause étrangère  
prévue par l'article 1147 du Code civil, l'exonérant de  
responsabilité.

Tribunal de commerce de la Seine (3<sup>e</sup> Ch.)

1<sup>er</sup> Mars 1940

D<sup>me</sup> TERRASSE c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS

Voyageur trouvé mort dans un fossé de la voie ferrée  
Descente, selon toutes présomptions, d'un train en marche -

Non-responsabilité du chemin de fer.

Les diverses constatations effectuées par la gendarmerie et le Service du Contrôle de l'Etat établissaient que la victime était descendue volontairement d'un train en marche. En raison de la vitesse acquise, elle avait été projetée sur le parapet d'un pont où elle s'était fracturé le crâne.

La volonté de descendre du train s'expliquait par le fait que le voyageur avait dépassé la station pour laquelle lui avait été délivré, la veille, un billet d'aller et retour trouvé dans une de ses poches après l'accident.

Or, si le transporteur est tenu d'amener le voyageur sain et sauf à destination, cette obligation cesse dès que ledit voyageur a dépassé les limites pour lesquelles le contrat a été conclu. Ne peut donc être imputé au chemin de fer l'accident mortel survenu à une personne qui avait franchi le terme du voyage indiqué par le billet et qui avait commis la faute grave de descendre d'un train en marche.

Cour d'appel de Toulouse 11 Juin 1940

V<sup>ve</sup> BELLOT c/ S.N.C.F.

ACCIDENTSAttentat terroriste

Non-responsabilité du chemin de fer - Fait d'un tiers

L'enquête civile et le dossier de la procédure criminelle établissaient que les graves blessures reçues par une voyageuse provenaient de l'éclatement d'un engin explosif disposé dans sa voiture par un tiers. Cette voiture venait de la région frontrière du sud-ouest à une époque (1937) où divers attentats étaient consommés ou tentés pour entraver les transports en direction de l'Espagne.

Il y avait là le fait d'un tiers exonérant le chemin de fer de la responsabilité qu'il encourt, en principe, lorsque le voyageur n'arrive pas sain et sauf à destination.

Cour d'appel d'Aix 7 Mai 1940

S.N.C.F. c/ D<sup>lle</sup> BON

ACCIDENTSPortières

Faute d'un voyageur qui, négligeant d'assurer son équilibre dans un train en marche, se trouve projeté contre une portière dans des conditions telles qu'elles en déterminent l'ouverture.

Chute sur le ballast et blessures.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Cour d'appel d'Orléans 7 Mai 1940  
(statuant comme cour de renvoi)

S.N.C.F. c/ BAECHLER

Principaux motifs de l'arrêt:

" Attendu qu'il résulte des faits révélés par le  
" rapport de l'expert et des déclarations du demandeur lui-  
" même, que se trouvant incommodé par la chaleur dans son  
" compartiment, BAECHLER s'est levé pour retirer son pardes-  
" sus - que le dos tourné à la portière et tout près de  
" celle-ci, il a alors perdu l'équilibre par suite d'un  
" cahot, s'est appuyé contre cette portière qui s'est ouver-  
" te occasionnant sa chute à l'extérieur.

" Attendu que tous les documents de la cause ont  
" établi qu'il ne s'est produit aucun cahot exceptionnel au  
" moment de l'accident et que la portière qui fonctionnait  
" normalement était fermée au départ du train, tout au  
" moins au cran d'arrêt.

" Attendu, dans ces conditions, que le fait par  
" BAECHLER, homme très grand et très lourd, d'avoir pris  
" dans le wagon une position si instable que la moindre se-  
" cousse normale du train ait pu le projeter contre la por-  
" tière dans des conditions telles que ce heurt en ait

" déterminé l'ouverture, constitue de sa part une faute  
" grave qui a été la cause déterminante et unique de l'ac-  
" cident dont il se plaint, faute de nature à exonérer  
" complètement la S.N.C.F. de la responsabilité du trans-  
" porteur."

ACCIDENTSIndemnité - Ayants droit

Seul un intérêt légitime, juridiquement protégé, peut ouvrir droit à indemnité.

Malgré la généralité des termes de l'article 1382 du Code civil, la jurisprudence, après quelques hésitations, exige que le demandeur en réparation du dommage causé par une infraction à la loi pénale, justifie non d'un dommage quelconque, mais de la lésion d'un intérêt légitime juridiquement protégé. Ainsi la réparation n'est due qu'autant que le demandeur est lié à la victime par des liens légalement susceptibles de servir de fondement à une obligation valable (Cass. 18 février 1938, G.P. 1938.2.70 - Cass. 13 février 1937, G.T. 1937.I.467).

Dans l'espèce, l'action en dommages-intérêts exercée contre le chemin de fer était basée sur un accident mortel survenu à un enfant naturel, recueilli et élevé par le mari de la mère. L'aide apportée par ce dernier à l'enfant avait été effective et continue, mais il ne s'ensuivait pas moins qu'elle avait été fournie bénévolement, sans obligation de la continuer. Cette aide n'était pas susceptible de servir de fondement à une obligation valable. Dès lors l'action de l'intéressé en réparation du préjudice matériel et moral que lui avait causé la mort de l'enfant ne pouvait être déclarée recevable.

Cour d'appel de Besançon 20 Mai 1940

S.N.C.F. et COURTAT c/ HESPERGER

- appel d'un jugement rendu, le 13 février 1940, par le Tribunal de Lure -

PASSAGES à NIVEAU

Accident mortel survenu à un motocycliste qui, par un brouillard épais, vient se jeter, à une vitesse de 70 à 80 klms à l'heure sur les barrières fermées d'un P.N.

Eclairage réglementaire.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Le jour de l'accident, en octobre, vers 21 heures, un brouillard opaque rendait la visibilité presque nulle. Les gendarmes, dès leur arrivée sur les lieux, constatèrent que les deux lanternes à pétrole signalant le passage à niveau étaient éclairées réglementairement; en outre, un feu rouge, non obligatoire, signalant la fermeture de chaque barrière, fonctionnait normalement.

Les dépositions reçues au cours des enquêtes de la gendarmerie et du Contrôle de l'Etat établissaient avec suffisamment de précision que la responsabilité de l'accident incombait entièrement au motocycliste qui, avec l'imprudence et l'insouciance de son jeune âge - dix-huit ans - circulait la nuit, par un brouillard épais, à une vitesse de 70 à 80 klms à l'heure. Aucune faute ne pouvait être relevée à la charge du chemin de fer.

Cour d'appel de Chambéry 28 août 1940

V<sup>ve</sup> SOGNI c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 3 juillet 1939, par le Tribunal civil de Chambéry -

ENQUETES - Tardiveté

Demande d'enquête sur des faits remontant à vingt-cinq ans.

Rejet.

Tribunal civil de la Seine (6<sup>e</sup> Ch.)

4 mai 1940

BOURAHLA BELKACEM c/ P.L.M. Réseau Algérien

Extrait du jugement:

" Attendu que par conclusions signifiées le 10  
" février 1939, le demandeur a articulé plusieurs faits  
" et offert d'en rapporter la preuve; que certes leur per-  
" tinence est évidente mais qu'il ne paraît pas néanmoins  
" possible d'ordonner l'enquête sollicitée;

" Attendu, en effet, qu'il s'est écoulé 25 ans entre  
" le jour de l'accident et l'introduction de l'instance;  
" que la Compagnie défenderesse qui, au moment des faits  
" eût été en mesure de faire entendre tous les agents  
" alors présents sur les lieux, se trouve aujourd'hui dans  
" l'impossibilité de fournir les éléments d'une contre-  
" enquête par suite de la disparition de ces mêmes agents  
" et notamment du chef de gare qui est décédé;

" Attendu que l'inaction prolongée de BOURAHLA  
" BELKACEM, qui n'est imputable qu'à lui-même, ne doit pas  
" préjudicier à la Compagnie des Chemins de fer P.L.M. et  
" qu'il convient, par suite, de rejeter comme mal fondée  
" la demande dont est saisi le Tribunal".

ANIMAUXEntassement - Défaut d'accompagnement - Séjour prolongé en gare d'arrivée.

Fautes de l'expéditeur et du destinataire dégageant la responsabilité du transporteur.

Il s'agissait d'une expédition d'animaux faite au tarif à vitesse unique, d'après lequel le chargement et le déchargement sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et destinataires.

Il est en outre stipulé aux conditions d'application de ce tarif que les expéditeurs peuvent charger par wagon autant de têtes de bétail qu'ils jugent convenable, pourvu qu'il ne puisse en résulter aucun danger pour les animaux. De plus, les expéditeurs doivent donner aux bêtes, pendant toute la durée du transport, les soins nécessaires à leur conservation.

Or, en entassant 50 porcs dans un wagon de 15 mètres carrés, la capacité normale du véhicule se trouvait sensiblement dépassée. Pour ce nombre d'animaux, à raison de 37 décimètres carrés par tête, la superficie du wagon aurait dû atteindre 18 mètres carrés 50. Aucun convoyeur n'avait été chargé de donner, en cours de route, les soins qui pouvaient se révéler nécessaires.

Dans le but évident d'éviter les frais supplémentaires qu'aurait occasionnés l'utilisation d'un wagon de plus vastes dimensions, l'expéditeur avait surchargé le véhicule mis à sa disposition. Cela ne pouvait être évidemment qu'à ses risques et périls. En agissant ainsi et en ne faisant pas accompagner les animaux, l'expéditeur avait incontestablement commis une grave imprudence dont il devait supporter les conséquences.

De son côté, le destinataire, malgré les invitations

pressantes du chemin de fer avait laissé ces 50 porcs séjourner pendant plus de trente heures dans le wagon en gare.

Le Tribunal a, en conséquence, rejeté la demande en 13.500 frs de dommages-intérêts exercée contre le chemin de fer pour les 15 animaux trouvés morts à l'arrivée.

Tribunal de commerce de Gournay-en-Bray

10 mai 1940

FOURNIER c/ S.N.C.F.

Machine insuffisamment calée dans la caisse  
utilisée pour son transport.

Parties lourdes arrachées de leur logement par la  
force d'inertie - Avaries.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Le bâti de la machine (appareil à repasser)  
était solidement fixé à la face inférieure d'une caisse;  
mais, à 1<sup>m</sup>10 de hauteur environ, toute la partie supérieure  
très lourde du mécanisme n'avait pas été calée.

Pendant la marche du train, la force d'inertie  
agissant sur cette partie de la machine avait arraché des  
rouleaux de leur logement, déterminant le bris de diverses  
pièces annexes et de flasques avant et arrière. Par contre,  
des pièces fragiles, mais solidement fixées sur le fond de  
la caisse, non seulement n'avaient pas été brisées, mais  
n'avaient subi aucun déplacement.

L'emballage révélait ainsi un vice caché. Des  
cales bien disposées auraient formé un ensemble, emballage-  
machine, sur lequel la force d'inertie se serait exercée  
in globo et non pas sur certaines parties seulement de l'ap-  
pareil.

Tribunal de commerce de la Seine (7<sup>e</sup> Ch.)

9 avril 1940

Etablissements FLORI c/ S.N.C.F.

EMBALLAGES - - CHOCS

Avaries à un wagon de mobilier attribuées par expert à la défectuosité du chargement et à un tamponnement.

Responsabilité de l'expéditeur-chargeur fixée aux 9/10<sup>e</sup>

Tribunal civil de Nantua (jugeant commercialement)

17 avril 1940

Extrait de ce jugement basé tout entier sur conclusions d'expertise que le Tribunal qualifie de précises, .  
catégoriques et formelles :

" Attendu que du rapport de l'expert qui s'est livré  
" à un travail minutieux et complet, il résulte que, de la  
" simple vue de la disposition du chargement, il est possi-  
" ble de dire que ce chargement a été fait d'une façon  
" anormale; qu'il a examiné attentivement de quelle façon  
" les colis avaient été amarrés dans le wagon et qu'il a  
" constaté que les meubles étaient placés, soit du côté droit  
" soit du côté gauche du wagon, le centre n'étant occupé que  
" par une baignoire et des pots de fleurs, lesquels d'ail-  
" leurs étaient tous brisés; qu'il a constaté notamment  
" qu'une cuisinière en faïence avec garniture nickelée, au  
" lieu d'être posée sens dessus dessous, était posée sur ses  
" pieds (un de ceux-ci était cassé); que cette cuisinière  
" n'avait aucun emballage de protection; qu'une petite table  
" à ouvrage était posée contre la baignoire; qu'au cours  
" d'un choc reçu par le wagon (peut-être au cours d'un sim-  
" ple tamponnement d'accrochage) la baignoire n'a pas bougé,  
" mais la table a perdu ses quatre pieds; qu'une autre table  
" de cuisine en bois dur, qui a toutes les apparences d'une  
" grande solidité, a eu trois pieds sur quatre cassés; que  
" les fauteuils sont chargés les uns sur les autres, sans  
" aucune enveloppe pour garantir le velours; que les cadres

" des tableaux sont posés de ci, de là sans aucun emballage; qu'une grande glace à cadre doré est posée contre un des montants du wagon sans aucun emballage; que néanmoins cette glace est en bon état; que des objets fragiles se trouvent sous des caisses assez lourdes; qu'il n'y a presque pas de paille pour garnir entre les divers objets mobiliers; que certaines caisses de vaisselle avaient un emballage convenable alors que d'autres n'en avaient aucun;

" Que l'expert a donc été amené à déclarer qu'à son avis le mobilier ne pouvait arriver à destination en bon état (soit par défaut d'emballage, soit par pose défectueuse des objets dans le wagon); que cependant, pour que les dégâts fussent aussi importants un tamponnement dut avoir lieu, mais que la plus grande faute incombe à celui qui a fait le chargement;

" Qu'il y a lieu de faire un partage de la responsabilité des dégâts; que l'expert propose 1/10<sup>e</sup> à la charge de la S.N.C.F. et 9/10<sup>e</sup> à la charge de l'entreprise TRANSCO qui a fait le chargement.

FÛTS

Eclatement d'un fût de vin blanc doux, dû à  
l'insuffisance du trou d'évent - Vice propre dégageant  
la responsabilité du chemin de fer.

L'insuffisance du trou d'évent percé dans la  
bonde des futailles est un défaut de conditionnement. Or,  
il est de principe et de jurisprudence que le transporteur  
ne peut être responsable du conditionnement des marchan-  
dises remises entre ses mains et qu'un conditionnement  
défectueux constitue une faute de la part des expéditeurs.

Tribunal de commerce d'Issoire 9 Août 1940

GUILMET c/ S.N.C.F.

Pommes de terre non protégées contre la gelée -  
Avaries.

Faute de l'acheteur.

Les avaries de gel subies par les pommes de terre étaient dues au fait qu'aucune précaution n'avait été prise pour les protéger contre la gelée.

Leur vente s'était entendue en vrac, sur wagon départ, sans aucune indication d'emballage. D'après le contrat-type français pour le commerce des pommes de terre le vendeur est tenu de veiller à ce que la marchandise soit bien emballée, mais l'acheteur peut, sous sa responsabilité, renoncer à cet emballage. Dans la circonstance, l'acheteur s'était abstenu de prévoir, lors de la conclusion de la vente, un emballage de nature à parer à un accident de gel possible; il n'avait pas formulé la moindre protestation ou réserve, au reçu de la facture de son vendeur, laquelle mentionnait "envoi en vrac" et ne comportait aucuns frais d'emballage, alors qu'aux termes de l'article 17 du contrat-type, la paille et le carton chargés avec la marchandise, pour la protéger contre la gelée, sont facturés par le vendeur au prix de revient.

En ce qui concerne le gel proprement dit, il ne peut être contesté que ce phénomène atmosphérique constitue un cas de force majeure qui n'est pas de nature à engager la responsabilité du transporteur. Cette responsabilité ne peut jouer que si le transporteur a commis une faute à laquelle le gel peut être attribué, ou s'il a contribué à accentuer les effets du gel.

Dans l'espèce le chemin de fer avait livré la marchandise dans les délais impartis et il n'avait pas à prendre plus de précautions que n'en avait prises l'expéditeur lui-même.

Tribunal de commerce de la Seine (3<sup>e</sup> Ch.)

16 Février 1940

DUPRE c/ DENEYE c/ S.N.C.F.

EXPEDITIONS CONTRE REMBOURSEMENTEnvoi des fonds - Contrat indivisible

L'expédition contre remboursement qui oblige le chemin de fer à transporter la marchandise, à en recevoir le prix pour le compte de l'expéditeur, puis à faire remise des fonds à ce dernier, constitue un contrat qui, bien que générateur de plusieurs obligations, n'en est pas moins unique.

Il s'ensuit que l'action en restitution de la taxe pour le transport de finances et valeurs, indûment perçue par le chemin de fer en sus de la taxe "ad valorem", dérive du contrat de transport; comme telle, elle est soumise à la prescription de deux ans (... cinq ans à l'époque de l'expédition...) de l'article 108 du Code de Commerce.

Cassation (Ch. civile) 2 septembre 1940

S.N.C.F. c/ LACROIX

Gaz. Pal. 18 Oct. 1940

LETTRE D'AVIS

Preuve de son envoi par les registres des gares -  
Le chemin de fer n'a pas à supporter les retards de la  
Poste.

Tribunal de commerce de Chartres 30 janvier 1940

S.N.C.F. c/ ANDRIVON

Extrait du jugement :

" Attendu qu'il est de jurisprudence que la preuve  
" de l'envoi de l'avis d'arrivée d'une marchandise est  
" suffisamment faite par les indications du registre à  
" souche de la gare qui a envoyé cet avis; que les frais  
" de magasinage sont dus à partir de l'envoi au destina-  
" taire de l'avis de l'arrivée de la marchandise et non à  
" partir de la réception de cet avis par le destinataire ;  
" que ces frais de magasinage seraient dus même si l'avis  
" d'arrivée n'était pas parvenu au destinataire; que si  
" l'Administration des Postes n'a pas remis la lettre en  
" temps voulu et à l'endroit spécifié, ANDRIVON n'a qu'à  
" s'adresser à elle pour obtenir, s'il y a lieu, une in-  
" demnité, mais que la S.N.C.F. ne saurait supporter les  
" fautes non commises par ses préposés; qu'ANDRIVON doit  
" donc être condamné au paiement de la somme réclamée."

FAUSSE DECLARATION sur la nature de la  
marchandise.

- Redressement de la taxe et dommages-intérêts.

Les fausses déclarations sur la nature des  
marchandises impliquent le droit pour le chemin de fer de  
poursuivre le redressement des taxes inexactement appli-  
quées.

- allocation de 300 frs de dommages-intérêts  
pour résistance injustifiée à la demande du chemin de fer -

Tribunal civil d'Etampes (jugeant commercialement)

6 mars 1940

S.N.C.F. c/ S<sup>té</sup> industrielle des abattoirs parisiens

DECLARATION DE VALEURDéclaration de valeur inférieure à la valeur réelle des marchandises.

Indemnité pour perte proportionnellement calculée sur la valeur déclarée.

Pour bénéficier d'un prix de transport plus réduit, une expédition de bagages était déclarée valoir seulement 3.000 frs, alors que les trois colis qui la composaient représentaient une valeur de 30.000 frs. Poids 78 kilos.

Deux colis ne purent être présentés à l'arrivée. Le chemin de fer, se basant sur leur poids, établi par différence, 47 kilos, proposa un règlement limité aux 47/78<sup>e</sup> de la somme déclarée (3.000 frs) et non de la valeur véritable des bagages.

Le Tribunal a entièrement adopté ce mode de calcul de l'indemnité à allouer. Aux termes de l'article II50 du Code civil, le débiteur de bonne foi n'est tenu de payer que les dommages-intérêts qu'il a prévus ou pu prévoir au moment du contrat.

La jurisprudence est constante dans l'application de ce principe en matière de transport :

Cour d'appel de Paris 24 mai 1928  
Cassation (Ch. civ.) 3 août 1932  
Cour d'appel de Paris 10 décembre 1935  
Cassation (Ch. civ.) 11 juin 1936

Le contrat primitivement conclu mentionnant une valeur de 3.000 frs, par application de cette jurisprudence la responsabilité du transporteur devait être limitée à cette valeur déclarée, sans qu'il puisse être question de valeur réelle.

Tribunal de commerce de Perpignan 16 Avril 1940

SALME c/ LAFFORGUE... S.N.C.F.

STATIONNEMENTWagons particuliers

Les wagons appartenant aux particuliers sont assujettis aux mêmes règles que ceux du chemin de fer en ce qui concerne les droits de stationnement dus en cas de dépassement du délai de déchargement. La quotité de ces droits est fixée, pour les premiers, par l'article 62 et pour les seconds par l'article 63 des Tarifs Généraux; ces droits sont dus quel que soit le motif du retard apporté au déchargement. (Dépotage retardé par le gel dans la tuyauterie de vidange).

Tribunal civil de Pithiviers(jugeant commercialement)

5 Septembre 1940

POIRIER c/ S.N.C.F

TAXES

Prix de vente calculé en fonction du prix du transport, sans influence sur une demande du chemin de fer en différence de taxe.

La créance née d'un droit du chemin de fer à percevoir, après coup, une différence de taxe ne peut donner lieu à compensation au cas où le destinataire aurait vendu la marchandise à un prix établi sur la base du prix de transport calculé trop bas.

Avant de vendre leurs marchandises, les destinataires ont l'obligation de vérifier ou de faire vérifier l'exactitude des prix de transport sur la base des tarifs publiés.

Amstgericht de Breslau 23 Mai 1939

Bulletin des Transports internationaux 1940  
p. 303

Indemnité forfaitaire de manoeuvre

relative à l'envoi et à la reprise de wagons chargés sur une voie de débord.

Bien-fondé de cette rémunération de services fixée contractuellement.

Aux termes d'une convention relative à l'utilisation d'un tronçon de voie, une entreprise d'évacuation d'ordures ménagères devait verser au chemin de fer une redevance de douze centimes par tonne.

Après plusieurs années, au cours desquelles cette convention fut exécutée sans incident, le chemin de fer fut saisi d'une demande en remboursement de 28.108 f,95 qui auraient été perçus indûment. Il y aurait eu, d'après le demandeur, violation de l'article 63 du décret du 11 novembre 1917 qui réglementait, à l'époque, la police des chemins de fer. Cet article, inchangé d'ailleurs dans le nouveau décret du 11 septembre 1939, était ainsi libellé:

" Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux Publics".

La redevance prévue à la convention aurait constitué, selon le requérant, une taxe de transport et, comme elle n'avait pas été homologuée par le Ministre, il y aurait eu perception illégale.

Il résultait cependant des documents versés aux débats que la convention intervenue entre les parties était régie par les Conditions générales des traités pour l'utilisation d'un tronçon de voie de gare. Or, l'article 5 de ces Conditions Générales précise que les manoeuvres d'envoi et de reprise sur le tronçon spécialisé donnent lieu au paiement, par l'usager, d'une redevance forfaitaire calculée soit par manoeuvre, soit par tonne, dans les conditions fixées par le traité.

Cette redevance n'avait donc pas le caractère d'une taxe soumise à homologation, ainsi que le prétendait le demandeur; elle n'avait aucun caractère illégal.

Cour d'appel de Paris (2<sup>e</sup> Ch.) 26 août 1940

DOBROUCHKESS c/ S.N.C.F.

-appel d'un jugement rendu, le 27 décembre 1937, par le Tribunal de commerce de la Seine -

INCENDIESMarchandise en cours de déchargement

Incendie dû au fait d'un tiers (préposé du destinataire)  
- Non-responsabilité du transporteur.

Le chemin de fer ne saurait être recherché pour des avaries pouvant se produire au cours d'opérations de déchargement, lorsque la manutention des marchandises doit être effectuée par le destinataire à ses risques et périls.

Dans la circonstance, après avoir allumé un feu de bois au-dessous d'un camion pour faciliter son remplissage de goudron amené par wagon-citerne, l'employé d'un destinataire s'était absenté. Du goudron porté à l'ébullition s'était répandu sur le foyer, puis enflammé et avait fait exploser le réservoir d'essence du camion. De là le feu s'était communiqué au wagon.

Sans contestation possible la cause génératrice de l'incendie était imputable au préposé du destinataire, lequel demeurerait civilement responsable du préjudice causé à la société propriétaire du wagon.

Quant au chemin de fer, sans qu'il y ait lieu d'examiner si, malgré la livraison du wagon au destinataire, il pouvait être recherché par le propriétaire du véhicule, il était fondé à invoquer le "fait du tiers" l'exonérant de toute responsabilité aux termes de la jurisprudence (Cassation 3 janvier 1938).

Tribunal de commerce de Lyon 7 août 1940

Sté chimique de GERLAND c/ Sté E.R.B.E.R. et S.N.C.F.

TRAVAUX PUBLICS

Domage causé à des terrains maraîchers par un remblai faisant obstacle à l'écoulement des eaux.

Non-responsabilité du chemin de fer, les faits constitutifs du dommage étant postérieurs à l'établissement de la voie ferrée.

De nombreuses années après la construction d'une voie ferrée, bordant en remblai des tourbières, le sol avait fait l'objet de travaux d'assèchement qui avaient permis de transformer les anciens marécages en terrains potagers très productifs.

Plus récemment encore, des modifications avaient été apportées au régime des eaux d'une rivière voisine.

Malgré les issues pratiquées dans le remblai de la voie, des inondations préjudiciables aux terrains aménagés se produisirent. Les propriétaires prétendirent rendre le chemin de fer responsable de cet état de choses. Or, aucun rapport de cause à effet n'existait entre le dommage invoqué et le travail public en cause : le dommage résultait de faits postérieurs à la construction de la ligne et absolument étrangers à la voie ferrée.

Les demandeurs ont été déboutés de leur action contre la S.N.C.F.

Conseil de Préfecture interdépartemental de Bordeaux

10 mai 1940

Association Syndicale des Marais de Pont l'Abbé Aval  
c/ S.N.C.F.

### EXPROPRIATIONS

Fixation de l'indemnité d'expropriation à un chiffre inférieur à celui proposé par l'administration.

Les dispositions du décret du 8 août 1935, spécialement celles du chapitre III, confèrent à la commission arbitrale et au tribunal une large initiative dans la recherche des éléments devant servir à la détermination de l'indemnité.

Ces dispositions ne reproduisent pas la défense, qui était faite au jury par l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, d'allouer une indemnité inférieure aux offres de l'administration, laquelle ne fait plus d'offres mais soumet à la commission arbitrale des propositions si elle tient pour inacceptables les prétentions que l'intéressé doit prendre l'initiative de formuler dans une demande; ces propositions ne sauraient être considérées comme limitant le pouvoir d'appréciation et de décision de la commission arbitrale et du tribunal.

Par suite, le tribunal ne commet pas un excès de pouvoir en fixant l'indemnité à un chiffre inférieur à celui proposé par l'administration.

Cassation (Ch. civile) 28 août 1940

Chevalier la Berthe c/ S.N.C.F

Gaz. Pal. 4 octobre 1940

PERSONNEL

Contrat de travail - (article 44 du Statut du Personnel).

La femme agent, dont la situation dépend statutairement de celle de son mari et qui, par suite d'une mutation du mari, se trouve classée dans un emploi moins rétribué, ne peut prétendre à redressement de salaire, à une reconstitution de carrière et à un reclassement.

Tribunal civil de la Seine (7<sup>e</sup> Ch.)

25 octobre 1940

S.N.C.F. c/ D<sup>me</sup> L A U D Y

- appel d'un jugement rendu, le 27 janvier 1939 par le Conseil des Prud'hommes de la Seine -

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Lésion sans traumatisme - Application de la loi  
du 9 avril 1898.

Toute lésion dont le travail, même normal, a été la cause ou l'occasion, doit être considérée, sauf preuve contraire, comme résultant d'un accident au sens de la loi du 9 avril 1898;

Il n'est pas nécessaire que la lésion soit le résultat d'un traumatisme si celle-ci est la conséquence de l'action violente et soudaine d'une cause extérieure;

Dès lors que sont constatés tout à la fois l'accident et la lésion, la victime remplit la double condition nécessaire et suffisante pour bénéficier du droit à indemnité, et elle n'en peut être privée que s'il est justifié que la lésion est due uniquement à un état morbide antérieur, abstraction faite de toute cause extérieure survenue au temps et au lieu du travail.

Cassation (Ch. civ.) 22 janvier 1940

MARTINEZ c/ La Morue française

Rec. hebdomadaire Dalloz 1940 p.110

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Apprenti se rendant à un cours professionnel -

Accident sur le trajet - Inapplicabilité de la loi du  
9 avril 1898.

L'apprenti était tenu de suivre ce cours aux termes de son contrat d'apprentissage. Il s'agissait là d'une obligation imposée, non en vertu d'instructions du patron, mais en exécution des lois des 25 juillet 1919 et 30 mars 1929 sur l'organisation de l'enseignement technique. Les apprentis, comme leurs employeurs, doivent se conformer à ces lois.

Dans le cas particulier, le chef d'entreprise n'avait pas contraint son apprenti à suivre tel itinéraire ou à employer tel moyen de transport plutôt que tel autre.

Cassation (Ch. sociale) 11 avril 1940

BARBIER c/ Société P. LUCHARD

Rec. hebdomadaire Dalloz 1940 p.116

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Maladies professionnelles - Enumération limitative  
de la loi du 25 octobre 1919.

Il ne suffit pas qu'une maladie ait son origine dans le travail pour que l'action en réparation du dommage subi de ce fait par l'ouvrier soit nécessairement soumise aux dispositions de la loi du 9 avril 1898; il faut encore que cette maladie figure sur les listes limitatives de la loi du 25 octobre 1919, complétée par la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1931.

En conséquence, le juge du fond refuse à bon droit d'appliquer au cas de l'intoxication lente subie par un ouvrier et qui ne compte pas au nombre des maladies dites professionnelles garanties, l'interdiction du recours au droit commun qui est édictée par l'article 2 de la loi de 1898 à l'égard des seuls ouvriers pouvant se prévaloir du risque professionnel.

Cassation (Ch. sociale) 16 août 1940

Mines et Usines de SALSIGNE c/ TROTOBAS

Gaz. Pal. 9 octobre 1940

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Ascendants - Ressources suffisantes -

Rejet d'une demande de rente

Cour d'appel de Nancy 17 janvier 1940

MORE c/ S.N.C.F.

Principaux motifs de l'arrêt :

" Attendu que le droit à une rente viagère accordée aux  
" ascendants par l'article 3 de la loi du 9 avril 1898 est  
" subordonné à la seule condition qu'ils établissent le préju-  
" dice résultant pour eux de ce qu'ils étaient à la charge du  
" défunt;

" Attendu qu'il ressort des dépositions des témoins que  
" MORE Angelo ne possède ni immeuble, ni valeurs mobilières,  
" qu'il a six enfants mineurs dont cinq ne sont pas aptes à  
" travailler et que son fils Henri Victor lui venait en aide  
" en lui remettant des sommes d'argent;

" Mais attendu qu'il résulte des dépositions des mêmes  
" témoins ainsi que des documents versés aux débats, que MORE  
" Angelo est âgé de 52 ans, qu'il n'a aucune invalidité et  
" qu'il travaille régulièrement en qualité de maçon à l'entre-  
" prise Avignon et Musso à Mézières, qu'il a réalisé pendant  
" l'année 1937, un salaire de 12.820 frs et pendant l'année  
" 1938, un salaire de 13.870 frs, qu'il perçoit en outre les  
" allocations familiales, qu'au surplus, les témoins n'appor-  
" tent aucune précision sur le nombre et la régularité des  
" versements faits par Henri Victor MORE à son père;

" Qu'ainsi il n'est pas établi que le demandeur était à  
" charge de la victime, que sa demande en allocation de rente  
" est mal fondée, qu'il échet de l'en débouter.

- appel d'un jugement rendu, le 24 avril 1939, par le  
Tribunal civil de Briey -

ACCIDENTS DU TRAVAILTravail en commun

Chargement d'un wagon sous la conduite des agents du chemin de fer. Inapplicabilité du recours contre le tiers responsable prévu par l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

L'employé d'un expéditeur qui, pour la manoeuvre d'un wagon destiné au chargement de marchandises, se place en fait sous la surveillance et la conduite des agents d'une gare, ne peut, en cas d'accident dans le travail, exercer contre le chemin de fer le recours prévu par l'article 7 de la loi de 1898. Il y a, en effet, travail en commun excluant toute action des ouvriers d'un employeur contre l'autre chef d'entreprise.

Cour d'appel de Grenoble 8 Mai 1940

S.N.C.F. c/ Les Travailleurs français

- appel d'un jugement rendu, le 31 mars 1939, par le tribunal civil de Vienne -

ACCIDENTS DU TRAVAILMutilés de guerre

Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, al. 2 de la loi du 25 novembre 1916, lorsque la réduction permanente de capacité résultant d'un accident du travail a été aggravée par le fait d'une blessure de guerre préexistante, le chef d'entreprise est exonéré de la quotité correspondant à cette aggravation, non seulement en ce qui concerne la rente allouée à la victime, mais encore en ce qui concerne celles de ses ayants droit.

Ceux-ci ne pouvant prétendre à l'allocation d'une rente qu'au cas de décès de leur auteur, il s'ensuit nécessairement que, dans l'intention du législateur, l'expression "réduction permanente de capacité" doit s'entendre de toutes les conséquences de l'accident pouvant aller jusqu'à la mort de la victime.

Si donc les conséquences d'un accident du travail n'ont été mortelles qu'en raison de l'infirmité de guerre dont était atteinte la victime, une part des rentes allouées à ses ayants droit incombe au Fonds spécial de Prévoyance des blessés de guerre.

Cassation (Ch. sociale) 7 mars 1940

Fonds de Prévoyance des blessés de guerre c/ D<sup>me</sup> BRUOT  
et autres

Gaz. Pal. 2 août 1940

Juin / Juillet / Août 1941

FICHES

N° 379 à 408

S.B

SOCIETE NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Juin - Juillet - Août  
1941

CONTENTIEUX

JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fiches N<sup>os</sup> 379 à 408

---:---:---:---

(379)

TRANSPORT DES VOYAGEURSAccidents

Voyageuse glissant sur un bout de cigarette jeté à terre - Fracture du col du fémur -

- Accident imputable à la faute exclusive de la victime.

Est légalement justifié l'arrêt qui, dans un accident survenu à une voyageuse glissant sur un bout de cigarette, à sa descente du métropolitain, constate que la victime aurait pu facilement éviter sa chute si elle avait pris soin de regarder à terre. Son inattention qu'aurait seule pu excuser une affluence considérable de voyageurs sur le quai, - laquelle n'était même pas alléguée, - constituait une faute personnelle.

Cassation (Ch. req.) 18 Février 1941

D<sup>lle</sup> BARACCA c/ C<sup>ie</sup> du Chemin de fer métropolitain  
de Paris

Gaz. Pal. 1941 - I - 356

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Traversée des voies - Accident mortel - Faute exclusive du voyageur.

Est légalement justifié l'arrêt qui écarte la responsabilité du chemin de fer, à l'occasion de l'accident mortel survenu à un voyageur qui traversait les voies, en retenant que la victime avait commis l'imprudence la plus caractérisée, - imprudence aggravée par une inobservation des règlements, - en s'engageant sur un passage planchéié disposé en travers des rails, sans y avoir été invité par les agents du chemin de fer. Cette interdiction était d'ailleurs formellement rappelée par des panneaux placés sur les quais.

Les héritiers de la victime étaient mal fondés à soutenir que, dans la circonstance, l'inobservation des règlements aurait été en quelque sorte rendue nécessaire par le fait que l'unique agent, chargé d'intervenir pour permettre la traversée des voyageurs, était occupé, à un endroit éloigné, à recevoir les billets. Le voyageur, qui a conclu le contrat de transport ne peut, en effet, pour des raisons de commodité et ne pas être retardé, se soustraire aux règlements qui régissent ce contrat.

Cassation (ch. req.) 14 janvier 1941

D<sup>lle</sup> - DARCY c/ S.N.C.F.

Gaz. Pal. 1941 -I- 132

TRANSPORT DES VOYAGEURSAccidents

Voyageuse prétendant avoir glissé, en descendant de voiture, sur un marchepied mouillé par la pluie.

Fait non établi, la voyageuse ayant omis d'en faire la déclaration immédiate aux agents du chemin de fer.

Obligation pour les voyageurs de veiller eux-mêmes à leur propre sécurité.

Cour d'appel de Paris 3 avril 1941

D<sup>lle</sup> SAMSON c/ S.N.C.F.

Principal motif de l'arrêt :

" Considérant qu'on ne saurait méconnaître qu'il  
" incombe au voyageur de veiller lui-même à sa propre sauve-  
" garde et que, dans les manifestations de son activité en  
" cours de trajet, il doit prendre les précautions normales  
" pour que la sécurité que lui doit son transporteur ne soit  
" pas compromise par son manque d'attention ou de prudence;  
" qu'il n'est pas excessif de juger qu'il doit notamment,  
" lorsqu'il pose le pied sur un marchepied de descente, avoir  
" jeté un coup d'oeil sur celui-ci et s'être ainsi rendu  
" compte de ses dimensions et de l'humidité dont la pluie ré-  
" cente ou actuelle a pu le recouvrir."

L'accident était survenu le 24 février. Le 2 mars seulement le chemin de fer en était avisé. Plus tard encore, la voyageuse tenta d'établir le mauvais état du marchepied, puis sa propre chute dans un "creux".

Le Tribunal et la Cour ne se sont pas arrêtés à ces considérations tardives, ne reposant sur aucune base précise. Ils ont l'un et l'autre déclaré l'accident uniquement attribuable à l'imprudence de la victime.

- appel d'un jugement rendu, le 4 mai 1939, par le Tribunal de commerce de la Seine.

## TRANSPORT DES VOYAGEURS

### Indemnités

Fixation d'indemnité à un taux inférieur à celui dérivant du pourcentage d'invalidité causé par l'accident, - étant donné le genre d'activité auquel se livrait la victime.

Deux conjoints, grièvement blessés dans un accident de chemin de fer, tiraient leurs principales ressources de l'exploitation d'un commerce de café et de vente d'objets de piété.

Malgré leurs blessures, ils continuèrent à réaliser des gains aussi substantiels qu'antérieurement à l'accident.

Les indemnités fixées par le Tribunal avaient été rigoureusement calculées d'après les pourcentages d'invalidité permanente fixés par les experts, 75% pour l'époux, 50% pour l'épouse, soit 275.000 frs au premier et 125.000 frs à la seconde.

Sur appel, la Cour, tenant compte des profits et avantages matériels que l'état des blessés leur avait permis de conserver, a réduit ces chiffres à 165.000 frs pour l'époux et à 100000 frs pour son conjoint.

Cour d'appel de Paris 25 Avril 1941

Epoux CHIPPAUX c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 7 juin 1938 par le Tribunal de commerce de la Seine -

TRANSPORT DES BAGAGES

Article II50 C. civ. - Limitation de responsabilité.

En cas de perte de bagages, le transporteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qui ont pu être prévus au moment de la formation du contrat.

Un voyageur est donc mal fondé à réclamer 12.000 frs pour une malle perdue, - celle-ci contenant, d'après ses dires, un manteau de 10.000 frs, - s'il s'est abstenu de faire une déclaration de valeur comme l'y obligeait l'article 8 des tarifs généraux.

L'imprévoyance du voyageur avait été plus grande encore : pour l'ensemble de ses colis, y compris la malle perdue, il ne s'était couvert que par une assurance de 5.000 frs.

Compte tenu d'une somme de 4.000 frs payée par la Compagnie d'assurances le chemin de fer s'est donc vu simplement condamné à 2.000 frs de dommages-intérêts.

Tribunal de commerce de Toulon 30 avril 1941

V<sup>ve</sup> ZSCHOKKE c/ S.N.C.F.

ACCIDENTSVoies de manoeuvres

Destinataire blessé en fermant une porte de wagon -

Non-responsabilité du chemin de fer.

Ne pouvant manoeuvrer seul la porte d'un wagon chargé de pommes de terre, un destinataire demanda à un homme d'équipe de l'aider. Tous deux se mirent à pousser la porte; mais, au moment même où celle-ci allait se refermer, le destinataire crut devoir écarter de la main droite un sac qui gênait la fermeture. Il ne put retirer sa main à temps et eut tout l'avant-bras contusionné.

En droit, le chemin de fer n'avait pas le wagon sous sa garde au moment de l'accident. Le destinataire déchargeait seul et sans l'aide du personnel de la gare qui n'était nullement tenu de manutentionner la marchandise. Si un agent du chemin de fer avait prêté son aide au destinataire, cela n'avait été qu'à titre purement bénévole et non en qualité de préposé de l'administration.

Dans de telles conditions, la responsabilité de l'accident incombait totalement au blessé.

Tribunal de commerce de la Seine  
31 octobre 1940

S.N.C.F. c/ JOUAN

PASSAGES à NIVEAU

---

Accidents

P.N. attendant à une gare - Accident mortel survenu  
à une voyageuse - Non-responsabilité du chemin de fer.

Vraisemblablement dans le but de raccourcir son chemin, une voyageuse avait, à sa descente de train, longé le quai de la gare jusqu'à un passage à niveau tout proche. Les barrières en étaient fermées. Arrivée à cet endroit, la voyageuse voulut franchir les voies derrière le dernier wagon du train qu'elle venait de quitter; elle se jeta malencontreusement sur un convoi arrivant en sens inverse et fut mortellement atteinte.

Du fait de sa venue jusqu'au passage à niveau, alors que l'utilisation du chemin suivi était interdite, la victime devait être considérée comme sortie de l'enceinte de la gare et le chemin de fer était dès lors délié de ses obligations de transporteur à son égard. Assimilée à une usagère de la route, elle ne pouvait s'engager sur les voies, les barrières du passage à niveau étant fermées, que par les portillons latéraux et à ses risques et périls.

Cour d'appel de Paris 10 avril 1941

S.N.C.F. c/ MENANDAIS

- appel d'un jugement rendu, le 28 juin 1939, par le Tribunal civil de Corbeil -

PASSAGES à NIVEAU NON GARDES

Tamponnement d'automobile

Accident imputable à la faute exclusive du conducteur de la voiture.

Le jour où l'accident s'est produit, il faisait très mauvais temps, la pluie tombait avec violence et le vent soufflait en tempête. Le conducteur avait fermé les rideaux de toile de sa voiture, rideaux munis de lunettes en celluloïd; il approcha ainsi du passage à niveau sans se rendre compte qu'un train allait lui barrer la route. Trois personnes trouvèrent la mort dans l'accident.

L'automobiliste avait eu le tort, avant de s'engager sur le passage, de ne pas s'être assuré que la voie était libre.

Sur le terrain de l'article 1382 du Code civil la responsabilité totale de l'accident lui incombait donc. Il en était de même sur celui de l'article 1384 § 1, la présomption légale de responsabilité se trouvant écartée au profit du chemin de fer puisqu'il était, d'autre part, établi que l'accident était dû exclusivement à la faute du conducteur de la voiture.

Cour d'appel de Paris 16 Juin 1941

V<sup>ve</sup> AVELINE c/ FLEUREAU & S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 4 mai 1938, par le Tribunal civil de Châteaudun -

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Matériel

Demande irrégulière de wagons - Chemin de fer non  
responsable du matériel fourni.

Tribunal de commerce de la Seine  
31 janvier 1941

LEVEQUE c/ S.N.C.F.

Motifs du jugement :

" Attendu qu'une expertise judiciaire ayant constaté  
" que la mort des deux vaches était due à un wagon trop  
" étroit et qui n'avait pas la superficie réglementaire,  
" LEVEQUE en ses motifs, prétend que la gare expéditrice devait  
" lui fournir un wagon de superficie suffisante pour le nom-  
" bre des vaches présentées;

" Mais attendu que des débats, il ressort que la  
" demande du wagon litigieux - et qui faisait partie d'une  
" demande collective de 15 wagons de 15<sup>m2</sup> effectuée par un  
" Sieur BOURDEAUX - n'indiquait ni la nature, ni le nombre  
" des animaux et ce, contrairement aux dispositions de l'ar-  
" ticle 45 des tarifs généraux de la S.N.C.F. applicable aux  
" chemins de fer normands;

" Que la S.N.C.F. n'avait pas à fournir un wagon  
" de plus grande superficie, la demande de wagon n'ayant ainsi  
" pas été régulière;

" Et que vainement LEVEQUE viendrait prétendre que sa  
" déclaration d'expéditeur tiendrait lieu de demande de wagon  
" régulière."

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### Tarifs

Minimum de tonnage - Application à la marchandise  
et non au wagon.

A l'occasion de l'expédition faite en grande vitesse, en septembre 1933, d'un wagon chargé d'un lot de 4.950 kgs de raisin et d'un lot de 3.500 kgs de tomates, le chemin de fer avait appliqué, comme étant à l'avantage de l'expéditeur, non pas une taxe unique d'après le poids total des marchandises et calculée suivant le barème le plus élevé, mais deux taxes différentes avec minimum de chargement de 5.000 kgs ou avec obligation de payer pour ce poids à chacune de ces deux catégories de marchandises, suivant leurs barèmes respectifs IV et VIII du tarif spécial grande vitesse N° 3-103, y compris les réductions de prix différentes qu'ils comportaient.

Sans contester l'applicabilité de la taxe susvisée et soutenant que les tomates considérées comme constituant un simple excédent de poids devaient bien être taxées d'après leur poids réel de 3.500 kgs suivant leur barème propre, mais sans une nouvelle application de ladite clause de minimum de chargement, le destinataire réclama de ce chef au chemin de fer le remboursement d'une somme de 229 frs 30, à titre de trop perçu .

Accueillie en première instance, cette demande n'a pas été maintenue par la Cour Suprême, qui a cassé le jugement pour le motif ci-après:

" Attendu qu'il résulte des dispositions mêmes du

" tarif spécial grande vitesse N° 3-I03, dont l'applica-  
" bilité avait été requise par l'expéditeur, que ses  
" barèmes sont établis sur la base d'une seule catégorie  
" de marchandises par wagon, au poids minimum de 5.000  
" kilogrammes; que, d'autre part, aux termes de l'article  
" 60 ter, § 4, des tarifs généraux grande vitesse, éga-  
" lement applicables en l'espèce, les poids des marchan-  
" dises dans un wagon complet ne peuvent être additionnés  
" que si ces marchandises sont assujetties par les tarifs  
" aux mêmes barèmes et soumises aux mêmes conditions  
" particulières; d'où il suit qu'en décidant que la taxa-  
" tion applicable aux tomates devait être établie d'après  
" leur poids réel sans tenir compte de la clause de mini-  
" mum de poids et en condamnant, en conséquence, la Compa-  
" gnie à rembourser comme trop perçu la somme de 229 f 30,  
" le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé."

Cassation (Ch. civ.) 2 Avril 1941

S.N.C.F. c/ TACK

- cassation d'un jugement rendu par le Tribunal de com-  
merce de la Seine, le 7 janvier 1937 -

( 389)

TRANSPORT DES MARCHANDISESEmballagesI - Protection insuffisante de récipients en fer blanc.

Une expédition de cocose en estagnons de fer blanc était arrivée à destination en partie avariée.

Les experts évaluaient le dommage à une dizaine de mille francs. Au cours de leur examen, ils avaient constaté que les récipients étaient séparés les uns des autres par une quantité insuffisante de paille. Par suite des vides existant entre eux, les estagnons s'étaient heurtés pendant les manœuvres.

On devait en conclure, comme l'avaient fait les experts, que les avaries constatées à l'arrivée étaient la conséquence de l'insuffisance du paillage de protection sans que le chemin de fer ait en aucune façon à être recherché à ce sujet.

Cour de Grenoble 9 Avril 1941

S.N.C.F. c/ S<sup>té</sup> DROIN et autres

- appel d'un jugement rendu, le 26 juillet 1939 par le Tribunal de commerce de Grenoble -

II - Absence d'emballage.

Des pièces de fonte simplement posées sur le plancher d'un wagon s'étaient entrechoquées et détériorées. Or, la nature même de ces objets nécessitait un conditionnement spécial, capable d'assurer leur protection efficace contre les risques

inhérents à leur transport par voie ferrée.

Le défaut total d'emballage constituait un vice propre de l'expédition, exonérant le chemin de fer de la présomption de responsabilité mise à sa charge par l'article 103 du Code de commerce.

Tribunal de commerce de la Seine 12 Février 1941

Etablissements DURENNE et du Val d'Osne  
c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISESFûts

Mauvais état - Vétusté - Non-responsabilité du chemin de fer, en cas de perte du contenu.

Sur quinze fûts renfermant de l'essence de badiane, produit coûteux, l'un perdit, en cours de transport, la totalité de son contenu et un autre 106 kgs de liquide. Ces fûts en tôle extra-mince étaient de fabrication très légère, sans aucun cerclage ou renfort embouti. L'épaisseur du métal était réduite de moitié environ par oxydation ancienne.

Ils étaient, d'autre part, bosselés sur toute leur surface, au point d'avoir perdu leur forme cylindrique; bosselages tels que les tôles n'étaient plus en équilibre moléculaire et pouvaient facilement se fendre ou se fêler sous l'action externe des trépidations, des variations de température ou de la dilatation du contenu.

Le fût sur lequel avait été relevé le manquant de 106 kgs d'essence avait enfin une fente ancienne, insuffisamment obturée avec de la soudure à l'étain, alors qu'une brasure ou une soudure autogène aurait été nécessaire.

Jamais un expéditeur consciencieux n'aurait dû employer de semblables récipients. Ce fait constituait de sa part une faute lourde.

Tribunal civil de Bourgoin jugeant commercialement  
28 avril 1941

Produits chimiques du Dauphin c/ ADRIAN et S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Lettre d'avis

Chemin de fer régulièrement dispensé d'adresser des lettres d'avis.

Destinataire responsable de sa négligence à venir prendre livraison.

Une marchandise destinée à l'exportation était arrivée à Marseille, le 6 janvier, au soir, alors qu'elle aurait dû être à la disposition du destinataire, ce même jour au matin. Celui-ci, qui avait dispensé le chemin de fer de l'aviser de l'arrivée de ses envois, ne s'était présenté à la gare que le 8 janvier. Or, le paquebot sur lequel la marchandise devait être embarquée pour l'Amérique était parti de la veille.

L'expédition avait été néanmoins acheminée ultérieurement sur sa destination mais les acheteurs américains n'avaient consenti à en prendre livraison que moyennant un rabais de 10.000 frs. C'est cette somme que le destinataire entendait récupérer sur le chemin de fer.

Il a été débouté de sa demande.

Le Tribunal a estimé que le préjudice éprouvé dépendait non pas du léger retard du chemin de fer qui, dans la circonstance, n'aurait pas entraîné de conséquences dommageables, mais de la négligence apportée par le destinataire à prendre livraison de son expédition.

Tribunal de commerce de la Seine 24 avril 1941

FRANCE-EXPORTATION c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Chargement

Canot automobile mal arrimé - Avaries - Responsabilité  
de l'expéditeur-chargeur.

Tribunal de commerce de la Seine 22 octobre 1940

MEYER c/ S<sup>té</sup> MANGILI et autres

Principaux motifs du jugement :

" Attendu qu'il résulte des débats que la forme  
" du bateau du type planeur à fond plat exigeait que l'ar-  
" rimage du bateau par des cordages fût effectué avec un  
" soin particulier pour empêcher le déplacement du bateau  
" d'arrière en avant.

" Que la disposition des cordages en diagonale  
" telle qu'elle avait été effectuée d'un bout à l'autre du  
" wagon ne pouvait avoir d'efficacité en ce sens;

" Que c'est en raison de ce défaut d'arrimage  
" que le bateau au cours du transport a pu se déplacer sur  
" son berceau de 0<sup>m</sup> 75, pour se trouver en porte à faux dans  
" la position qui a occasionné les avaries;

" Attendu que c'est à l'expéditeur qu'incombait  
" en la circonstance la responsabilité du chargement".

TRANSPORT DES ANIMAUX.

Animaux laissés en liberté

Défaut d'accompagnement

Mort accidentelle - Non-responsabilité du chemin de fer.

En chargeant 17 bêtes dans un wagon de superficie insuffisante - 15 m<sup>2</sup> - l'expéditeur avait déjà commis une grosse imprudence, mais il l'avait aggravée en laissant les animaux en liberté. Toute bête, qui par fatigue ou bousculade venait à se coucher, se trouvait ainsi dans l'impossibilité de se relever et avait à subir le poids des autres animaux.

Tenu, aux termes du tarif applicable à l'expédition, de donner aux animaux transportés tous les soins nécessaires pour assurer leur conservation, l'expéditeur qui avait la possibilité d'obtenir un permis d'accompagnement gratuit, s'était abstenu de faire convoier les animaux, ce qui eut pu éviter, dans une certaine mesure, par une surveillance attentive, les conséquences fâcheuses de l'entassement et du défaut de tout moyen d'attache. A l'arrivée une bête avait été trouvée morte et une autre avait dû être abattue.

Les fautes multiples et certaines de l'expéditeur exonéraient le chemin de fer de toute responsabilité.

Tribunal de commerce de la Seine 31 janvier 1941

LEVEQUE c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISESForce majeure

## Pillage consécutif à un bombardement

Le pillage d'un wagon de tissus, consécutif au bombardement d'une gare, où, sur 40 agents, 7 furent tués et 19 blessés (bombardement de la gare de Folligny, le 17 juin 1940) constitue un cas de force majeure de nature à exonérer le chemin de fer de toute responsabilité.

- Rejet d'une demande en 1.694.304 francs de  
dommages-intérêts -

Tribunal de commerce de la Seine 23 Mai 1941

VANDEVOORDE c/ S.N.C.F.

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### Stationnement

Application littérale des tarifs, l'état de guerre et l'arrivée massive de wagons ne constituant pas en eux-mêmes un cas de force majeure.

La réclamation du chemin de fer portait sur 22.569 frs pour droits de stationnement de 75 wagons de houille, en gare de Vannes, dans la période du 30 octobre au 12 décembre 1939.

La Société "l'Energie électrique de la Basse-Loire", destinataire opposait à la demande formée contre elle par l'administration :

1°- que les circonstances de force majeure résultant de la guerre ne lui avaient pas permis de décharger dans le délai de 24 heures à compter des avis téléphoniques;

2°- que la brièveté exceptionnelle d'acheminement des wagons, mis à sa disposition avant l'expiration des délais réglementaires de transport, avait empêché la société de prendre ses dispositions pour leur déchargement en temps voulu.

Le Tribunal a rejeté ces moyens de défense et condamné l'"Energie électrique de la Basse Loire" à payer au chemin de fer l'intégralité des 22.569 frs dus.

Voici les motifs du jugement :

" Sur le premier moyen :

" Attendu qu'on ne saurait considérer comme un  
" cas de force majeure, l'état de guerre qui a seulement  
" rendu l'exécution d'un contrat plus difficile;

" Que les raisons invoquées par la Société l'Energie  
" Electrique à savoir : l'arrivée d'un grand nombre de wa-  
" gons dans un temps restreint, la rareté des moyens de  
" déchargement et l'insuffisance d'un personnel peu appro-  
" prié au travail demandé et résultant des réquisitions  
" militaires ne constituent que des difficultés que la so-  
" ciété a pu prévoir en faisant des commandes massives et  
" qui, en tous cas, ne mettent pas obstacle à la perception  
" des droits de stationnement;

" Attendu que les tarifs homologués des chemins de  
" fer ont force de loi et qu'il ne peut y être dérogé;

" Sur le second moyen :

" Attendu que le Tribunal ne saurait retenir le  
" reproche de la rapidité des expéditions, fût-elle inhabi-  
" tuelle, avant les délais réglementaires et qui n'aurait  
" pas permis au destinataire de prendre des dispositions  
" pour libérer les wagons, non plus que le défaut de mise en  
" demeure;

" Attendu, en effet, que la diligence de la mise  
" à disposition de la marchandise transportée ne peut cons-  
" tituer qu'un avantage au profit du destinataire et prêter  
" à critique à l'encontre de l'administration qui est en  
" droit de réduire ou d'épuiser les délais qui lui sont  
" accordés;

" Que, d'autre part, il n'est pas besoin d'une mise  
" en demeure pour faire courir les frais de stationnement,  
" alors que l'avis d'arrivée des wagons fait courir les  
" délais de déchargement."

Tribunal de commerce de Vannes 14 Mars 1941

S.N.C.F. c/ Energie Electrique de la Basse-Loire

TRANSPORT DES MARCHANDISESWagons-réservoirs

Perte de liquide par tubulure usagée - Vice  
propre du réservoir établi - Renversement de la preuve.

En prouvant qu'un wagon-foudre était atteint d'un vice propre et caché, c'est-à-dire ignoré du chemin de fer, tout au moins au départ et en démontrant que l'expéditeur avait commis une faute grave en utilisant un wagon dont les pièces principales étaient usées, le transporteur renverse à son profit la charge de la preuve.

Au surplus, il est de jurisprudence constante que le chemin de fer n'a pas à se substituer aux propriétaires de véhicules pour l'entretien de l'étanchéité des foudres et, qu'en dehors des organes de sécurité, la reconnaissance au départ du bon état des wagons-réservoirs n'incombe nullement au chemin de fer.

Cour de Montpellier 1<sup>er</sup> Avril 1941

S<sup>té</sup> - BALMEFREZOL c/ S.N.C.F.

APPAREILS DE LEVAGE

Avaries à une marchandise au cours de son déchargement -

Non-responsabilité du chemin de fer

D'après l'article 19 des tarifs généraux les appareils de levage sont mis à la disposition des expéditeurs et destinataires sous la condition formelle que la manutention ait lieu pour eux avec toutes ses conséquences de droit et à leurs frais. Ils sont ainsi seuls responsables des avaries occasionnées par leur imprudence, notamment celle qui résulte, pour décharger un cadre contenant du mobilier, de l'emploi d'élingues dont les appareils de fixation sont de section plus grosse que la gorge des crochets fixés au cadre à manutentionner.

Tribunal de commerce de Nantes 3 Avril 1941

DEVAUX et S.N.C.F. c/ V<sup>ve</sup> GUEUSQUIN

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### Colis express - Délais

Droit du chemin de fer à l'intégralité des délais de transport.

-( conditions de la livraison en gare et de la livraison à domicile "par express")-

Il ne peut y avoir de retard légal lorsque le colis express est remis à son destinataire, avant l'expiration de la totalité des délais de transport, y compris le délai de livraison à domicile.

L'article 3, chapitre I, du tarif des colis express précise que, dans les localités pourvues d'un service de factage, la livraison est toujours faite à domicile. Lorsque le destinataire désire que les expéditions soient tenues à sa disposition, en gare, il doit notifier à cet effet au chef de gare, et par lettre recommandée, un ordre général et permanent. L'ordre est valable pour un an.

Cette formalité est de rigueur. Une simple démarche faite pour obtenir la livraison de colis express, en gare, ne saurait remplacer la notification écrite, prévue par le tarif.

Le tarif des colis express permet, en outre, au destinataire de recevoir le colis, dans les deux heures de son arrivée (article 7), lorsque l'expéditeur en a fait la demande. Dans ce cas, l'expéditeur doit porter, sur l'imprimé qui lui est remis, après les mots "livraison à domicile", la mention "par express".

A défaut de l'une ou l'autre de ces formalités,

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

(C.I.M. art. 2I §§ 2 et 3)

modification du contrat de transport

Les expéditeurs doivent prendre toutes dispositions pour que les modifications qu'ils désirent apporter au contrat de transport puissent parvenir à temps aux gares intéressées.

A cette fin, l'article 2I § 3 de la C.I.M. prévoit l'envoi d'avis téléphoniques ou télégraphiques; mais il précise que l'emploi de ces moyens rapides d'information doit faire l'objet d'une demande expresse de l'expéditeur auquel en incombent les frais. A défaut de cette demande spéciale, les gares intéressées sont avisées des modifications apportées au contrat de transport par la voie administrative, naturellement plus lente.

Il ne peut, dans ce cas, être fait grief au chemin de fer que les modifications demandées au contrat arrivent après livraison de la marchandise au destinataire primitif; les expéditeurs doivent se prémunir contre une telle éventualité en usant des possibilités de communication rapide prévues par l'article 2I de la C.I.M.

Cour d'appel de Bordeaux 17 Juin 1941

S<sup>té</sup> DOUX c/ S<sup>té</sup> GONDRAND.... et S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 15 mars 1940, par le Tribunal de commerce de Bordeaux -

TRANSPORTS EN PERIODE DE GUERRE (décret du 23 décembre 1939)

Perte - Valeur de la marchandise au jour de l'expédition - Condition de remboursement exclusive de tous autres dommages-intérêts.

Aux termes de l'article 3 du décret du 23 décembre 1939, en cas de perte totale ou partielle, l'indemnité due pour préjudice justifié est limitée à la valeur de la marchandise perdue, au jour et lieu de l'expédition.

Lorsque la perte a été totale les frais de douane, de transport et autres qui auraient pu être déboursés, sont ajoutés au prix de la marchandise. Si la perte n'a été que partielle, il n'est alloué qu'une part proportionnelle de ces frais.

Ces remboursements, rigoureusement limités, sont exclusifs de toutes autres indemnités, notamment pour manque à gagner.

Tribunal de commerce de Mâcon 3 avril 1941

CHAMBE c/ S.N.C.F.

En ce même sens :

Trib. com. Béziers 16 juin 1941 - V<sup>ve</sup> BONNET

Trib. com. Vannes 27 juin 1941 - Brasserie vanne-  
taise

Trib. com. Bayonne 2 Mai 1941 - BACHOS

Trib. com. Perpignan 18 mars 1941 - DOT

Trib. com. Limoges 5 février 1941 - Sté vinicole  
du Centre

Trib. com. Pezenas 3 février 1941 - CARTAYRADE

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Livraison à un tiers - Prescription (Art. 108 C. Com.)

La livraison de la marchandise à un tiers équivaut à la perte totale.

En conséquence, l'action en indemnité doit être intentée dans le délai d'un an à compter du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée.

Cour d'appel d'Alger 14 février 1939  
MOHAMED SELAYAH c/ Chemins de fer algériens

Ann. Ch. fer et Tram. 1940 p. 31

DOMAINE

Immeuble destiné à l'agrandissement d'une gare -  
Locataire commerçant - Inapplicabilité de la loi sur la propriété commerciale.

Un immeuble acquis par le chemin de fer et destiné à l'agrandissement d'une gare fait partie du domaine public de l'Etat. L'Administration est donc fondée à se prévaloir des dispositions de l'article 18 de la loi du 30 Juin 1926 pour refuser à un locataire commerçant le renouvellement de son bail, sans être tenue au paiement d'une indemnité d'éviction.

Cassation (Ch. soc.) 28 Mars 1941

BESSOT c/ S.N.C.F.

Dalloz- Rec. analytique 1941 p.215

RAIL - ROUTE

Toute infraction à la réglementation routière est par elle-même une cause de préjudice pour le chemin de fer, sans que le dommage ait à être précisé dans ses détails

Intervenu comme partie civile dans une affaire d'infraction aux dispositions réglementant la coordination du rail et de la route, le chemin de fer avait vu rejeter sa demande de dommages-intérêts, sous prétexte qu'il n'était pas prouvé que, si le transport litigieux n'avait pas été effectué par route, il l'aurait été nécessairement par le chemin de fer et par le chemin de fer seul.

La Chambre criminelle de la Cour de Cassation a cassé cet arrêt en précisant que la Cour d'appel avait "méconnu tant l'intérêt direct du chemin de fer autorisé à exploiter un service analogue au service indûment organisé par le prévenu que la possibilité du préjudice susceptible de résulter pour lui d'un fait de concurrence illicite prenant sa cause dans l'infraction poursuivie".

Cassation (ch. crim.) 22 avril 1941

S.N.C.F. c/ C...

- cassation d'un arrêt rendu, le 4 mai 1939, par la Cour d'appel de Caen -

### ACCIDENTS DU TRAVAIL

Imprudence du blessé au cours des soins -

Décès - Exclusion du décès dans le calcul des indemnités des ayants droit.

Si les conséquences imposées par un traitement médical constituent elles-mêmes un accident du travail lorsque ce traitement forme avec le traumatisme un tout indivisible, il en est autrement quand l'ouvrier, venu dans une clinique pour y subir une anesthésie et une intervention chirurgicale nécessitées par un accident, est décédé non des suites de cette intervention mais d'une imprudence délibérée consistant à quitter la clinique malgré l'interdiction du chirurgien, à regagner de nuit à pied son domicile par une température inclémente sans pardessus, grelottant sous ses vêtements, imprudence qui a déterminé la congestion pulmonaire dont est mort l'ouvrier.

L'aggravation de l'état de l'ouvrier survenue dans ces circonstances n'est pas le résultat de l'accident du travail; et, par suite, la veuve et les enfants mineurs de l'ouvrier sont sans droit à faire état de la mort de l'ouvrier pour invoquer la loi du 9 avril 1898.

Cour d'appel de Paris 14 février 1941

FEVRE & C<sup>ie</sup> c/ V<sup>ve</sup> de PELLEGRINI

Gaz. Trib. 26 avril 1941

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Faute inexcusable

Coups portés à un contre-maître - Risque d'en recevoir-  
Faute inexcusable de l'ouvrier.

Doit être considéré comme ayant commis une faute inexcusable l'ouvrier qui est victime d'un accident, au cours d'une dispute avec un contre-maître.

En portant des coups à ce contre-maître, dont il venait de recevoir des observations, l'ouvrier s'exposait volontairement et en pleine connaissance de cause à de semblables voies de fait.

Tribunal civil de la Seine 31 octobre 1940

FRAMERY c/ "l'Europe"

Gaz. Pal. 1940 - II - 192

ACCIDENTS DU TRAVAILPreuves

Décès de maladie, trois mois après un accident -

Preuve du lien de causalité.

La victime d'un accident du travail ou ses ayants-droit ne peuvent invoquer la présomption légale d'imputabilité qu'autant que la lésion, sur laquelle est fondée la réparation, est survenue au cours ou à l'occasion du contrat de travail, c'est-à-dire au temps et au lieu du travail ou dans un temps très voisin; ou bien encore, au cours de l'évolution du traumatisme occasionné par l'accident.

Cette présomption disparaît et la charge de la preuve de causalité revient au demandeur lorsque, le traumatisme étant apparemment guéri ou consolidé, un certain temps s'est écoulé, sans que subsistât aucun fait permettant de relier la lésion à l'accident.

Cassation (ch. soc.) 20 février 1941

V<sup>ve</sup> - MARIE c/ S.N.C.F.

Gaz. Pal. 1941-I-359

N-B.- Rapprocher :

- Lésions apparues dans un temps voisin de l'accident - Pas de preuve à faire.

Cassation (ch. soc.) 26 décembre 1940

ROUSSEL c/ Entrep. FOUGEROLLES

Gaz. Pal. 1941-I-126

- Lésions apparues dans un temps appréciable après l'accident - Preuve.

Cassation (ch.soc.) 2 Janvier 1941

MORETTI c/ V<sup>ve</sup> SCHMITT

Gaz. Pal. 1941-I-126

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Tiers responsable

Gares communes - Accidents - La S.N.C.F. ne saurait être considérée comme tiers responsable.

Tribunal civil de Baugé 23 octobre 1940

S.N.C.F. c/ ROISSE  
S.N.C.F. c/ GROSBOLS

Extrait de ces deux jugements identiques, rendus le même jour :

" Attendu que le 22 mars 1929, un traité fut passé  
" entre l'Administration des chemins de fer de l'Etat et la  
" Société des chemins de fer économiques de l'Anjou pour l'u-  
" sage commun de la gare de Noyant Méon.

" Attendu qu'il résulte de cette convention  
" l'organisation d'un service commun attribuant aux employés  
" des chemins de fer de l'Etat la direction du mouvement des  
" trains dans la gare commune.

" Attendu que dans l'exécution de ladite conven-  
tion, l'Administration des chemins de fer de l'Etat agit en  
son nom personnel et non comme mandataire de la Société des  
chemins de fer économiques de l'Anjou.

" Attendu que, dans ces conditions, il échet de  
dire que la S.N.C.F., qui a succédé à l'ancienne Administra-  
tion des chemins de fer de l'Etat, ne peut être recherchée en  
qualité de tiers par la veuve ROISSE s'appuyant sur les dis-  
positions de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

ACCIDENTS DU TRAVAILTiers responsable

Grue mise avec son personnel à la disposition d'un chef d'entreprise - Accident - Défaut de qualité de tiers responsable du propriétaire de la grue.

Un conducteur de camion, au cours de son travail, avait été mortellement atteint par la benne, inopinément descendue d'une grue actionnée par le préposé de l'Office de navigation d'un port, alors qu'il venait de disposer son camion sous la grue pour recueillir des marchandises.

Les opérations de levage et celles de réception des marchandises déchargées sont en général des opérations distinctes, mais il s'établit parfois un lien nécessaire entre elles lorsque, comme dans la circonstance, il y a lieu, pour recevoir les marchandises dans un camion, de coordonner la manoeuvre du véhicule et de la grue transbordeuse. Le personnel de l'Office de navigation était, d'autre part, à la disposition de l'employeur de la victime. Un de ses employés surveillait la manoeuvre.

Les juges ont à bon droit déduit de ces constatations de fait que les opérations conjuguées des deux entreprises impliquaient un travail en commun, sur un même chantier, sous la direction unique de l'employeur de la victime et dégageaient en conséquence l'autre chef d'entreprise, qui ne pouvait être considéré comme tiers tenu des responsabilités de droit commun.

Cassation (ch. soc.) 19 décembre 1940

"Le Secours" c/ Office National de navigation du port de Bonneuil

Sirey 1940 - I - III

ACCIDENTS DU TRAVAILTiers responsable

Responsabilité partielle du tiers - Exonération  
proportionnelle du chef d'entreprise (Loi du 1<sup>er</sup> juillet 1938)

Lorsqu'un accident du travail est dû pour partie (1/4) à la faute d'un tiers, le chef d'entreprise est, aux termes de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1938, exonéré des indemnités légales jusqu'à concurrence, non pas des sommes mises à la charge du tiers, mais seulement de la fraction correspondant à la part de responsabilité du tiers.

Tribunal correctionnel de Lyon

4 février 1941

THONNERIEUX c/ Mutuelle Générale Française.....

Note : Premier jugement rendu sur ce point :

Aux termes de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898, l'indemnité versée à la victime d'un accident du travail par le tiers auteur de l'accident exonérait "à due concurrence le chef de l'entreprise des obligations mises à sa charge".

Ce texte a été profondément modifié par l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1938. Dorénavant "si la responsabilité du tiers n'est que partielle, le chef d'entreprise n'est exonéré que de la fraction des indemnités légales correspondant à la part de responsabilité du tiers, et pour le surplus il reste tenu vis-à-vis de la victime ou de ses ayants-droit".

Le chef d'entreprise n'est donc plus, comme le souligne le jugement ci-dessus, exonéré jusqu'à concurrence des sommes mises à la charge du tiers, mais seulement jusqu'à concurrence de la fraction des indemnités légales qui correspond à la part de responsabilité du tiers.

Gaz. Pal. 4 avril 1941

OCTOBRE-DECEMBRE 1941

Fiches ~~comptables~~ n<sup>os</sup> 409 à 442

S.B

SOCIETE NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Octobre - Décembre 1941

## CONTENTIEUX

## J U R I S P R U D E N C E

CHEMIN de FER

Fiches N<sup>os</sup> - 409 à 442

— : — : — : — : — : — : — : — : — : — : — :

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Accidents - Doigts écrasés dans une porte de w-c fermée par un voyageur.

Non-responsabilité du chemin de fer.

En sortant du w-c d'une voiture, un voyageur avait, un court instant, placé la main gauche dans l'encadrement de la porte; ses doigts furent écrasés, au moment où un autre voyageur refermait cette porte derrière lui.

Le second voyageur, en manoeuvrant normalement pour son usage personnel une porte qui ne pouvait qu'être fermée comme elle l'avait été, avait provoqué l'accident dans des conditions que le chemin de fer, autant que le voyageur lui-même, était hors d'état de prévoir ou d'empêcher.

Loin d'avoir commis une faute quelconque le transporteur se trouvait faire ainsi la preuve de l'intervention d'une cause étrangère qui le dégageait, vis-à-vis du blessé, de toute responsabilité dans l'exécution du contrat de transport.

Cour d'appel de Paris (5<sup>e</sup> Ch.) 13 octobre 1941

BAIXAS c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 14 Mars 1939, par le Tribunal civil de la Seine -

TRANSPORT DES VOYAGEURSAccident -

Trains mixtes - Voyageuse mortellement blessée en montant en marche, après avoir quitté sa voiture, au cours de manoeuvres nécessitées par la manutention de marchandises - Faute exclusive de la victime.

Après un premier arrêt, le long du quai normal des voyageurs, afin de permettre à ceux-ci de descendre et de monter, le train avait quitté la voie principale pour s'engager sur une voie de garage.

Au cours d'un deuxième arrêt, alors que le train était en manoeuvre, une voyageuse était descendue de voiture. Si, en agissant ainsi, elle n'avait pas enfreint littéralement le règlement de police des chemins de fer qui interdit aux voyageurs d'ouvrir les portières et de descendre avant l'arrêt des trains, elle avait tout au moins commis une imprudence, car, le service des voyageurs étant terminé, elle ignorait complètement la durée et le sens des manoeuvres qui devaient suivre. Voyant le train se mettre à nouveau en marche, elle crut à un départ et tenta de remonter en voiture, mais la portière ouverte de son compartiment buta contre l'angle du quai des marchandises, atteignit la voyageuse et la blessa mortellement.

L'interdiction de monter dans les trains pendant leur marche est formelle; elle est d'ailleurs édictée sous peine de sanctions. Dans la circonstance, l'inobservation de cette prescription avait été l'unique cause de l'accident et dégageait totalement la responsabilité du chemin de fer.

Tribunal civil de Pithiviers 3 Juillet 1941

LALANDE c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Accident - Soeur de la victime - Absence de tout préjudice.

L'action en indemnité prévue par l'article 1382 du Code civil appartient à tous ceux qu'un lien de parenté ou d'alliance unissait à la victime du fait dommageable; mais encore faut-il que soit établie l'existence d'un préjudice matériel ou moral, éprouvé par celui qui demande réparation.

Une cour d'appel ne fait qu'user de son pouvoir souverain d'appréciation en déniait l'existence d'un préjudice causé à la soeur de la victime d'un accident, en constatant que la demanderesse continue à vivre au sein de sa famille, dans les mêmes conditions qu'avant l'accident survenu à son frère, sous la seule réserve d'un train de vie moins opulent dû à d'autres circonstances.

Cassation ( Ch. req.) 9 juin 1941

D<sup>lle</sup> MARECHAL c/ S.T.C.R.P.

Dalloz - Rec. analytique  
1941, p. 277

TRANSPORT DES VOYAGEURSAccidents - Indemnisation

Demande en majoration de rente - Rejet.

D'après le demandeur, une aggravation sérieuse se serait produite dans son état depuis le jugement qui, à la suite d'un accident de chemin de fer, lui avait alloué une indemnité en capital et une rente viagère.

Cette demande a été rejetée, une expertise médicale établissant que l'état du blessé ne s'était pas aggravé depuis le jugement, si ce n'est normalement et du fait de son âge.

Tribunal civil de Montpellier 7 Novembre 1941

DELPECH c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS

Chute dans un escalier - Fracture d'une jambe.

- Non-responsabilité du chemin de fer -

L'accident, attribué par la victime à la défectuosité des marches d'un escalier, avait eu lieu dans les dépendances d'une gare de marchandises. La responsabilité éventuelle du chemin de fer ne pouvait donc être envisagée que sous l'angle des articles 1382 ou 1384 du Code civil, puisqu'on se trouvait ici en dehors de l'application d'un contrat de transport.

Or, il n'était pas possible d'invoquer à l'encontre de l'Administration la présomption légale de responsabilité de l'article 1384 § 1. L'accident n'avait pas eu pour cause le fait de l'escalier qui, en l'espèce, avait joué un rôle purement passif. Les marches n'en étaient, en effet, ni rompues, ni déplacées.

Examinée au sens de l'article 1382 du Code civil la question de responsabilité nécessitait, de la part du demandeur, la preuve de l'existence d'une faute du chemin de fer.

Or, aucun accident de même nature ne s'était produit sur cet escalier. Bien plus, aucune réparation n'y fut effectuée et aucun autre accident n'y survint dans la suite, alors que de nombreuses personnes l'utilisaient chaque jour.

La chute devait être attribuée au fait que la victime portait aux pieds des sabots garnis de caoutchouc qui l'exposaient à des chutes en raison de la non-adhérence du caoutchouc sur les marches d'escalier.

Tribunal civil de Bayonne 20 Mai 1941

PERCHICOT c/ S.N.C.F.

PASSAGES à NIVEAU

Portillons - Passant tué par un train croiseur -

Absence de responsabilité du chemin de fer.

L'accident s'était produit, la nuit, à un passage à niveau de 2<sup>e</sup> catégorie dont les barrières, à cette période de la journée, étaient fermées et non gardées; seuls les portillons à l'usage des piétons pouvaient être ouverts et franchis par eux sous leur propre responsabilité.

La voie étant à cet endroit en alignement droit sur plusieurs centaines de mètres, la victime, après le passage d'un premier train de marchandises, aurait pu apercevoir, en sens opposé, les lanternes d'un express arrivant à 72 Kms à l'heure. En ouvrant le portillon et en s'engageant sur le passage sans précaution suffisante, la victime avait commis une grave imprudence. Cette imprudence détruisait la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 § 1 du Code civil à l'encontre du chemin de fer, gardien de la chose inanimée qui avait causé le dommage.

Cour d'appel de Douai 16 Juillet 1941

V<sup>ve</sup> KANDORA c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 26 Juillet 1939 par le Tribunal civil de Valenciennes -

PASSAGES à NIVEAU

P.N. non gardé - Tamponnement d'automobile.

- Non-responsabilité du chemin de fer -

L'autorisation accordée au chemin de fer d'établir des passages à niveau non gardés ne le dispense pas, en dehors de l'observation des prescriptions réglementaires, de prendre toutes les mesures efficaces de sauvegarde que peuvent commander les circonstances. Mais, de son côté, l'usager de la route, qui veut traverser un passage à niveau n'ayant ni gardien, ni barrières, a l'obligation de ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est en vue.

De son propre aveu, le conducteur de l'automobile s'était avancé sur le passage à niveau alors que le train tamponneur était à faible distance et le mécanicien ne pouvait prévoir une telle imprudence. La faute grave commise par l'automobiliste non seulement exonérait le chemin de fer de la présomption de responsabilité mise à sa charge par l'article 1384 § I du Code civil, mais encore obligeait le conducteur de la voiture à réparer les avaries causées au matériel roulant et aux installations fixes de l'Administration, ainsi qu'à dédommager cette dernière des frais de transport en automobile d'une partie des voyageurs du train tamponneur, soit au total une dépense de 38.000 frs.

Cour d'Orléans 2 Avril 1941

S.N.C.F. c/ BROQUIN

- appel d'un jugement rendu, le 23 juin 1939, par le Tribunal de commerce de Romorantin -

RESPONSABILITE

Enfant blessé par l'éclatement d'un pétard -  
Responsabilité du chemin de fer non établie.

Il n'était pas prouvé que les blessures causées à l'enfant l'aient été par un pétard ayant appartenu au chemin de fer, bien que le pétard ait été ramassé par l'enfant dans les emprises de la voie.

La cause fondamentale de l'accident résidait de façon plus certaine dans l'imprudence de la jeune victime insuffisamment surveillée par ses parents.

En l'état de ces constatations le chemin de fer n'était pas tenu de réparer un préjudice auquel il était demeuré complètement étranger.

Cassation (Ch. req.) 29 septembre 1941

DIDIER c/ S.N.C.F.

TRANSPORT des MARCHANDISES

Contrat de transport - Récépissé

Ce n'est pas la déclaration d'expédition, mais le récépissé remis à l'expéditeur qui fait la loi des parties.

Dans l'espèce, un expéditeur, dont l'idée première était de demander le transport de tomates en grande vitesse, avait chargé la marchandise dans un wagon inapproprié à la circulation accélérée. Le chemin de fer ne put accepter l'expédition en G.V. Aucun autre wagon n'étant disponible, à ce moment, l'expéditeur, malgré la remise d'une déclaration G.V., consentit à ce que son envoi fût effectué en petite vitesse et accepta un récépissé P.V.

Les délais de petite vitesse ne permirent pas à la marchandise d'arriver sans avaries. La responsabilité en est restée à l'expéditeur qui avait délibérément convenu d'un mode d'expédition comportant des délais incompatibles avec la conservation de sa marchandise en bon état.

Cour d'appel de Dijon 13 Novembre 1941

S.N.C.F. c/ TEULIERES

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Marchandises déposées dans une gare - Absence de prise en charge - Disparition - Chemin de fer non responsable.

S'il est d'usage - préalablement à toute formation du contrat de transport - que les colis puissent être déposés en gare sans qu'il soit procédé à leur reconnaissance immédiate, cette tolérance a pour but de faciliter le service et le commerce. Le chemin de fer n'est pas lié par ce dépôt.

Il en est tout particulièrement ainsi lorsque les colis ont été déposés en l'absence de tout agent de l'Administration. En cas de disparition, la responsabilité du transporteur ne saurait être recherchée.

Tribunal de commerce de Cognac 31 octobre 1941

V<sup>ve</sup> HIRIGOYEN c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISESClassification

Barres d'acier provenant de la démolition de navires -  
Taxation comme "barres d'acier".

La classification, au regard des tarifs des marchandises transportées par chemin de fer, tient à leur nature même, sans égard à leur origine, à leur usage ou à la qualification donnée par l'expéditeur.

Le chemin de fer applique donc à bon droit le tarif des barres d'acier à des barres de 3 mètres de long provenant de la démolition de navires, qui avaient été déclarées par l'expéditeur comme "déchets d'acier" afin de bénéficier d'un tarif inférieur.

Cour d'appel de Paris 22 Novembre 1941

S.N.C.F. c/ BULABOIS

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### Tarifs

Taxation par wagon comportant demande de matériel et chargement - Omission de cette demande - Substitution de la taxe par expédition.

Lorsque, pour une expédition, la taxation "par wagon", qui résulte du tarif le plus réduit demandé par l'expéditeur, se trouve subordonnée tant à une demande de wagon qu'à une demande de chargement, le chemin de fer, à défaut par l'expéditeur d'avoir rempli ces deux conditions, est fondé à écarter la taxation par wagon et à appliquer la taxe par expédition; encore que l'expéditeur, ayant purement et simplement déposé les marchandises sur le quai, le chemin de fer en ait assuré le chargement, cette obligation lui incombant pour les marchandises auxquelles les barèmes sont applicables par expédition.

Cassation (Ch. civ.) 14 Mai 1941

S.N.C.F. c/ VAURY

Sirey 1941-I-127

TRANSPORT DES MARCHANDISESFûts

Fûts impropres au transport du liquide expédié -  
Perte d'une partie du contenu - Non-responsabilité du  
chemin de fer.

Ne pouvant se procurer des fûts métalliques pour le transport de moût concentré et désacidifié, un acheteur s'en était fait faire l'envoi en fûts de bois. Un coulage important s'ensuivit.

L'expert, appelé à examiner les fûts attribua la perte au dessèchement du bois provoqué par le contenu même des récipients, les moûts concentrés tendant à récupérer l'eau perdue lors de leur concentration. A moins, en effet, d'être revêtus intérieurement d'un enduit spécial empêchant le contact direct du liquide avec le bois, les fûts ordinaires sont absolument impropres au transport de ce produit.

Le chemin de fer ne pouvait être rendu responsable de l'utilisation d'emballage ne convenant pas au liquide transporté. Et il lui était impossible de constater le fait de visu. C'était à l'expéditeur seul, plus qualifié, qu'incombait le choix judicieux d'un emballage en rapport avec la nature d'une marchandise qu'il connaissait parfaitement.

Tribunal de commerce de Toulouse 21 Novembre 1941

CACHOU LAJAUNIE c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISESFûts

Mauvais état - Vice propre. (opinion d'un agent de la Régie sans portée).

A la suite de la constatation de traces de coulage sur une pipe d'alcool déroutée, une expertise avait fait apparaître que la perte de liquide était la conséquence du mauvais état du fût litigieux dont la pièce de fond maîtresse et une douelle étaient brisées de longue date et, en tout cas, avant la remise au transport.

Le vice propre de la chose étant incontestablement établi, le Tribunal a rejeté la demande d'indemnité formulée par le destinataire, sans vouloir retenir la déclaration de l'agent des Contributions Indirectes qui avait assisté au transvasement de l'alcool et attribuait le manquant à un choc en cours de transport, par suite des "traces de coulage sur le wagon transporteur".

Cet agent n'avait pas qualité, en effet, pour apprécier les causes de l'avarie et son appréciation était, de ce fait, inopérante.

Tribunal de commerce de Lyon 18 juillet 1941

Laboratoires S<sup>t</sup> Laurent c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISESVice propre révélé par un choc.

Le transporteur cesse d'être responsable des avaries qui se sont produites en cours d'expédition, lorsque l'accident survenu pendant le transport ne fait que mettre en évidence le vice propre de la marchandise.

Ainsi, doit être déclaré mal fondé en sa demande de réparation du dommage éprouvé le destinataire d'une caisse de 16 broches trempées dont cinq présentaient, par suite d'un choc subi en cours de route, des avaries identiques : une cassure concentrique d'une partie de la collerette, décollement d'ailleurs amorcé sur les broches parvenues entières.

L'expertise avait fait apparaître que ces détériorations étaient dues à un emballage défectueux et insuffisant, ainsi qu'à des malfaçons dans le traitement thermique (tapure de trempe), qui devaient les rendre inutilisables à l'arrivée.

Le choc survenu en cours de route n'avait donc fait que déceler un vice de fabrication certain et des avaries préexistantes à l'expédition, avaries engageant non la responsabilité du transporteur, mais celle de l'expéditeur.

Cour d'appel d'Amiens  
3 octobre 1941

S.N.C.F. c/ MERCIER

- appel d'un jugement rendu, le 25 Novembre 1938, par le Tribunal civil de Péronne -

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Vices propres

Chevreaux morts dont on avait négligé d'enlever les têtes - Altération de la viande - Vice propre.

Tribunal de commerce de Béziers 23 Juin 1941

LUGAGNE c/ S.N.C.F.

-----

Viande n'ayant pu supporter le délai supplémentaire de 12 heures - Saisie - Non-responsabilité du chemin de fer.

Tribunal de commerce de Mende 29 Mai 1941

PERRET c/ S.N.C.F.

-----

Dolomie altérée par l'humidité - Vice caché antérieur à la prise en charge du chemin de fer.

(- l'étanchéité dûment prouvée du wagon ayant servi au transport établissait que l'absorption d'eau par la dolomie n'avait pu avoir lieu qu'avant le chargement ou pendant celui-ci.-)

Tribunal de commerce de la Seine 23 Mai 1941

La Dolomie française c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Chargement

Fûts insuffisamment arrimés sur un wagon aux bords de faible hauteur - Projection sur la voie - Chemin de fer hors de cause.

L'expéditeur qui, de crainte de voir la marchandise tomber entre les mains de l'ennemi, a chargé des fûts sur un wagon à bords de faible hauteur, tout en le sachant impropre aux transports de demi-muids, mais n'a pas effectué le calage et l'arrimage avec le soin nécessaire et des précautions spéciales, doit être déclaré seul responsable de la chute d'un fût sur la voie, au cours de manoeuvres de triage.

La faute de l'expéditeur ainsi établie par le rapport d'expertise - qui écarte, au surplus, l'hypothèse de chocs anormaux - dégage le transporteur de toute responsabilité, malgré l'absence de réserves au départ.

Tribunal de commerce de Bordeaux 24 Juin 1941

BRUGEROLLE c/ S.N.C.F. et YRURETAGOYENA

TRANSPORT DES MARCHANDISESMatériel

Wagon imprégné de pétrole - Défectuosité apparente -  
Domage causé à la marchandise - Responsabilité partielle de  
l'expéditeur.

Commet une faute engageant sa responsabilité l'expéditeur de sacs de riz qui remédie insuffisamment, à l'aide de papier d'emballage et de couffes de rotin, aux défectuosités présentées pour sa marchandise par un wagon imprégné de pétrole, sans en demander au chemin de fer le nettoyage complet et la désinfection, à défaut de son remplacement, seules mesures efficaces contre la propagation de l'odeur si pénétrante du pétrole.

Le chemin de fer ne saurait supporter seul les conséquences d'un chargement effectué dans de telles conditions, sous prétexte qu'il devait fournir du matériel en bon état et que rien ne permettait à l'expéditeur de refuser celui mis à sa disposition.

Cassation (Ch. civ.) 25 Juin 1941

S.N.C.F. c/ CARTIER-MILLON

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Droits de stationnement - Caractère obligatoire de leur perception.

La perception des droits de magasinage et de stationnement est obligatoire au même titre que celle des frais de transport; dans l'un et l'autre cas, il s'agit de taxes homologuées qui ont force de loi et sont d'ordre public.

De fortes gelées rendant difficile l'accès d'une gare, au cours d'un hiver rigoureux, ne sauraient être invoquées comme cas fortuit et dispenser de leur paiement. Chaque année, la même gêne se produit pour les transports sur les voies publiques. Il appartient aux destinataires de prendre toutes précautions pour réceptionner leurs arrivages en temps utile.

Tribunal de commerce de Beauvais  
1<sup>er</sup> juillet 1941

S.N.C.F. c/ Société BILGER

-----

Les droits de stationnement sont dus en vertu de tarifs applicables au sens strict, sans possibilité de dérogation. La force majeure elle-même ne peut mettre obstacle à leur perception.

Tribunal de commerce de Narbonne 3 Mars 1941

S.N.C.F. c/ BARRIERE

TRANSPORT DES MARCHANDISESWagons particuliers

Reconnaissance de la responsabilité d'avaries éprouvées par le véhicule.

Conséquences (...retard...) de ces avaries comprises dans la reconnaissance.

Lorsque le chemin de fer informe le propriétaire qu'une avarie est survenue à son véhicule et lui demande s'il en accepte la responsabilité précisant que, dans le cas contraire, une expertise serait provoquée, si le propriétaire donne son accord non équivoque pour que les réparations soient faites à son compte, la question de sa responsabilité n'est plus discutable et elle s'étend non seulement aux avaries du wagon, mais à leurs conséquences, notamment au retard à la livraison.

Cour d'appel de Riom 8 octobre 1941

S.N.C.F. c/ GUY

- appel d'un jugement rendu, le 23 Mai 1939, par le tribunal de commerce de Montluçon -

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### Wagons-réservoirs

Différence de 600 litres résultant de la prise en charge par le chemin de fer d'un poids erroné.

Une expertise, faite avec le plus grand soin établissait qu'à l'arrivée les plombs du wagon étaient intacts, tant à la bonde d'aération qu'aux tubulures. Le véhicule était en bon état et n'avait subi au cours du voyage aucun choc susceptible de déterminer une perte de liquide. Aucune trace de coulage n'apparaissait. Le wagon était arrivé très sec, dans un état qui faisait échec à l'hypothèse d'un tirage par procédé caché.

La différence de poids constatée à l'arrivée ne pouvait s'expliquer que par la prise en charge d'un poids erroné. Or, en droit, le transporteur n'est pas lié par la déclaration de poids faite par l'expéditeur lorsqu'il n'y a pas eu pesage contradictoire de la marchandise avant expédition, c'est-à-dire lorsque le transporteur s'est simplement borné à transcrire sur la lettre de voiture la déclaration de l'expéditeur. Cette déclaration simplement consignée par le transporteur ne constitue qu'une simple présomption rendant ce dernier recevable à faire la preuve qu'il n'a pas reçu le poids déclaré.

Quant à l'article 7 § 4 du tarif P.V. 29-I29 portant que les liquides contenus dans les wagons-réservoirs doivent en remplir toute la capacité, cette disposition, - qui n'est d'ailleurs assortie d'aucune sanction, - n'a trait qu'à la sécurité des objets transportés et non à la preuve, entre les parties au contrat de transport, des quantités de liquide prises en charge.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fausses déclarations de poids - Surtaxes- Perception  
de rigueur.

Les dispositions tirées de tarifs dûment homologués sont d'ordre public et doivent être appliquées littéralement. Toute question de bonne ou de mauvaise foi est à écarter.

Il en est notamment ainsi en matière de surtaxes pour fausses déclarations de poids. Ces surtaxes sont dues dès l'instant que le poids déclaré est inférieur au poids réel de la marchandise, compte tenu de la tolérance admise et sans que l'on puisse reprocher au chemin de fer un défaut de pesage contradictoire. Le règlement ne prescrit pas, en effet, l'obligation d'appeler l'expéditeur aux opérations de pesage. Il ne peut davantage être fait état de prétendues réserves de l'expéditeur sur l'exactitude du poids déclaré, de telles réserves n'étant pas susceptibles de faire échec à l'application stricte du tarif.

Cour de Grenoble 28 Juillet 1941

S.N.C.F. c/ CHONION et PERROUD

-appel d'un jugement rendu, le 23 janvier 1940, par le Tribunal de commerce de Vienne -

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Prescription d'un an de l'article 108 du Code de Commerce apposée aux réclamations.

- Pourparlers transactionnels non interruptifs -

En matière de transport la prescription d'un an prévue par l'article 108 du Code de commerce n'est pas suspendue par les pourparlers engagés en vue d'une transaction.

Toute offre transactionnelle, qui n'a pas été acceptée, ne peut être assimilée à une reconnaissance de responsabilité équivalant à un engagement formel de réparer le dommage et emportant novation, c'est-à-dire substitution de la prescription trentenaire à la courte prescription de l'article 108.

La prescription se trouve donc acquise quand plus d'un an s'est écoulé entre la date de la livraison de la marchandise et celle de l'assignation en dommages-intérêts pour avaries.

Tribunal civil de Rouen 1<sup>er</sup> octobre 1941

ROCHE c/ MARION c/ S.N.C.F.

En ce même sens : Cour d'appel d'Aix 23 avril 1941

Casino d'Antibes c/ S.N.C.F.

COLIS POSTAUXCompétence

A - Régime intérieur - Compétence exclusive du juge de paix.

L'article 6 de la loi du 12 juillet 1905 donne aux juges de paix l'exclusivité de la compétence pour toute contestation pouvant survenir en cas de perte, d'avarie ou de détournement de colis postaux en service continental intérieur, ainsi que pour les retards apportés à leur livraison.

Les tribunaux de commerce sont incompétents "ratione materiae" pour connaître de ces questions.

Tribunal de commerce d'Aix-en-Provence  
29 mai 1941

CARCASSONNE c/ S.N.C.F.

-----

Selon une jurisprudence constante cette incompétence des Tribunaux de commerce a un caractère absolu. Elle s'applique même en cas d'appel en garantie.

Tribunal de commerce de Bordeaux 15 Juillet 1941

Filatures de S<sup>t</sup> Hilaire c/ S.N.C.F.

-----

B - Régime international - Maroc. Compétence des

Tribunaux de l'ordre administratif.

La compétence attribuée aux juges de paix, en matière de transport de colis postaux est limitée par la loi au service continental intérieur et aux échanges entre la Métropole, la Corse, l'Algérie et la Tunisie.

Le juge de paix est par suite incompétent pour connaître d'un litige relatif à un colis postal expédié de France au Maroc.

Justice de paix du Raincy 30 octobre 1941

USDIN c/ S.N.C.F.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Pièces de douane manquantes - Chemin de fer dégagé  
de toute responsabilité résultant de ce fait.

A - L'expéditeur est exclusivement responsable des conséquences d'un arrêt de quatre mois d'une marchandise en gare douanière, lorsque cet arrêt a pour cause l'absence des pièces nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, formalités qui devaient être remplies, en cours de route, par le chemin de fer.

Tribunal de commerce d'Angoulême 30 octobre 1941

CASTANER c/ S.N.C.F.

B - S'agissant d'un transport d'automobile à destination d'une gare frontière, d'où la voiture devait être réexpédiée à l'étranger, l'expéditeur commet une faute en ne joignant pas à sa lettre de voiture le tryptique nécessaire à l'établissement du titre de transport international ou en l'adressant à un tiers qui n'assure pas cette réexpédition.

Tribunal de commerce de Saintes 31 juillet 1941

WESEMAEL c/ S.N.C.F.

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Défaut d'autorisation spéciale d'un transporteur  
routier.

- contravention, dommages-intérêts -

Le décret-loi du 19 septembre 1939 et les décrets qui l'ont suivi ont investi la S.N.C.F. d'un monopole de fait pour les transports de marchandises à grande distance et tout transporteur routier qui exécute un transport à grande distance sans autorisation spéciale commet une infraction au décret ci-dessus et porte atteinte à ce monopole de fait des chemins de fer.

Dans ce cas, la S.N.C.F. est recevable à se porter partie civile et a droit à une réparation égale à la perte de recette qui lui a été causée.

Cour d'appel de Chambéry 2 Mai 1941

S.N.C.F. c/ AMBLARD

Gaz. Trib. 26 octobre 1941

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Interdiction provisoire de créer de nouveaux services  
(décret du 19 avril 1934).

- Autorails exceptés -

L'article 5 du décret du 19 avril 1934, interdisant la création de transports publics, n'a entendu viser que la création de transports publics routiers par des entrepreneurs, sans faire obstacle à la création de nouveaux services d'autorails sur les réseaux d'intérêt général.

Conseil d'Etat 21 Février 1941

F I N A N D

Dalloz-Rec. analytique 1941  
p. 314

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Transport par route de marchandises autres que celles prévues par l'autorisation.

- contravention, dommages-intérêts -

Constituent des infractions délictuelles au décret-loi du 19 septembre 1939 (article 8 § 3) non seulement le fait de transporter sans autorisation des marchandises à grande distance, mais encore celui de transporter à grande distance des marchandises autres que celles couvertes par l'autorisation.

L'interdiction des transports publics de marchandises en dehors de la zone de petite distance, telle qu'elle résulte du décret ci-dessus, a eu pour effet d'investir les chemins de fer d'un monopole de fait pour les transports à grande distance.

Par suite, la S.N.C.F. est en droit de réclamer, comme partie civile, des dommages-intérêts correspondant à la recette qu'elle aurait perçue pour des transports qui devaient nécessairement lui revenir.

Cour d'appel d'Aix 30 Juillet 1941

TORDJMAN

Gaz. Trib. 30 Novembre 1941

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Acte de complaisance, au temps, mais hors du lieu du travail - Inapplicabilité de la loi de 1898.

L'accident survenu au cours de l'accomplissement d'un acte de complaisance en dehors du lieu du travail, sans autorisation expresse ou tacite du chef d'entreprise et sans intérêt pour lui, ne constitue pas un accident du travail.

Il en est spécialement ainsi, au cas où un agent du chemin de fer, chargé de conduire un wagon jusqu'à la sortie du réseau, pénètre sur un embranchement particulier, pour aider son propre fils, employé par l'usine propriétaire de l'embranchement, à la manoeuvre du wagon et est tué au cours de cette manoeuvre. Cet acte de complaisance n'avait été autorisé ni expressément, ni tacitement par le chemin de fer et était sans intérêt pour lui.

Cassation (Ch. civ.) 3 Mai 1941

V<sup>ve</sup> - BLASSET c/ S.N.C.F.

Bul. acc. tr. 1941 p. 125

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Piqûre d'insecte suivie de décès par septicémie -  
Incertitude sur le moment et l'origine de la lésion - Inap-  
plicabilité de la loi sur les accidents du travail.

La présomption d'imputation ne peut s'appliquer dans  
les cas où il n'est pas établi que la lésion soit survenue  
pendant le travail ou à l'occasion du travail.

L'allégation d'une piqûre d'insecte, dont la réalité  
n'est pas démontrée, ne permet pas l'application de la loi de  
1898.

Cassation (Ch. soc.) 20 mars 1941

V<sup>ve</sup> GUICHARD c/ "La Paternelle"

Bull. acc. trav. 1941 p. 141

Piqûre par mouche tsé-tsé - Mission aux colonies-  
Présomption d'imputation.

Lorsqu'un agent d'une compagnie de transports  
coloniaux a été envoyé en mission dans une région infestée  
de mouches tsé-tsé, où il a résidé plusieurs mois, et qu'il  
est décédé de la maladie du sommeil, un arrêt peut en déduire  
que cet agent a été piqué par une mouche tsé-tsé au cours  
ou à l'occasion de sa mission et que l'accident bénéficie de

la présomption d'imputabilité, sans que les juges du fond aient à constater expressément que la nature ou les conditions du travail avaient provoqué cette piqure ou en avaient aggravé les effets.

Cassation (Ch. soc.) 21 juillet 1941

C<sup>ie</sup> - Sénégalaise de transports en commun c/ V<sup>ve</sup> PRUD'HOMME

Dalloz - Rec. analytique 1941 p.313

ACCIDENTS DU TRAVAILPreuve

Contusion à l'abdomen - Méningite postérieure de deux mois - Inapplicabilité de la présomption - Nécessité de la preuve.

La présomption d'imputation ne saurait s'appliquer lorsqu'il n'est pas établi que la maladie, dont la victime est décédée, se soit manifestée au temps de l'accident. Il en est spécialement ainsi au cas où une chute, au temps du travail, n'entraîne qu'une contusion de l'abdomen et que la victime vient à décéder d'une méningite plus de deux mois après l'accident. Il appartient alors aux ayants droit de cette victime de rapporter la preuve d'une relation de cause à effet entre l'accident et le décès.

Cassation (Ch. soc.) 4 avril 1941

V<sup>e</sup> JEANJEAN c/ S.N.C.F....

Bul. acc. tr. 1941 p.144

Preuve

Piqûre non établie - abcès postérieur - Inapplicabilité de la présomption - Nécessité de la preuve.

Quand aucune relation apparente n'existe entre une piqûre prétendument survenue au temps et au lieu du travail

et un abcès qui se manifeste dans la suite, il appartient à la victime de rapporter la preuve de la réalité même de cette piqûre.

Cassation (Ch. soc.) 20 Mars 1941

DUPONT c/ "Mutuelle Générale française"

Bul. acc. tr. 1941 p.142

ACCIDENTS DU TRAVAILIncapacité

Appréciation du taux d'incapacité par rapport à la capacité générale de travail du blessé et non en considération de la profession exercée.

Pour apprécier la réduction que l'accident fait subir au salaire et calculer en conséquence le montant de la rente en cas d'incapacité partielle et permanente, le juge doit considérer, non pas seulement la diminution de capacité professionnelle de l'ouvrier victime de l'accident, mais la diminution de sa capacité générale de travail.

Encourt donc la cassation l'arrêt qui refuse l'allocation d'une rente à un peintre en bâtiment à raison d'un amoindrissement visuel de 2/10<sup>e</sup> et ce en déterminant le degré de l'incapacité de travail exclusivement d'après la profession qu'exerçait la victime lors de l'accident et non d'après l'ensemble des facultés de travail qui lui restent.

Cassation (Ch. civile) 16 Juillet 1941  
COLLIN c/ Caisse Mutuelle des Agriculteurs de France

Gaz. Pal. 22 octobre 1941

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Chute d'échafaudage provoquée par des trépidations -  
Absence de faute inexcusable.

La chute d'un échafaudage ne peut être considérée comme la conséquence d'une faute inexcusable de l'entrepreneur, lorsque cet échafaudage a été construit selon les règles de l'art et que sa chute a été occasionnée moins par son manque de solidité que par un décalage et un glissement conséquences des trépidations d'un monte-charge et d'un pont roulant, en service dans le bâtiment sur la façade duquel l'échafaudage avait été dressé.

. Cassation (Ch. soc.) 30 janvier 1941

V<sup>ve</sup> COMINETTA c/ FALCIOLA

Bul. acc. tr. 1941 p.108

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Mauvais état d'une machine constaté après l'accident -  
Absence de faute inexcusable.

Aucune faute inexcusable ne peut être retenue à la charge du chef d'entreprise lorsque le mauvais état d'une meule, cause de l'accident, n'avait fait l'objet d'aucune observation préalable.

Cour d'appel de Paris 18 janvier 1941

TASSOT c/ S.N.C.F.

Bul. acc. tr. 1941 p.II6

-----

Modification apportée à l'outillage après accident -  
Faute inexcusable non démontrée ipso facto.

Le fait par le chemin de fer d'établir par surcroît de précaution, postérieurement à un accident, un système de sécurité de nature à éviter le retour d'accidents semblables, n'implique pas la faute inexcusable de l'Administration dans le premier accident.

- dans la circonstance, une fermeture par une tôle avait été substituée à un système de trappes et de clefs commandant par le dessous du châssis l'accès du compartiment des automotrices où se trouvent les fusibles de haute tension et où un agent avait été électrocuté.

Tribunal civil de la Seine 25 juillet 1941

V<sup>ve</sup> FASSEAU c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS DU TRAVAILRévision

Refus de subir une opération bénigne - Aggravation de l'état du blessé - Irrecevabilité de la demande en révision de l'accidenté.

Si l'action en révision a pour objet de déroger aux règles de la chose jugée lorsque l'état de la victime s'est modifié dans le délai fixé par la loi, aucune indemnité ne saurait cependant être obtenue par voie de révision, lorsque l'aggravation n'est due qu'au refus opposé par la victime de subir une opération sans danger. Dans ce cas, en effet, l'aggravation est la conséquence non de l'accident, mais du refus non justifié opposé originellement par la victime.

Cassation (Ch. soc.) 20 mars 1941

FAURIAT c/ SOLEILHAC

Bul. acc. tr. 1941 p.142