

Z1315

412LM001/5

Service du contentieux  
Secrétariat juridique

<1941>

Fiches complémentaires

jurisprudence de juillet 1941 à décembre 1941

(Responsabilité du chemin de fer)

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

D<sup>e</sup> N°

N° \_\_\_\_\_

Service Central : \_\_\_\_\_

Région : \_\_\_\_\_

OBJET DE LA CONSULTATION

24 juillet 1941

; Aff. :

Références :

Observations :

SOCIETE NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Juillet 1941.

—  
CONTENTIEUX  
—

JURISPRUDENCE

CHEMIN DE FER

Fiches complémentaires N° I à XX.  
—

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Accidents - Faute de la victime.

Conditions que doit présenter cette faute pour  
exonérer de toute responsabilité le transporteur.

La faute de la victime, lorsqu'il n'est pas établi qu'elle ait été la cause exclusive de l'accident, ne saurait exonérer totalement le gardien de la chose ayant occasionné le dommage, de la responsabilité de principe établie à son encontre par l'article 1384 du Code Civil.

Encourt donc la cassation l'arrêt qui rejette la demande de dommages-intérêts d'un voyageur parce qu'il a commis une imprudence en voulant monter dans un tramway en marche, sans relever que cette faute a été l'unique cause de l'accident.

Cassation (Ch. Civ.) 29 Octobre 1940

KHEMAIS BEN HADJ c/ Tramways de TUNIS.

Gaz. Pal. 1940-II-190.

En ce même sens :

Cassation (Ch.Civ.) 9 Septembre 1940

Bolloré c/ Queinnec et Guillou

Rec.Sirey 1940-I-81 et Note.

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Femme mariée et mère de famille, âgée de vingt-six ans, victime d'un accident mortel.

Indemnisation des ayants droit

- à chacun des enfants (5 à 7 ans) : 25.000 francs pour préjudice moral.
- au mari : 50.000 francs pour préjudice moral et 150.000 francs pour préjudice matériel, la mère remplissant un rôle important dans la gestion d'un Salon de coiffure.

Cour d'Appel de Douai 9 Avril 1941

S.N.C.F. c/ BESSON

- appel d'un jugement rendu le 17 novembre 1939, par le Tribunal de Commerce de Tourcoing qui avait prononcé les condamnations suivantes :
- allocation à chacun des enfants d'une indemnité de ----- 150.000 frs
- allocation au mari d'une indemnité de 500.000 frs

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Bouquet jeté sur un quai - Voyageur glissant sur ce bouquet - Responsabilité du transporteur.

Si un voyageur, descendant d'une voiture du Métropolitain, glisse sur un petit bouquet se trouvant sur le quai et fait une chute lui occasionnant une blessure, le transporteur, qui est tenu de mener sain et sauf le voyageur à destination en exécution du contrat de transport, doit, pour s'exonérer de sa responsabilité contractuelle, non seulement administrer la preuve qu'il n'a commis aucune faute personnelle, mais encore établir l'existence de la cause étrangère directement génératrice de l'accident, cause qu'il n'a pu ni prévoir, ni empêcher.

La Compagnie du Chemin de fer Métropolitain doit être déclarée entièrement responsable de l'accident survenu, si l'endroit où l'accident a eu lieu n'a fait l'objet que d'une surveillance intermittente, l'équipe chargée du balayage des stations n'étant pas intervenue pendant plus de cinq heures, à un moment où cependant la circulation était particulièrement intense.

Trib. Com. Seine (1<sup>ère</sup> Ch.) 12 décembre 1940.

JALLY c/ Chem. de fer Métropolitain de Paris

Gaz. Pal. 1941-I-119.

PREJUDICE MORAL

Indemnité allouée à un époux pour le préjudice moral que lui causent les blessures de son conjoint.

Il n'y a aucune raison de limiter la réparation du préjudice moral au seul cas de décès.

Le chagrin et les soucis que cause l'infirmité d'un être cher, pour être moins lourds que ceux occasionnés par son décès, n'en sont pas moins réels.

Il y a lieu de les prendre en considération.

Tribunal Civil de Nantes - 18 Mars 1941.

DANDIN c/ MENOUREAU

Gaz. Pal. 1<sup>er</sup> Juin 1941.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Choc violent - Avaries - Responsabilité du Chemin de fer - Vice propre de l'objet transporté non retenu.

Cour d'Appel de Dijon - 30 Janvier 1941

S.N.C.F. c/ POUFFIER et Sté COIGNET.

Motif principal de l'arrêt :

" Attendu que l'expertise a démontré que les  
" avaries provenaient indiscutablement d'un choc; que si  
" l'expert a estimé, il est vrai, que l'emballage n'était  
" pas suffisant pour résister aux heurts susceptibles de  
" se produire au cours d'un transport normal, il convient  
" cependant de constater que le choc a été particulière-  
" ment violent, puisqu'il a provoqué l'arrachage des cales  
" clouées sur le plancher du wagon, et qu'il reste la  
" véritable cause initiale des dégâts subis par les objets  
" transportés, lesquels, d'ailleurs, étaient arrimés  
" selon les usages habituels."

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Pièces de rechange de machines agricoles expédiées  
sans emballage.

Usages du commerce -

Avaries - Responsabilité du Chemin de fer.

Tribunal Com. Seine - 28 Février 1941.

CIMA-WALLUT c/ S.N.C.F.

Extrait du jugement :

" ..... il convient de remarquer que la fragi-  
" lité de l'objet transporté ou le défaut d'emballage ne  
" constituent pas en eux-mêmes un vice propre de la chose  
" ou une faute de l'expéditeur et qu'il y a lieu de recher-  
" cher dans chaque espèce si la nature de l'objet transpor-  
" té nécessite un emballage spécial (Cass. Req. 27 déc.1904);  
" qu'en conséquence, s'il est vrai que l'expert a attribué  
" les avaries à un défaut d'emballage, il convient d'obser-  
" ver que les pièces transportées n'étaient pas spécialement  
" fragiles; que les préposés de la S.N.C.F. avaient la pos-  
" sibilité d'apprécier les précautions à prendre pour évi-  
" ter toute détérioration pendant le transport ou pendant  
" les manipulations rendues particulièrement aisées par le  
" faible poids des colis; qu'il est au surplus d'usage  
" constant d'expédier nues la plupart des pièces de rechan-  
" ge destinées aux machines agricoles; qu'un emballage  
" n'était pas nécessaire pour les pièces sus-visées et que,  
" par suite, l'expédition litigieuse a été faite dans des  
" conditions régulières."

TRANSPORT DES ANIMAUX

Asphyxie en cours de route - Wagon impropre au transport des animaux - Responsabilité du Chemin de fer.

Lorsque des animaux ont péri en cours de transport par asphyxie à la suite de la chaleur anormale due à l'aération insuffisante du wagon, le chemin de fer invoque en vain, comme cause d'exonération, le défaut d'accompagnement du bétail, si l'absence du convoyeur a été sans influence sur l'accident.

Il en est ainsi en particulier lorsque le convoyeur a été dans l'impossibilité de renouveler l'air du wagon, le système d'aération étant réduit à quatre petites lucarnes dont deux à linteaux, et alors que l'ouverture des portes latérales eût été dangereuse.

Si aucune des dispositions des tarifs n'oblige le chemin de fer à fournir des wagons d'un type déterminé, l'Administration reste cependant tenue de mettre à la disposition de l'expéditeur un matériel adéquat à la sécurité de l'objet transporté et, par conséquent, un wagon habitable pour les animaux qui devaient y être chargés.

Cassation -(Ch. Req.)- 23 Décembre 1940

S.N.C.F. c/ CORNIE

Gaz. Pal. 1941-I-152.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Pesage en douane - Inutilité du pesage au regard  
de la douane - Remboursement de la taxe perçue.

C'est à bon droit que les juges du fait ordonnent la restitution des taxes de pesage et de stationnement des wagons, perçues sur des expéditions en provenance d'Espagne et réexpédiées sur des destinations diverses, alors que le pesage n'a pas été nécessité par l'accomplissement des formalités de douane, mais bien pour déterminer la taxe de transport.

Cassation (Ch. Req.) 29 Décembre 1939

S.N.C.F. c/ GASCO

Gaz. Pal. 12 Mars 1940.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Manquants - Plombs intacts - Responsabilité du Chemin de fer.

Echec à la théorie du "corps certain", inapplicable en matière de transports.

On ne saurait admettre, en présence de manquants dûment constatés, que le chemin de fer obtienne sa libération en faisant état de la théorie du corps certain, par application de l'article 1245 du Code Civil. Ce texte, en effet, n'est pas applicable à la matière des transports, celle-ci étant réglée par un texte spécial, l'article 103 du Code de commerce. C'est au chemin de fer, présumé responsable, de démontrer l'inexactitude de la déclaration de poids au départ, ou le vice propre de la chose expliquant cette diminution.

Le seul fait que les plombs du wagon étaient intacts à l'arrivée n'est pas de nature à prouver une inexactitude de déclaration au départ. Il existe, en effet, des procédés ingénieux pour soustraire des marchandises dans les wagons plombés, sans que les plombs paraissent avoir été touchés.

Cour d'Appel de Douai - 13 Février 1940.

- quatre arrêts -

S.N.C.F. c/

DEBAERE

DELESPAUL-BOUTTEN

DESMETTRE

CATTEAU

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Déchet de route allégué, mais non prouvé - Oranges et citrons - Chemin de fer responsable de la différence de poids.

Sur une première expédition, de Paris à Lille, de 22.400 Kgs d'oranges, un manquant de 705 Kgs avait été constaté, - sur une seconde expédition de 9.630 Kgs de citrons, un manquant de 410 Kgs.

Il s'agissait, en l'espèce, de fruits récoltés outre-mer, transportés par cargo à Marseille, par fer de Marseille à Paris, puis par fer encore de Paris à Lille.

Le chemin de fer soutenait que la différence de poids provenait de la dessiccation des fruits transportés.

Le Tribunal n'a pas admis cette raison, la preuve ne lui paraissant pas rapportée que les manquants dussent être attribués, pour ce troisième ou quatrième transport, à une déperdition naturelle de poids de la marchandise.

Trib. Com. Seine - 29 Octobre 1940.

HONORE c/ S.N.C.F.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Retard dû à un étiquetage défectueux -

Expéditeur et chemin de fer responsables, chacun pour  
moitié.

L'erreur d'acheminement du wagon, qui avait eu pour conséquence son arrivée à destination avec deux jours de retard, après un parcours de 1.095 Km, - alors que le parcours normal était de 365 Km - était imputable à la fois à l'expéditeur qui avait mal étiqueté le véhicule et au chemin de fer qui avait commis la faute de ne pas contrôler l'étiquette de l'expéditeur.

Cour d'Appel d'Aix - 10 Décembre 1940

MOUDAT c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu le 8 Avril 1938, par le Tribunal de Commerce de Toulon, attribuant au Chemin de fer l'entière responsabilité.

TRANSPORT DES MARCHANDISESArticle 106 C. Com. (Vente)Vente prématurée - Responsabilité du Chemin de fer.

Le jour même de l'arrivée de 30 caisses de pommes, la gare informait le destinataire par lettre d'avis.

L'envoi de cet avis était suivi le lendemain matin d'une démarche auprès du destinataire qui n'était pas à son domicile. Il fut alors procédé, séance tenante, à la vente amiable de la marchandise, moyennant un prix total de 510 francs, alors qu'elle en valait plus de 4.000.

Au cours de l'après-midi, le destinataire se présentait pour prendre livraison; il lui fut répondu que la marchandise avait été vendue à un tiers. Cependant vingt caisses de pommes se trouvaient encore en gare, ce qui interdisait au chemin de fer de tirer argument, comme il prétendait le faire, à la fois de l'état périssable de l'expédition et du pillage résultant de l'affluence de réfugiés arrivant, ce jour-là, dans la localité.

Ci-après les deux principaux motifs sur lesquels est basée la condamnation du chemin de fer.

" Attendu que la S.N.C.F., en agissant comme elle  
" l'a fait, a outrepassé ses droits et a causé un préjudice  
" certain à la veuve RENAULT à qui elle doit réparation;

" Attendu que sans rechercher les raisons qui ont  
" amené le personnel de la Société demanderesse à vendre  
" dans les conditions ci-dessus indiquées et à un prix  
" aussi dérisoire les 30 caisses de pommes, il résulte

" que cet agissement a causé à la veuve RENAULT un pré-  
" judice certain pour manque à gagner que le Tribunal  
" considère devoir fixer à la somme de 1.250 francs,  
" compte tenu de la disparition des risques sur la re-  
" vente de la marchandise dont s'agit."

Tribunal Com. Saint-Nazaire - 5 Février 1941.

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

WAGONS-RESERVOIRS

Immobilisation à la suite d'avaries imputables au chemin de fer - Préjudice certain pour le propriétaire ou le loueur, bien qu'il ait eu d'autres wagons en chômage.

Tribunal Com. Seine - 22 Octobre 1940.

ROGER c/ S.N.C.F.

Principal motif du jugement :

" ..... Attendu, d'autre part, que la S.N.C.F. ne saurait valablement se prévaloir, pour justifier son offre inférieure à la demande, du fait que ROGER et Cie avaient d'autres wagons semblables en chômage; que s'il peut être exact que, pendant la période d'immobilisation du wagon-réservoir appartenant à ces derniers, d'autres wagons semblables, dont ils étaient également propriétaires, étaient en chômage, elle n'apporte pas la preuve qu'ils n'étaient pas loués et que ROGER & Cie en avaient la libre disposition; que les causes de ce chômage qui peuvent être très diverses restent donc inconnues; qu'au surplus la S.N.C.F. ne saurait à aucun titre se préoccuper des actes des propriétaires des wagons-réservoirs, qui restent libres d'utiliser ceux-ci à leur gré, sans tolérer aucune ingérence étrangère dans la conduite de leur entreprise commerciale".

N.B. - En ce même sens : Cour d'Appel de Paris

11 Mars 1938, MILLET c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

Coulage - Faute non prouvée de l'expéditeur -  
Responsabilité du Chemin de fer.

L'expert, chargé d'examiner le wagon à l'arrivée, ne justifiait pas que les fuites se fussent révélées au départ. Si le portillon avait été mal suiffé ou mal monté, le coulage se serait manifesté immédiatement et le chemin de fer aurait refusé l'expédition ou, tout au moins, ne l'aurait acceptée que sous réserves. Au contraire, le wagon avait été accepté sans aucune remarque par le chemin de fer qui reconnaissait ainsi avoir pris en charge un wagon en parfait état et devait le rendre tel à l'arrivée.

Le manquant constaté ne pouvait donc avoir été occasionné que par un desserrage clandestin de la porte, en cours de transport. L'expert indiquait d'ailleurs qu'un calfatage de papier avait été effectué vraisemblablement en cours de route.

Or, les agents du chemin de fer sont tenus de mentionner sur la feuille de chargement qui accompagne le véhicule tous les incidents qui se produisent en cours de transport. La constatation d'un coulage aurait dû obligatoirement être mentionnée sur ce document, ainsi que la réparation de fortune faite pour y parer.

La feuille de chargement, au contraire, ne mentionnait ni un coulage sur un point quelconque du trajet, ni que la fuite ait été étanchée par un calfatage de papier. Ainsi, on devait, d'une part, tenir pour acquis que le wagon était au départ en bon état d'étanchéité, puisque la gare l'avait accepté sans réserves; que, d'autre part, la fuite du liquide avait été déclenchée et étanchée dans des conditions qui demeuraient suspectes.

Dès lors, le chemin de fer ne faisant la preuve ni d'un vice propre du chargement, ni de la force majeure, et ne s'exonérant pas ainsi de la présomption de responsabilité mise à sa charge par les articles 1784 du Code Civil et 103 du Code de Commerce, devait être tenu de réparer le préjudice subi par l'expéditeur.

Tribunal de Com. de la Seine (2<sup>ème</sup> Ch.)

29 février 1940

Compagnie Générale des vins du MIDI et  
d'ALGERIE c/ S.N.C.F.

SURTAXES LOCALES TEMPORAIRES

Application stricte et littérale des textes qui les instituent.

Un décret du 5 janvier 1928 a autorisé la perception d'une surtaxe temporaire sur certains transports en provenance ou à destination de gares nommément désignées, pour assurer le remboursement d'un emprunt de la ville de Roubaix. En raison de son caractère fiscal, ce décret doit recevoir une interprétation rigoureusement restrictive.

On ne saurait, sans donner à ce décret une interprétation extensive, soumettre les marchandises en provenance ou à destination d'une des gares désignées, à une surtaxe qui n'a été prévue, à la gare en cause, que pour les voyageurs.

Cassation (Ch. Req.) 27 Novembre 1940

NORD c/ Société MOTTE & Cie

Gaz. Pal. 1940-II-238.

TRANSPORTS EN PERIODE DE GUERRE

Vente pour un prix dérisoire de marchandises non périssables - Faute lourde du Chemin de fer, au sens de la loi du 27 juillet 1940.

Tribunal Com. Tours - 2 Mai 1941

PHILIPS c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

" Attendu que c'est en vain que, pour dégager sa responsabilité, la S.N.C.F. invoque le cas de force majeure; qu'en effet, à ce moment, l'arrivée des troupes allemandes était prévue et que la S.N.C.F. avait la possibilité, pour soustraire à un pillage éventuel les marchandises qui lui avaient été confiées, de les mettre à l'abri, qu'elle en avait le devoir; qu'elle ne pouvait ignorer qu'il s'agissait de marchandises non périssables, la déclaration de l'expédition mentionnant: "caisses de sardines à l'huile".

" Attendu que la S.N.C.F. a néanmoins vendu ces marchandises à l'amiable, sans en aviser le destinataire et sans aucune formalité préalable; qu'elle n'apporte aucune justification qu'elle se soit trouvée dans l'impossibilité de le faire; que cette vente fut faite dans des conditions qui ne permettent de connaître ni la quantité, ni le prix unitaire des boîtes vendues; que le chiffre global déclaré par elle fait toutefois apparaître que le produit de la vente a été très inférieur à la valeur réelle de la marchandise et que la S.N.C.F. ne saurait, à bon droit, soutenir qu'elle a agi au mieux des intérêts du destinataire.

" Attendu, dans ces conditions, que le Tribunal  
" estime que la S.N.C.F. a ainsi commis la faute lourde  
" prévue par la loi et qu'il échet, en conséquence, de  
" la dire entièrement responsable de la perte de la to-  
" talité de l'expédition.

TRANSPORTS EN PERIODE DE GUERRE

Abandon d'une gare par les agents - Vol d'un colis -  
Faute lourde du Chemin de fer, au sens de la loi du 27  
Juillet 1940.

Le chemin de fer n'établissait pas avoir donné un ordre formel de départ aux agents de la gare intéressée (Guilberville). Au surplus, il ne s'était produit aucun fait de guerre dans la région.

Le chemin de fer, qui aurait dû mettre en sécurité le colis pour le soustraire à toute disparition, n'alléguait même pas avoir fait de recherches ou porté plainte entraînant enquête, au sujet du vol qu'il présumait avoir été commis.

La faute lourde envisagée par la loi du 27 Juillet 1940 devait trouver son application au présent litige et entraîner la condamnation du transporteur au paiement de la valeur du colis, 885 frs 30 d'après facture.

En raison des circonstances exceptionnelles de l'époque du transport, il n'y avait pas lieu d'allouer des dommages-intérêts.

Tribunal Com. Vire - 25 Février 1941

DARBON c/ S.N.C.F.

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Affection pathologique sans traumatisme. - Décès -  
Application de la loi sur les accidents du travail.

Lorsqu'il est établi que le décès de l'ouvrier a été la suite directe et immédiate d'une affection pathologique qui est apparue au temps et au lieu du travail, le Juge du fond fait bénéficier à bon droit la veuve, - sans exiger d'elle la preuve d'un traumatisme, - de la présomption d'après laquelle toute lésion qui se produit à l'occasion de l'exécution du contrat de travail doit être considérée, sauf preuve contraire, comme résultant d'un accident du travail.

Cassation (Ch. soc.) 30 Octobre 1940

Mines de JOUDREVILLE c/ V<sup>ve</sup> PAOLETTI

Gaz. Pal. 1940-II-290.

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Refus par la victime de subir une opération -

Bien fondé, mais faute possible dont il peut être tenu compte.

Si le refus opposé par la victime de subir une opération, que l'aléa de toute opération peut rendre dangereuse, doit être tenu soit pour légitime, soit comme constitutif d'une des fautes prévues par l'article 20 de la loi du 9 Avril 1898, il n'a jamais pour effet d'écarter tout rapport de causalité entre l'accident et ses conséquences.

Le refus par la victime de subir une injection antitétanique prescrite par le médecin constitue évidemment une faute dont il appartient au juge du fond d'apprécier la gravité et les conséquences, mais il ne prouve pas par lui-même que le décès n'est pas la conséquence d'un accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail.

Cassation (Ch. Civ. 25 Février 1941

v<sup>ve</sup> MEUNIER c/ S<sup>té</sup> Lyonnaise de textiles

Dalloz, Rec. analytique 1941 p.147.

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Itinéraire librement choisi par un agent, dans l'enceinte du Chemin de fer - Blessures - Application de la loi sur les accidents du travail.

L'agent, qui avait manqué un train qu'il devait accompagner entre deux gares rapprochées, regagnait son poste en longeant les voies. Il y fut blessé par un convoi.

La Cour a estimé que l'agent se trouvait alors dans les dépendances du lieu où il était employé; que l'accident s'était donc produit pendant la durée de son travail; que le risque professionnel ne s'étendait pas seulement au travail assigné à l'ouvrier, mais encore à tout accident résultant de l'ensemble des moyens mis en oeuvre par l'industrie assujettie.

Cassation (Ch. civ.) 25 Juillet 1939

LOUCHET c/ S.N.C.F.

AOUT 1941

Fiches complémentaires Nos 21 à 28



Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Manquant

Bon état extérieur des colis - Responsabilité du chemin de fer néanmoins retenue.

Tribunal de commerce de la Seine 20 février 1941

DURBAN c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

" Attendu qu'il appert des débats que s'il est exact  
" que la S.N.C.F. n'ait pas, lors de la remise des colis (I)  
" à la société destinataire, laissé formuler des réserves sur  
" le livre de sortie, il n'en est pas moins certain qu'elle a  
" elle-même constaté une différence de poids en moins et que  
" la gare d'arrivée rectifia, en conséquence, au profit du  
" destinataire, la taxe de transport; que la S.N.C.F., à la-  
" quelle il importe de faire la preuve d'une erreur dans la  
" déclaration de poids faite au départ, invoque, mais en vain,  
" le bon état des colis à leur arrivée; qu'en effet, ceux-ci  
" n'étant pas plombés, il suffisait d'une simple manoeuvre  
" pour soustraire une partie de la marchandise et replacer le  
" couvercle des billots sans laisser aucune trace de l'opéra-  
" tion délictueuse;

" Attendu qu'à défaut de cette preuve, la S.N.C.F.  
" reste, aux termes de l'article 103 du Code de Commerce et  
" de l'article 17 des tarifs généraux, garante des manquants  
" survenus aux marchandises qui lui sont confiées.....

---

(I) il s'agissait de billots de cerises.

Arrêt exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Classification

Déclarations de douane sans effet sur la classification ferroviaire.

Les réglementations douanière et ferroviaire sont choses absolument différentes. La catégorie dans laquelle une marchandise est rangée pour la perception des droits de douane n'est pas, en effet, forcément la même que celle qui doit permettre de déterminer le prix de son transport.

L'application de ce principe a entraîné le rejet d'une demande du chemin de fer en paiement d'insuffisance de taxe sur des wagons déclarés " fontes brutes en morceaux " et taxés comme tels, alors que d'après les documents de douane il s'agissait de " déchets de fonte " donnant lieu à l'application d'un tarif plus élevé.

La même décision déclare qu'une expertise des produits transportés, faite longtemps après leur déchargement, d'après les livres et documents des expéditeurs et destinataires, serait inopérante, car il est de règle que les tarifs doivent être appliqués en fonction de la nature réelle des marchandises, sans tenir compte de leur provenance, de leur destination ou de l'usage qui peut en être fait.

Cour de Chambéry 27 Mai 1941

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

- confirmation d'un jugement rendu, le 23 Juin 1939, par le Tribunal civil de St-Jean-de-Maurienne -

Jugement exécuté



TRANSPORT DES ANIMAUX

Absence d'accompagnement - Inexistence de traces de chocs violents sur le wagon - Mort d'un animal - Responsabilité du chemin de fer retenue.

L'accompagnement des animaux transportés par wagon complet, par un conducteur muni d'un permis de circulation étant facultatif, l'expéditeur ne commet aucune contravention à ses obligations en faisant voyager ceux-ci librement et sans surveillance.

D'après les constatations mêmes de l'expert, le chargement avait été normalement effectué et les animaux étaient attachés par des liens de bonne qualité. Cependant, une pouliche faisant partie d'une expédition de 9 jeunes chevaux était morte d'une congestion pulmonaire grave, due à une position couchée prolongée et à la compression provoquée par les animaux voisins.

Selon l'opinion de l'expert, bien que le wagon ne portât aucune trace de choc, ni d'éclaboussure de sang, un heurt en cours de route, en accrochant ou en décrochant les voitures avait pu entraîner la chute d'un animal.

Le Tribunal s'est rangé à cette opinion. Il a déclaré l'accident imputable à un choc dont le chemin de fer était responsable, ce dernier ne rapportant pas la preuve d'un cas de force majeure, d'un vice propre de la chose ou d'une faute de l'expéditeur de nature à l'exonérer de sa responsabilité et de son obligation d'assurer sans dommage le transport des animaux qui lui avaient été confiés.

Le jugement a limité l'indemnité à la valeur maxima fixée, dans l'espèce, par le tarif spécial à vitesse unique, soit 3.600 frs.

Tribunal de commerce de Bourgoin 5 mai 1941

COTTE c/ S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Article II50 C. Civ.

Erreur d'itinéraire - Modification, par le chemin de fer, de la date de départ de l'expédition - Faute lourde.

Trois vaches, à expédier à faible distance, avaient été embarquées, par erreur, avec d'autres animaux à diriger sur une destination plus lointaine. Le dévoiement reconnu, le wagon fut renvoyé avec les bêtes à la gare d'où il était parti.

Cette gare, sans décharger les trois vaches, fit le nécessaire pour acheminer l'expédition sur sa destination exacte, mais après avoir modifié, sur les écritures, la date de départ de l'envoi.

Quatre jours après le commencement du voyage initial, une bête fut trouvée morte à l'arrivée, une deuxième eut son lait tari et la troisième, prête à vêler, avorta quelques heures après le débarquement.

Le Tribunal a vu dans la rectification de la date de l'expédition une faute lourde, interdisant au chemin de fer de se prévaloir de la limitation de valeur prévue au tarif. Il a fixé à 5.000 frs l'indemnité à allouer pour la vache morte et à 2.500 frs le surplus du préjudice causé.

Tribunal civil d'Amiens 5 juin 1941

S.N.C.F. c/ MERCHEZ

- appel d'un jugement rendu, le 30 octobre 1940, par le juge de paix de Corbie -

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Wagons-réservoirs

Perte par coulage de 13<sup>hl</sup> 68 de vin - Responsabilité  
du chemin de fer.

Des termes mêmes du rapport de l'expert, nommé en vertu de l'article 106 du Code de commerce, il résultait que la perte de liquide s'était produite par la porte de nettoyage du foudre. L'expert avait constaté que cette porte ne s'appliquait pas exactement dans sa partie supérieure. Il en avait déduit que, le wagon ne portant aucune trace d'avarie, le coulage devait être attribué à un ajustement défectueux de la porte de nettoyage et à son insuffisance de garniture en "mastic", ce qui constituait le vice propre de la chose.

Le Tribunal, statuant en dernier ressort, n'a pas adopté les conclusions de cette expertise. La condamnation du chemin de fer au paiement du manquant, 2.644 frs, est basée sur le motif suivant :

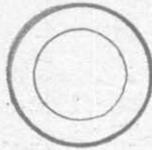
" Attendu que sans retenir les déductions que tire  
" l'expert des constatations matérielles faites par lui, il  
" convient de remarquer que ces dernières n'impliquent pas  
" par elles-mêmes une faute de l'expéditeur; qu'en effet, les  
" déductions de l'expert, à défaut de renseignements précis  
" et de faits patents et irréfutables, ne sont qu'une hypothèse;  
" se; que les conditions du tarif de circulation des wagons-  
" réservoirs imposent la constatation contradictoire, au  
" départ et à l'arrivée, de l'état dans lequel sont remis  
" ou reçus les véhicules de cette nature; que la S.N.C.F.  
" ayant accepté au départ le wagon avec son chargement, doit

" donc être reconnue responsable du manquant survenu en  
" cours de route, et que, n'apportant aucune preuve cer-  
" taine d'une cause susceptible de l'exonérer de la  
" présomption de responsabilité qui pèse sur elle, elle  
" doit être tenue vis-à-vis de QUANCARD de réparer le  
" préjudice subi par ce dernier".

Tribunal de commerce de la Seine

6 Mars 1941

QUANCARD c/ S.N.C.F.



RAIL - ROUTE

Transport occasionnel (match de football)  
dans une commune voisine - Déclaration inutile.

Absence de parallélisme entre le chemin de fer  
et l'autocar - Liberté pour le transporteur routier de fixer  
un prix inférieur à celui du chemin de fer.

Doit être relaxé des fins de la poursuite, dirigée  
contre lui sur citation directe de la S.N.C.F., le conces-  
sionnaire d'une ligne d'autobus qui a transporté un certain  
nombre de voyageurs allant assister à un match de football  
dans une commune voisine, sans souscrire la déclaration  
visée à l'art. 19 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre  
1938, alors que, de l'avis du Comité technique départemental,  
il ressort que ce transport pouvait être considéré comme  
occasionnel et effectué dans la zone où peuvent se faire  
ces transports, en l'espèce "département de l'Aveyron et  
départements limitrophes", sans que la déclaration susvisée  
soit nécessaire.

La S.N.C.F. ne saurait non plus alléguer que le  
transporteur ne pouvait, sans violer les dispositions de  
l'article 31 § 10 du décret du 12 janvier 1939, pratiquer  
un prix inférieur au prix du chemin de fer. Aucun parallé-  
lisme n'existant, en effet, ni dans l'espace ni dans le  
temps, entre la ligne de chemin de fer et l'itinéraire suivi  
par l'autocar, le propriétaire de ce dernier restait entiè-  
rement libre de fixer les prix.

Cour de Montpellier (ch. corr.) 6 décembre 1940

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

Gaz. Pal. 8 juin 1941

OBSERVATION : Arrêt exécuté sur avis de l'Exploitation Sud-  
Ouest. Le Comité Départemental de Coordination avait estimé  
que le transport était occasionnel; en fait la location du  
camion avait eu lieu moyennant un prix global ce qui rame-  
nait le prix perçu par personne au même prix que celui qu'au-  
rait perçu la S.N.C.F.

En cassation

TRANSPORTS EN PERIODE DE GUERRE

Disparition d'un colis ne pouvant être attribuée, selon toutes présomptions qu'à un vol résultant lui-même d'un défaut de surveillance - Faute lourde du chemin de fer.

Tribunal de commerce d'Arles 2 Janvier 1941

LANGLOYS c/ S.N.C.F.

Extrait des motifs de ce jugement rendu en dernier ressort :

" Attendu qu'il n'est pas douteux, en fait, que le même  
" jour, en gare de Marseille, deux ballots pesés ensemble, du  
" poids de 169 kgs et faisant l'objet d'une expédition unique  
" sous le N° 13408, tarif G.V., ont été pris en charge par la  
" S.N.C.F.; que l'expédition a été immédiatement acheminée sur  
" Arles sans manutention prévue en cours de route et, à son  
" arrivée à destination, un seul ballot de popeline a pu être  
" remis à LANGLOYS qui en a pris livraison sous toutes réserves  
" utiles en ce qui concernait le manquant constaté;

" Attendu qu'il est à présumer que cette marchandise  
" a été volée sur les quais soit de la gare expéditrice soit  
" de la gare destinataire puisqu'il est de notoriété que de  
" nombreux vols importants étaient journallement commis au cours  
" de la période qui coïncide avec l'expédition dont s'agit;

" .....  
" .....

" Attendu qu'à tous égards, soit en tenant compte de  
" l'impossibilité où est la S.N.C.F. de justifier sa libération  
" soit en démontrant que le manquant constaté serait dû à des  
" faits conséquence de l'occupation ou à une force extérieure  
" ou encore à une atteinte portée à son obligation de surveil-  
" lance et à son devoir de contrôle; considérant au surplus que

"la seule explication possible de la perte de la marchandise  
"c'est le vol qui résulte d'un manque de surveillance ou bien  
"le détournement en cours de route d'une partie d'une expédi-  
"tion qui pouvait très bien arriver en bon état de destina-  
"tion puisque une partie a été effectivement livrée sans ava-  
"rie à son destinataire à Arles.

" Qu'en toute hypothèse, il y a donc faute lourde."

En cassation



TRANSPORTS EN PERIODE DE GUERRE

Absence de surveillance, le 13 juillet 1940, ayant favorisé la disparition de colis - Faute lourde du chemin de fer.

Motifs de la décision.

Il était établi que, le 13 Juillet 1940, tous les colis litigieux se trouvaient à la gare de Caen. A cette date, le chemin de fer pouvait et devait prendre les dispositions habituelles nécessaires à la surveillance des objets confiés à sa garde. Leur perte, à cette époque, ne pouvait être que la conséquence d'une faute lourde dont la loi du 27 juillet 1940 n'exonère pas l'administration.

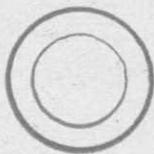
Tribunal de commerce de Caen 14 mai 1941

LEGILLON c/ S.N.C.F.

SEPTEMBRE 1941

Fiches complémentaires Nos 29 à 43

CONTENTIEUX



JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fichés complémentaires N<sup>os</sup> 29 à 43

-----

Jugement exécuté



TRANSPORT des VOYAGEURS

Accident mortel, au cours de la traversée  
des voies, dans une gare - Partage de responsabilité par  
moitié.

Un train, attendu dans une gare de correspondance, devait normalement s'arrêter quinze mètres après avoir franchi le passage établi pour la desserte des quais. L'horaire du train en cause avait été établi de telle sorte qu'à son arrivée le passage n'avait pas à être utilisé par les voyageurs provenant d'autres trains.

Le jour de l'accident, il entra en gare en avance de 3 minutes sur son horaire.

Pressentant qu'une collision allait se produire avec les derniers voyageurs descendus d'un précédent train et qui se disposaient à traverser les voies pour gagner le quai du convoi arrivant en gare, les agents tentèrent, avec leurs signaux à main, de provoquer l'arrêt avant le passage planchéié. Ils ne purent y parvenir, le mécanicien n'ayant pas vu leurs signaux. Un voyageur fut mortellement atteint.

Il a été jugé que cet accident était imputable pour partie au mécanicien, qui n'avait pas observé un signal, et pour partie à l'imprudence de la victime, qui n'avait pas pris garde aux cris et gestes des agents de la gare.

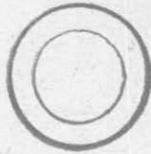
Le jugement a partagé la responsabilité par moitié.

Tribunal civil de Melun 2 juillet 1941

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

Jugement exécuté

X97-8-2. 54:9



TRANSPORT DES VOYAGEURS

Billets d'aller et retour

Remise, à l'aller, par erreur, du coupon "retour" -

Remboursement au voyageur du billet simple pris pour regagner son point de départ.

A la demande d'un voyageur en restitution du prix de son second voyage, le chemin de fer avait cru devoir opposer une fin de non recevoir, le coupon de "retour", prétendument utilisé à tort n'ayant pas été retrouvé parmi les billets recueillis.

Le Tribunal a estimé que le fait de ne pas retrouver parmi les milliers de billets ramassés, chaque jour, à la gare St-Lazare, un coupon de "retour", remis par erreur, ne constituait pas une raison suffisante pour écarter la demande en remboursement d'un voyage selon toute vraisemblance payé deux fois. Les faits établissaient que le voyageur avait pris un billet d'aller et retour "Bernay-Paris-Bernay" N° 40.585, le 17 Février 1940 et un billet simple Paris-Bernay N° 9.009, le 19 Février, soit les coupons afférents à trois voyages, alors qu'il n'en avait effectué que deux. Ecarter sa demande en remboursement du prix d'un des deux billets de Paris à Bernay aurait constitué pour le chemin de fer un enrichissement sans cause.

Tribunal de Commerce de Bernay 2 Mai 1941

BROCHET c/ S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT des BAGAGES

Bagage perdu - Réclamation du voyageur admise  
dans son intégralité, eu égard à la situation sociale du demandeur et bien qu'aucunes justifications précises n'aient été apportées sur la consistance et la valeur des objets égarés.

Tribunal de Commerce de Figeac 10 Juillet 1941

LAGUERRE c/ S.N.C.F.

Principal motif du jugement :

" Attendu qu'il importe de rappeler que le contenu  
" du bagage perdu consistait essentiellement dans des vête-  
" ments et effets personnels qui ont été évalués à 5.972 frs  
" par les demandeurs eux-mêmes lors de la première réclama-  
" tion; que cette évaluation doit être tenue pour sincère en  
" l'absence d'éléments susceptibles de la contredire, au vu  
" des faits, alors qu'elle est rendue plausible par tous les  
" faits et circonstances de la cause : le fait que le bagage  
" expédié consistait dans une valise pesant 10 kgs contenant  
" des articles vestimentaires, le fait que le voyageur qui  
" l'avait fait enregistrer, en l'espèce la dame LAGUERRE,  
" allait à Nice, à la saison hivernale et qu'elle voyageait en  
" seconde classe, ce qui donne lieu de présumer qu'elle appar-  
" tenait à un milieu social supérieur à la moyenne par la  
" fortune et par le genre de vie; le fait enfin que les deman-  
" deurs ont été mis dans l'impossibilité d'apporter dans la  
" cause des justifications plus matérielles de la consistance  
" des objets perdus par la faute même du transporteur à qui  
" l'objet avait été remis au départ du voyageur; que tous ces  
" éléments rapprochés des achats postérieurs à la perte subie  
" démontrent péremptoirement que la demande n'est nullement  
" exagérée, alors et surtout qu'il s'agit selon toute vraisem-  
" blance de vêtements féminins en parfait état n'ayant subi  
" au moment de la perte aucune dépréciation par rapport à leur  
" valeur d'achat, tout au contraire."

Jugement exécuté



TRANSPORT des MARCHANDISES

Wagon-réservoir de vin - Manquant de 900 litres -  
Responsabilité du chemin de fer, malgré expertise favorable.

D'après l'expertise faite à l'arrivée, le manquant provenait du défaut d'étanchéité d'un foudre, en particulier de sa trappe, dont la mise en place était défectueuse, ainsi que de l'insuffisance de masticage dans un angle de cette même trappe.

Le Tribunal a cependant estimé qu'un défaut quelconque dans la position de l'appareil de fermeture n'aurait pas manqué au départ, d'attirer l'attention du "reconnaisseur", agent particulièrement compétent et qualifié lorsqu'il est attaché à une gare spécialisée dans le transport des vins comme celle de Sète. Toute défectuosité aurait provoqué de sa part le refus de l'expédition ou les réserves d'usage.

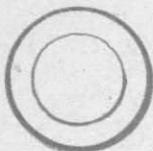
Rien dans le rapport d'expertise ne permettait, d'après le Tribunal d'écarter l'hypothèse d'une soustraction frauduleuse, en cours de route, par l'ouverture de la trappe, soustraction qui aurait entraîné le déplacement observé par l'expert et la disparition d'une partie du mastic.

Le chemin de fer a été condamné au paiement du manquant.

Tribunal de Commerce de la Seine

8 juillet 1941

GEMMI frères c/ S.N.C.F. c/ S<sup>te</sup> MITJAVILE GONDRAND



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Wagon-réservoir de vin - Manquant de 310 litres -

Expertise concluant au vice propre - Responsabilité du chemin de fer néanmoins retenue.

Extrait du jugement :

" Attendu que si l'expert a cru devoir conclure que  
" le manquant constaté était imputable à l'état de vétusté du  
" foudre utilisé, cette conclusion ne saurait être retenue  
" par le Tribunal que comme une simple supposition, le "wagon"  
" étanche au départ ne coulant pas davantage à l'arrivée, ou  
" ne présentant que de simples traces de coulage; qu'il est  
" tout aussi admissible de supposer qu'au cours des manoeuvres  
" dans les gares de triage le wagon ait reçu un choc ayant  
" occasionné un déjointement de douelles, avarie réparée par  
" l'apposition d'une plaque de zinc remettant ces douelles  
" dans leur position primitive; que, d'ailleurs, la S.N.C.F.  
" n'établit pas, comme elle le devrait, que ce déjointement  
" et cette plaque de zinc existaient au départ, ce qui est  
" formellement contesté par les défendeurs; qu'au surplus,  
" les conditions du tarif de circulation des wagons-réservoirs  
" imposent la constatation contradictoire au départ de l'état  
" dans lequel sont remis les véhicules de cette nature; que  
" l'acceptation, sans réserves, par les agents qualifiés de la  
" gare expéditrice, du wagon après son chargement équivaut  
" pour la S.N.C.F. à la reconnaissance, tout au moins impli-  
" cite, de son bon conditionnement.

" Attendu qu'en conséquence la S.N.C.F. ne saurait  
" invoquer valablement un vice propre de la chose;....

Tribunal de Commerce de la Seine 27 Juin 1941

HUBSTER c/ S.N.C.F. & PUJAS

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Wagon-réservoir - Perte en cours de transport de 395 litres de vin - Volant de manoeuvre du robinet de vidange trouvé brisé, à l'arrivée - Responsabilité du chemin de fer.

D'après le rapport d'expert, le coulage provenait de ce que le volant commandant extérieurement la vanne de vidange du foudre avait été brisé par arrachement. Or, ni l'expert, ni le chemin de fer ne démontraient que ce mauvais état de l'appareil de fermeture existait avant que le wagon ait été pris en charge par la gare de départ.

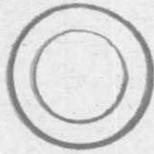
Il apparaissait, au contraire, comme certain, que la vanne de vidange du W.R et tous ses accessoires de commande étaient en bon état à ce moment. S'il en avait été autrement, le foudre n'aurait pu être rempli. Au surplus, le bris du volant aurait constitué un vice apparent qui n'aurait pas manqué d'être signalé et aurait donné lieu à des réserves tant de la part du chemin de fer que du locataire du wagon, puisqu'il s'agissait d'un véhicule en location.

L'absence de toutes protestations ou réserves faisait présumer que le wagon était en bon état extérieur, au départ, et que l'arrachement constaté à l'arrivée n'avait pu avoir lieu qu'en cours de transport.

Tribunal de Commerce de Lons-le-Saunier  
18 Juillet 1941

BILLON-RENAUD c/ S.N.C.F. et autres

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Wagon-réservoir - Perte de 227 litres de vin -  
Responsabilité du chemin de fer.

Le Tribunal a considéré comme peu vraisemblable, contrairement à ce qu'avait admis l'expert, appelé à examiner le wagon à l'arrivée, que la perte de liquide se fût produite par un défaut de la tubulure de vidange. Ce vice propre se serait révélé dès la prise en charge du wagon et des réserves auraient été prises par le chemin de fer. Or, il n'en avait rien été.

Tribunal de Commerce de Sète 11 Février 1941  
C<sup>ie</sup> Sétoise de Transports c/ S.N.C.F. & autres

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fûts -

Wagon chargé de 12 demi-muids de vin - Manquant de 400 litres sur un fût présentant, à l'arrivée, une douelle cassée - Responsabilité du chemin de fer.

Le destinataire s'était borné à faire des réserves verbales, au moment de la prise de livraison. Cependant, il saisit ensuite l'Administration d'une protestation régulière dans les formes et délais de l'article 105 du Code de commerce. Il avait ainsi la charge de prouver que l'avarie ayant déterminé le manquant s'était produite non depuis l'enlèvement de la marchandise, mais pendant le transport. Cette preuve faite, l'article 103 du Code de commerce reprenait son empire et le transporteur se trouvait présumé responsable du manquant.

Or, il était constant :

1°- que le chargement devait être présumé avoir été fait correctement et n'avoir comporté que du matériel en bon état, puisqu'il avait été accepté sans réserves.

2°- que la nature de l'avarie et le manquant avaient été constatés par le destinataire, à l'arrivée, en présence des agents du chemin de fer.

3°- que, par suite, l'avarie d'où provenait le manquant s'était produite en cours de transport.

Responsable en conséquence de la perte et de l'avarie du demi-muid aux termes des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce, et n'apportant la preuve ni d'un cas fortuit ou de force majeure, ni d'un vice propre du chargement, le chemin de fer a été condamné au paiement de la valeur du manquant et au remboursement des frais de transport afférents à la quantité non livrée.

Tribunal de Commerce de Villefranche  
25 juin 1941

C<sup>ie</sup> française des vins mousseux c/ S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fûts en mauvais état - Perte importante de liquide - Responsabilité du chemin de fer retenue pour partie, en raison d'un choc violent subi par le wagon.

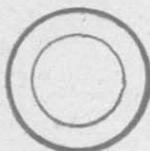
Bien qu'une expertise ait attribué le manquant exclusivement au fait que les tonneaux étaient vieux et en général en mauvais état, le Tribunal de première instance avait cependant retenu l'existence d'un choc violent qui seul permettait d'expliquer à la fois que 32 douelles de récipients, dont un commerçant expérimenté avait fait usage dans des conditions n'ayant provoqué aucune observation, aient été cassées et que deux fortes cales en bois, mises par le chemin de fer à la disposition de l'expéditeur pour immobiliser les fûts, aient pu également être relevées brisées.

En estimant que les avaries devaient être attribuées à la faute commune du transporteur et de l'expéditeur et en répartissant entre eux les responsabilités dans les proportions de deux tiers à la charge du premier et d'un tiers à la charge du second, le Tribunal, - d'après la Cour, - avait rendu une décision qui tenait exactement compte de l'ensemble des éléments de la cause et devait être approuvée.

Cour d'appel de Nîmes 13 Mai 1941

S.N.C.F. c/ MARTEL

- appel d'un jugement rendu, le 16 juin 1939, par le Tribunal de commerce de Nîmes -



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Bonbonnes d'acide nitrique - Bris attribué à leur fragilité - Responsabilité du chemin de fer.

Le caractère particulier de fragilité présenté par des bonbonnes de verre ne saurait, par lui-même, constituer pour le transporteur une décharge de responsabilité, alors que celui-ci a accepté les récipients sans réserves.

Quant à attribuer leur bris à un chargement défectueux de la part de l'expéditeur, ce n'est là qu'une hypothèse quand l'expert, qui exprime cet avis, ne le fonde sur aucune constatation matérielle établissant nettement une relation de cause à effet entre la façon dont les bonbonnes ont été chargées et les avaries qu'elles ont subies.

Seule la preuve d'une faute de l'expéditeur ou la preuve du vice propre de l'objet transporté peuvent détruire la présomption de responsabilité mise à la charge du transporteur par l'article 103 du Code de Commerce. Des hypothèses ou des raisonnements ne sauraient suffire.

Tribunal de Commerce de la Seine  
5 juin 1941

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



TRANSPORT DES ANIMAUX

Chute sur la voie, au cours du transport -  
Responsabilité du chemin de fer.

Une cinquantaine de bovins, atteints de fièvre aphteuse, avaient été éliminés du marché de Bordeaux et embarqués pour Dax, dans trois wagons. En raison des possibilités de contagion, des précautions spéciales avaient été prises, conformément aux règlements : la mise en wagon avait eu lieu en présence du chef de gare, du vétérinaire municipal et de la gendarmerie; les wagons avaient été plombés devant ces autorités. Ils ne devaient être déplombés, à l'arrivée, qu'en présence des mêmes personnes qualifiées.

Entre les gares de Caudos et de Rion-des-Landes, trois boeufs tombèrent d'un wagon sur la voie. Un seul échappa à la mort.

L'expédition, faite au tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants, avait donné lieu à la délivrance de permis de conducteurs de bestiaux, bien que les toucheurs ne pussent régulièrement être utiles qu'aux gares de départ et d'arrivée, toute intervention en cours de route étant rendue impossible par le plombage des wagons.

Or, seule l'ouverture intempestive d'une porte, en cours de route, avait pu rendre possible les trois chutes qui s'étaient produites. Selon toute vraisemblance, la porte avait été déplombée et mal refermée par les toucheurs qui accompagnaient le convoi.

Le Tribunal n'a pas estimé suffisamment rapportée par les faits de la cause la preuve de cette faute des préposés de l'expéditeur.

Tribunal de commerce de Dax 13 Mai 1941

BARUCQ c/ S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Volailles vivantes - Mort consécutive au manque  
d'aération - Responsabilité du chemin de fer.

Tribunal de Commerce de Perpignan  
17 Juin 1941

PUIG c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

" Attendu que le transporteur doit veiller à la conserva-  
" tion des choses qui lui sont confiées et qu'en l'espèce, il  
" a commis une faute en n'assurant pas une ventilation suffi-  
" sante du wagon dans lequel étaient transportés les colis  
" litigieux; que, par surcroît, les cages auraient dû être  
" placées dans des conditions telles que leurs côtés à claire-  
" voie ne soient pas obstrués par les autres marchandises; que  
" cette précaution rentre indiscutablement dans le cadre des  
" soins généraux et ordinaires, compatibles avec les nécessités  
" du service réglementaire.

" Attendu que vainement la S.N.C.F. soutiendrait que  
" les volailles avaient été mises en trop grand nombre dans  
" les cages; que l'expert a constaté que, poules et poulets  
" étant mélangés, elles étaient suffisantes pour les contenir;  
" que la Compagnie aurait d'ailleurs refusé de les acheminer  
" si elles n'avaient pas été réglementaires.

" Attendu que si la chaleur est une des causes de  
" l'asphyxie, elle est due à la structure du wagon et à la  
" façon dont les cages ont été placées dans ce véhicule; que  
" les bêtes auraient supporté le trajet et l'absence de boisson  
" si les précautions élémentaires d'aération avaient été pri-  
" ses.

" Attendu qu'il y a lieu, dans ces conditions, de  
" retenir la responsabilité de la S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Retard d'un mois dans l'acheminement d'un wagon de foin - Avaries attribuées par le chemin de fer à des intempéries constituant un véritable cas de force majeure - Responsabilité.

Tribunal de commerce de Sète

16 Septembre 1941

MEYNIER c/ S.N.C.F.

Motifs du jugement :

" Attendu, tout d'abord, qu'il y a lieu de constater qu'à son arrivée à destination, le fourrage, au lieu d'être chargé seulement sur le wagon d'origine N° 35.594 l'était en partie sur une autre plate-forme N° 310.858; que ce fait que la marchandise est parvenue à destination après chargement partiel sur un autre wagon, laisse présumer ou un choc en cours de route ou une toute autre faute à l'encontre de la S.N.C.F.; que donc, la prétention de la S.N.C.F. d'invoquer le cas de force majeure pour s'exonérer de sa responsabilité, à savoir les intempéries enregistrées dans la région d'Arles et de Miramas, ne saurait être retenue;

" Que, quoi qu'il en soit, ces intempéries pourraient à la rigueur motiver un léger retard, mais pas un aussi long retard, puisque celui-ci a été supérieur à un mois.

" Attendu, partant, que la S.N.C.F. doit être déclarée responsable des avaries dont s'agit."

Arrêt exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Avaries à un cadre de mobilier en provenance d'outre-mer - Bris d'une partie du contenu - Responsabilité du chemin de fer.

Il s'agissait d'un mobilier expédié d'Aïn-Beïda dans un container. Après plusieurs transbordements, le chemin de fer en avait pris possession à Marseille, pour l'amener à Blois, lieu de destination. D'importantes avaries furent constatées à l'arrivée. La traverse de base du container présentait d'ailleurs une flèche extérieure de plusieurs centimètres et deux lames du plancher étaient cassées.

Selon toute vraisemblance les avaries subies par le container étaient antérieures à sa prise en charge par le chemin de fer.

Néanmoins, aux deux degrés de juridiction, les juges ont estimé que la déformation de la traverse et la brisure des deux lames étaient suffisamment visibles pour attirer l'attention des agents réceptionnaires de la gare de Marseille, si elles avaient été effectivement antérieures à leur prise en charge. Il leur appartenait, dans ce cas, de n'accepter l'expédition qu'avec les réserves nécessaires. N'ayant rien fait en ce sens, le container devait être présumé avoir été remis en bon état.

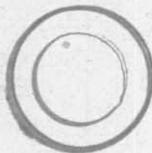
Cour d'appel d'Orléans 24 Juin 1941

BENESIS c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 21 Mars 1940, par le Tribunal civil de Blois -

Jugement exécuté

X97-8-2. 231:I



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Expertises successives.

Validité d'une seconde expertise ordonnée par voie de référé, plus de six semaines, après une première expertise diligentée selon les formes prévues par l'article 106 du Code de commerce.

Une expertise provoquée en vertu de l'article 106 du Code de commerce dégageait le chemin de fer de toute responsabilité relativement à un manquant de 600 litres de vin sur une expédition de 12 fûts. Au retour de la fûtaille vide, l'expéditeur fit procéder à une seconde expertise par voie de référé commercial. Celle-ci conclut à un partage de responsabilité : 1/3 pour l'expéditeur (vétusté du fût litigieux), 2/3 pour le chemin de fer (choc anormal et violent).

L'Administration soutint que la seconde expertise devait être considérée comme inopérante, puisque faite longtemps après l'avarie, lorsque les choses n'étaient plus en l'état et après exécution d'un second contrat de transport.

Le Tribunal a néanmoins reconnu la validité de cette mesure d'instruction, malgré sa tardiveté.

Sur la valeur juridique de l'expertise, le jugement comporte le motif suivant :

" Attendu que l'expertise prévue par l'art. 106  
" du Code de commerce est une mesure d'ordre exceptionnel,  
" dérogatoire au droit commun, non contradictoirement  
" ordonnée et ne fournissant pas aux justiciables les mêmes

" garanties que les expertises ordonnées en conformité des  
" règles du Code de procédure; que si, à la suite d'une exper-  
" tise ordonnée en conformité de l'article 106, une nouvelle  
" expertise ne peut être prescrite en vertu du même article,  
" aucun obstacle juridique ne s'oppose à une expertise décidée  
" d'après les règles du droit commun, c'est-à-dire par ordon-  
" nance contradictoire et avec prestation de serment " .

Après examen des deux expertises et se basant sur ce que, malgré le choc violent prétendu par le second expert, un seul fût sur 12 avait été avarié, - les autres étant demeurés indemnes, - le Tribunal a réparti ainsi les responsabilités : 2/3 à la charge de l'expéditeur et 1/3 seulement à celle du chemin de fer.

Tribunal de commerce de Sète 16 Septembre 1941

CARRIERE c/ S.N.C.F.

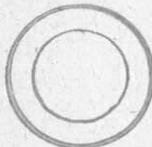
OCTOBRE 1941

Fiches complémentaires Nos 44 à 49



Jugement exécuté

TRANSPORT DES MARCHANDISES



Transbordement de voie étroite à voie normale  
effectué par le chemin de fer dans de mauvaises conditions.

Responsabilité.

Un expéditeur de châtaignes récemment récoltées, et par conséquent non sèches, commet une erreur en demandant le transport par petite vitesse, les délais d'acheminement P.V. étant trop longs par rapport à la nature périssable de la marchandise.

Mais, de son côté, le chemin de fer aggrave le danger de fermentation en transbordant ces châtaignes dans un wagon entièrement clos ne permettant pas l'aération du contenu.

Partage de responsabilité par moitié.

- principal motif du jugement -

" Attendu que si la S.N.C.F. n'est pas tenue de fournir  
" des wagons d'un modèle déterminé, elle n'en a pas moins  
" l'obligation, alors surtout qu'il s'agit d'un transborde-  
" ment opéré en cours de transport, en dehors de toute inter-  
" vention et de tout contrôle possible de l'expéditeur ou du  
" destinataire, de prendre les soins généraux et ordinaires,  
" compatibles avec les nécessités du service réglementaire  
" qui impose la conservation des marchandises à elle confiées;  
" qu'en l'espèce, il appartenait à la S.N.C.F. d'assurer l'aé-  
" ration normale du wagon tant en raison de la température  
" que de la nature de la chose transportée".

Tribunal de commerce de Brive-la-Gaillarde

16 Juillet 1941

FORMIGIER c/ HUGUES et S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Manquant de 166 litres de vin attribué au vice propre des fûts.

Responsabilité du chemin de fer, - l'expédition ayant été acceptée sans réserves.

Tribunal de commerce de Clermont L'Hérault  
5 Septembre 1941

MAURIN et GELABERT c/ S.N.C.F.

Principaux motifs du jugement :

" Attendu que le transporteur est responsable des  
" marchandises qu'il prend en charge et que le Tribunal ne  
" saurait admettre l'opinion de l'expert ayant constaté le  
" manquant, lorsque celui-ci présume responsable l'expéditeur;

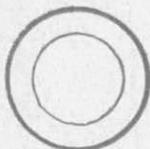
" Attendu, en effet, que si les prétendus vices  
" relatifs à la futaille avaient existé, ils auraient été  
" assez apparents pour être aperçus à tout instant et surtout  
" au départ;

" Attendu que la S.N.C.F. ayant accepté les fûts sans  
" aucune réserve, a estimé qu'ils pouvaient parfaitement  
" supporter le voyage;

.....

" Attendu aussi que la S.N.C.F., tenue d'assurer  
" le transport et la livraison en bon état de la marchandise,  
" ne peut se dégager de ses obligations en s'appuyant seule-  
" ment sur des présomptions; qu'il y a tout lieu de penser  
" que les trois futailles accusant des pertes avaient souf-  
" fert en cours de route, le transporteur ayant d'ailleurs  
" reconnu sa responsabilité puisqu'il avait offert de payer  
" la moitié du préjudice, offre que les demandeurs ne pou-  
" vaient accepter.

Arrêt exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

- Guerre de 1939-1940 - (Lois du 23 Décembre 1939 et du 27 Juillet 1940).

Défaut de livraison de la marchandise à l'arrivée et vente volontaire par le chemin de fer.

Bénéfice de la législation spéciale refusée au transporteur - Réparation de l'entier préjudice.

Les dispositions de la loi du 27 juillet 1940 et de l'arrêté ministériel du 14 septembre 1940, aux termes desquelles le chemin de fer n'est responsable, pour les transports effectués dans certaines zones, en mai et en juin 1940, qu'à raison d'une faute lourde, sont inapplicables au cas où la gare destinataire a vendu la marchandise à vil prix, avant la prise de livraison par le destinataire.

En effet, la loi du 27 juillet 1940 doit, comme toutes les lois d'exception, être interprétée restrictivement et ne peut recevoir application que dans le cas d'un dommage causé dans l'exécution du transport des marchandises par suite de "retard, pertes ou avaries", donc par un fait accidentel et indépendant de la volonté du voiturier, mais non pas dans le cas d'un fait volontaire.

En conséquence, la responsabilité du chemin de fer devant être appréciée, en pareil cas, d'après les règles du droit commun, ni l'approche des armées allemandes, ni la crainte du pillage des marchandises en gare par la population ne peuvent libérer le transporteur de ses obligations, la crainte d'un fait éventuel non encore réalisé ne constituant pas la force majeure.

Les dispositions du décret du 23 décembre 1939, aux termes desquelles l'indemnité due par le transporteur "en cas de perte totale ou partielle" de la marchandise est limitée, en temps de guerre, à la valeur de cette marchandise au lieu et jour de l'expédition, ne peuvent recevoir application lorsque le dommage a été causé, non par la perte, mais par la vente volontaire des marchandises effectuée par le transporteur.

Cour d'appel de Rennes 2 Juillet 1941

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

Gaz. Pal. 2 Novembre 1941

Jugement exécuté



CONTRAT DE TRAVAIL

Agissements répréhensibles d'un agent -  
Congédiement et privation de péréquation de retraite.

Faute de l'Administration qui tarde trop à prendre  
la mesure de révocation.

Il est de principe que l'employeur est en droit, - sans attendre qu'intervienne une sanction pénale, - de congédier un employé dont les agissements peuvent faire suspecter son honorabilité. Un tel renvoi, lorsqu'il s'agit d'un agent de chemin de fer, a pour conséquence de priver l'intéressé du bénéfice de la péréquation des retraites.

Mais l'administration commet une faute engageant sa responsabilité pécuniaire, en ajournant sans nécessité, pendant trois ans et demi, jusqu'au résultat des poursuites judiciaires, toute décision de sa part en ce qui concerne le contrat de louage de services de l'agent, compromettant ainsi ses chances de réembauchage.

L'Administration se rend passible d'une seconde faute, en retenant comme motif de radiation des cadres un grief écarté par la juridiction pénale.

Tribunal civil d'Aix 15 Janvier 1941

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

- appel d'un jugement rendu, le 13 novembre 1940, par le Conseil des Prud'hommes d'Aix-en-Provence.

Arrêt exécuté



ACCIDENTS DU TRAVAIL

Lésions multiples - Incapacité absolue du sujet.

En cas de lésions multiples, il y a lieu, pour déterminer l'incapacité de travail qui en résulte pour la victime, non pas d'additionner les taux de réduction de capacité professionnelle résultant de chacune de ces lésions, mais de les prendre dans leur ensemble.

L'incapacité de travail est en réalité absolue lorsque les céphalées, les étourdissements, les séquelles de paralysie et les troubles visuels très graves qui affectent le sujet ne lui permettent plus que des besoins occasionnelles n'exigeant qu'un effort momentané, lequel ne peut constituer en aucune façon une activité professionnelle proprement dite.

Cour d'appel de Poitiers 26 Septembre 1941

S.N.C.F. c/ DEMION

- confirmation d'un jugement rendu le 23 Avril 1941 par le Tribunal civil de la Rochelle -



PROCEDURE

Degré de juridiction

Demande de condamnation aux dépens comprenant les droits d'enregistrement, au besoin à titre de dommages-intérêts, mais sans précision sur la nature de la faute susceptible de constituer le fondement de cette condamnation.

- Taux du ressort - (première instance) - non modifié par une telle demande.

Il résulte à la fois de l'article 639 du Code de Commerce et de l'article 19 du décret du 28 mars 1934 sur l'organisation judiciaire, que les Tribunaux de commerce jugent en dernier ressort toutes les demandes relevant de leur compétence dont le principal n'excède pas la valeur de 7.500 francs, sans qu'il y ait lieu de tenir compte du montant indéterminé des demandes accessoires en paiement des droits, doubles droits et amendes de timbre et d'enregistrement, lorsque ces demandes ne sont basées sur aucune faute nettement précisée.

Doit en conséquence être cassé l'arrêt qui accueille l'appel d'un jugement du Tribunal de Commerce ayant trait au remboursement d'une somme de 437 fr,50 perçue en trop par le chemin de fer et à la condamnation aux droits d'enregistrement sus-indiqués "au besoin à titre de dommages-intérêts", sans précisions sur la nature de la faute susceptible de constituer le fondement de cette condamnation.

Cassation (Ch. civ.) 24 Septembre 1941

CAUSSE c/ S.N.C.F.

NOVEMBRE-DECEMBRE 1941  
Fiches complémentaires nos 50 à 55

S.B

SOCIÉTÉ NATIONALE  
des  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

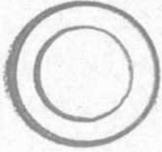
---

Novembre - Décembre  
1941

---

CONTENTIEUX

---



JURISPRUDENCE

---

CHEMIN de FER

Fiches complémentaires N<sup>os</sup> 50 à 55

---



ACCIDENTS DU TRAVAIL

Tiers responsable (Loi du 9 avril 1898 article 7)

- Travail en commun.

Ouvrier d'entreprise atteint mortellement par un train non signalé par les agents du chemin de fer chargés de la surveillance des voies.

Responsabilité de l'Administration en tant que tiers responsable, au sens de l'article 7 de la loi de 1898, les travaux exécutés par l'entrepreneur étant absolument indépendants des conditions de sécurité assurées par le chemin de fer.

Cassation (Ch. soc.) 16 Octobre 1941

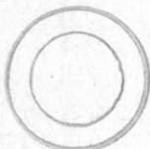
S.N.C.F. c/ Société Electro - Entreprises

Motifs de l'arrêt :

" Attendu qu'il résulte des qualités et motifs de l'arrêt attaqué, d'une part, que le cantonnier de la S.N.C.F. chargé de la surveillance des voies, et seul préposé de la Société sur le théâtre de l'accident, avait un travail absolument distinct de celui des ouvriers de la Société Electro-Entreprises, procédant à l'électrification de la ligne et dont l'activité technique était dirigée par un chef de chantier de cette Société, ayant seule autorité sur eux et totalement indépendant de la S.N.C.F. et de ses agents; - d'autre part, que VERDON, averti de l'approche d'un convoi signalé sur la voie N°2, s'était garé près de la voie N° 3, sur laquelle arriva inopinément un deuxième train, qui n'avait pas été signalé et qui le happa au passage et l'écrasa, le bruit de ce deuxième convoi ayant pu se confondre avec celui du premier;

"Attendu que, en l'état de ces constatations, la Cour d'appel a pu décider que la S.N.C.F. était, par rapport aux ayants-droit de la victime, un tiers, au sens de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898; qu'elle avait commis la faute de ne pas assurer la surveillance et la protection de la troisième voie et que, au surplus, gardienne responsable de sa chose, elle ne faisait point échec à la présomption légale pesant sur elle, par la preuve d'une faute de la victime."

Jugement exécuté



TRANSPORT DE MARCHANDISES

Expertise concluant au vice propre de la marchandise.  
Responsabilité du chemin de fer néanmoins retenue.

Les conclusions des rapports d'expertises ne s'imposent qu'autant qu'elles constatent des faits précis. Toutes déductions qui découlent simplement du raisonnement sont le fruit d'opinions ou de théories personnelles à leurs auteurs. Leur exactitude est sujette à discussion. Elles ne sauraient suppléer à une preuve matérielle.

Dans l'espèce, l'expert concluait d'après l'aspect extérieur de la trappe du wagon-réservoir soumis à son examen, qu'il n'y avait pas eu coulage, tant que le chargement était demeuré sur l'embranchement de l'expéditeur; qu'au contraire, dès que le véhicule avait été en mouvement, il était à supposer que le mauvais conditionnement de la trappe s'était révélé sous les effets du roulement. L'expert ajoutait qu'il avait été maintes fois constaté qu'un coulage commençait, cessait et reprenait alternativement au cours d'un même transport.

L'expert concluait donc que la responsabilité du chemin de fer ne pouvait être mise en cause, la reconnaissance au départ n'ayant pas révélé de défauts de chargement et la perte de liquide constatée étant due à un vice propre de la chose.

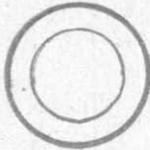
Le Tribunal a considéré qu'il s'agissait là de suppositions gratuites et personnelles et qu'il n'avait pas à les homologuer.

Il a condamné le chemin de fer à indemniser l'expéditeur de la valeur du manquant.

Tribunal de commerce de la Seine 8 juillet 1941

GNEMMI c/ S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Stationnement provoqué par la nécessité de nettoyer les wagons mis à disposition par le chemin de fer.

- Droits de stationnement non dus -

Le chemin de fer n'est pas fondé à réclamer des droits de stationnement lorsque le retard apporté au chargement doit être attribué au fait que des wagons malpropres ont été remis à l'expéditeur et que celui-ci s'est vu dans la nécessité de les nettoyer avant chargement.

Il incombe au chemin de fer de fournir du matériel en état d'être immédiatement utilisé.

Tribunal de commerce de Caen 14 mai 1941

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



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Transbordement effectué par le chemin de fer dans de mauvaises conditions.

- Responsabilité.

En transbordant de la voie étroite à la voie normale un chargement de châtaignes récemment récoltées et, par conséquent, non sèches, le chemin de fer avait commis l'erreur de les placer dans un wagon entièrement clos. Il y avait eu fermentation faute d'aération.

Mais, de son côté, l'expéditeur avait fait choix de la petite vitesse et la longueur des délais de transport avait pu contribuer au dommage éprouvé par la marchandise.

La responsabilité a été partagée par moitié.

Tribunal de commerce de Brive 16 juillet 1941

FORMIGIER c/ HUGUES et S.N.C.F.

Jugement exécuté



TRANSPORT DES MARCHANDISES

Vente (art. 106 C. Com.)

Vente de marchandises non périssables, en souffrance, sans avis à l'expéditeur et sans observation des formalités de l'article 106 du Code de Commerce.

-Faute lourde du chemin de fer -

Un important envoi de bâches, adressé à un Parc militaire et arrivé à destination, le 30 Août 1940, était resté en souffrance. Par suite d'une erreur d'adresse, l'expéditeur ne put être avisé de l'incident qu'une quinzaine de jours après. Il demanda alors divers renseignements sur le poids des colis; mais la gare, craignant que les bâches ne fussent considérées comme butin de guerre par les armées d'occupation et la halle aux marchandises étant encombrée, décida de faire vendre d'urgence sans publicité et sans aviser l'expéditeur.

Le Tribunal a estimé qu'en agissant ainsi le chemin de fer avait commis un abus constitutif d'une faute lourde.

On se trouvait, en effet, en période d'armistice. Les bâches auraient donc été régulièrement réquisitionnées. Quant à l'encombrement de la halle aux marchandises, il ne pouvait constituer un prétexte suffisant à une vente sans préavis. Si le chemin de fer ne pouvait assurer la garde des bâches, il devait faire désigner par le Président du Tribunal de commerce un local où elles auraient pu être entreposées.

Tribunal de commerce de St-Dizier 3 Octobre 1941

JOBERT c/ S.N.C.F.



ACCIDENTS DU TRAVAIL

Agents empruntant dans l'enceinte du chemin de fer des itinéraires non réglementaires - Accident - Application de la loi sur les accidents du travail.

Tout accident survenu au temps et au lieu du travail tombe sous l'application de la loi forfaitaire de 1898. "Temps" et "lieu" doivent être déterminés suivant les conditions dans lesquelles fonctionne l'entreprise; aussi le lieu du travail n'est-il pas absolument limité au poste assigné à l'ouvrier, il s'étend aux dépendances que l'ouvrier traverse pour se rendre à ses occupations.

Si le fait par un ouvrier de ne pas suivre un itinéraire prescrit et d'avoir enfreint toutes les consignes à ce sujet peut être susceptible de constituer une faute, dont il appartient au juge d'apprécier les conséquences légales, cette faute ne saurait enlever à l'accident, dont l'ouvrier est alors victime, le caractère d'un accident du travail.

Cassation (Ch. civ.) 28 octobre 1941

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