

✓1939

Mois de Janvier
1939

CONTENTIEUX

RELEVE de JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

I - TRANSPORT des VOYAGEURS - ACCIDENTS

Accès libre des quais - Montée dans un train en marche -
Faute de la victime.

Le fait de laisser les voyageurs pénétrer sur les quais ne peut, dégagé de toutes autres circonstances, constituer une faute à la charge du chemin de fer.

Doit être considéré comme seul responsable de l'accident dont il a été victime, celui qui a essayé de monter dans un train qui, non seulement était en marche, mais avait déjà pris une certaine vitesse.

Cassation (Ch. req.) 2 Août 1938

JULLIARD c/ S.N.C.F.

Rec. heb. Dal. 1938 p. 516

Déclivité des quais - Chute d'un voyageur invalide
et encombré de bagages - Non-responsabilité du chemin de
fer.

A l'arrivée d'un train en gare, une voiture peut,

sans qu'on puisse en faire grief au chemin de fer, se trouver arrêtée en face de la déclivité du quai servant au passage des chariots à bagages. Dans la plupart des gares, la manutention des bagages a nécessité l'établissement de ces déclivités qui sont visibles pour les voyageurs. Leur installation est réglementaire.

La plus élémentaire prudence fait un devoir au voyageur, qui vient d'avoir une entorse du genou, de faire appel à un agent du chemin de fer pour l'aider à descendre ses bagages et à descendre lui-même.

En omettant cette précaution, il commet une négligence qui, en cas d'accident, constitue la cause étrangère libérant le transporteur de toute présomption de responsabilité.

Tribunal de Commerce de la Seine 26 Juillet 1938

RABINOVITCH c/ S.N.C.F.

Transport par autocar - Panne - Attente d'un véhicule de secours - Refroidissement mortel contracté par un voyageur - Responsabilité partagée.

Lorsqu'un voyageur transporté dans un autocar a dû interrompre son voyage et descendre pour attendre un car de secours, le transporteur est responsable vis-à-vis de la veuve et de la fille du voyageur, si ce voyageur est décédé des suites d'un refroidissement mortel contracté par une température rigoureuse pendant le stationnement.

Le transporteur a, en effet, manqué à son obligation de transporter son voyageur sain et sauf à destination et le décès de ce dernier a eu son origine dans cette inexécution.

Toutefois, si le voyageur était dans un état de santé qui lui commandait d'éviter de s'exposer au froid et si le stationnement a eu lieu dans une agglomération importante où il eut pu trouver un abri, au lieu de rester sur place, il y a lieu de considérer que la maladie du "de cujus" a eu sa part dans les conséquences de son décès, et il convient de réduire proportionnellement la responsabilité du transporteur.

Tribunal civil de Rouen 17 Novembre 1937

BOUVIER c/ C^{ie} Normande des Autobus

La Loi 23 Novembre 1938

Déclaration fiscale non produite à l'appui d'une
demande d'indemnité - Limitation des dommages-intérêts.

A la suite de l'accident mortel survenu à un voyageur, le chemin de fer avait été assigné par la veuve en 300.000 frs de dommages-intérêts. Aucune justification sérieuse n'était apportée à l'appui de cette demande. Le Tribunal a estimé qu'en l'absence de toute déclaration fiscale produite et même de tout élément d'appréciation de quelque valeur, le préjudice éprouvé par la demanderesse en perdant un mari jeune, travailleur et capable de gagner

très largement sa vie ne pouvait être évalué à plus de 125.000 francs.

Tribunal civil d'Angoulême 6 Avril 1938

V^{ve} DUBERNET c/ S.N.C.F.

Allocation d'une rente ou d'un capital - Souveraine appréciation des juges.

Lorsqu'ils allouent des dommages-intérêts en réparation d'un accident, les juges du fond sont libres de choisir le mode de réparation qui leur paraît le meilleur.

Ils ne font qu'user de leur pouvoir d'appréciation en allouant un capital au lieu d'une rente, et n'ont pas à indiquer les motifs de leur décision.

Cassation (Ch. req.) 11 juillet 1938

V^{ve} DEGLAIRE c/ HUBERT

Gaz. Pal. 19 Novembre 1938

II - ACCIDENTS de PASSAGES à NIVEAU

Passage à niveau non gardé

Enfant grièvement blessé - Non-responsabilité du chemin de fer.

En s'amusant sur la voie, un enfant se trouva avoir un pied pris entre un rail et un contre-rail. Malgré

tous ses efforts, il ne put se dégager à temps et eut la jambe sectionnée par un train.

Etablis pour être traversés et dégagés immédiatement les passages à niveau ne sont pas des endroits où l'on peut stationner et s'amuser. Aux termes de l'article 79 du décret du 11 novembre 1917 il est interdit de s'y arrêter. L'enfant, âgé de 9 ans 1/2, était d'un âge où il pouvait avoir conscience du risque qu'il courait à jouer en un endroit aussi dangereux. Par ailleurs, il appartenait aux parents de surveiller leur enfant, au lieu de l'abandonner à lui-même sur les chemins.

Cour d'appel de Douai 28 Février 1938

C^{ie} - G^{le} des Voies ferrées d'intérêt local c/ D

Ann. Ch. de fer et Tram. 1938 p.83

Très jeune enfant (2 ans 1/2) d'une garde-barrières,
victime d'un accident - Chemin de fer dégagé de toute responsabilité.

L'enfant jouait avec un chien à l'extérieur du passage à niveau fermé. Le chien étant passé sous la barrière roulante et ayant pénétré sur la voie, l'enfant voulut l'attraper et emprunta le même chemin sans se rendre compte de l'arrivée d'un rapide. Le déplacement d'air provoqué par le train projeta violemment l'enfant à terre; le choc qu'il reçut à la tête détermina la mort.

L'accident était uniquement attribuable au manque de surveillance de la mère qui aurait dû garder près d'elle

un enfant aussi jeune.

On ne pouvait pas davantage, ainsi que le soutenait le père de l'enfant, reprocher à la mère, dans son service de garde-barrières, une faute qui aurait permis de rendre le chemin de fer pécuniairement responsable de la mort de l'enfant. Les prescriptions réglementaires pour la fermeture du passage à niveau avaient été observées. D'autre part, aucun règlement n'oblige les gardes-barrières à être présents sur les lieux, au moment du passage des trains.

Tribunal civil de Soissons 20 juillet 1938

TAILLEFER c/ S.N.C.F.

P.N. sans barrières - Tamponnement d'automobile

Accident imputable à l'inattention du conducteur de la voiture sans que le mauvais état du sol, connu de l'automobiliste puisse être reproché au chemin de fer.

L'automobiliste, qui devait être victime d'un tamponnement, se rendait dans un bois contigu à la voie ferrée pour pratiquer des travaux d'arpentage. La visibilité était parfaite. Le P.N. était précédé de poteaux indicateurs avec inscriptions très lisibles, attirant l'attention du public sur le danger présenté par la circulation des trains.

Seuls, habituellement, les piétons empruntent ce passage à niveau, car le chemin de terre qui y accède est particulièrement mauvais et il n'y circule que de très rares voitures.

L'automobiliste connaissait fort bien l'état des

lieux et, malgré la défectuosité du sol au voisinage de la voie, il avait, au cours de la semaine précédente, traversé, plusieurs jours de suite, ce P.N. sans incident. L'accident dont il avait été victime devait être attribué uniquement à son inattention ou à son imprudence et, peut-être aussi, à sa mauvaise vue.

Tribunal de Commerce de la Seine

31 Mars 1938

V^{ve} DUPONT c/ S.N.C.F.

Camion immobilisé sur un passage à niveau -
Tamponnement.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Plus de cinq minutes restaient à courir entre le passage d'un express et le moment où les barrières avaient été ouvertes pour permettre au camion automobile de franchir la voie ferrée. Ce laps de temps était plus que suffisant pour la traversée normale du P.N. On ne pouvait reprocher au garde-barrières d'avoir donné accès au passage dans des conditions dangereuses; tout se serait passé normalement sans une panne imprévisible.

Le tamponnement du camion ayant entraîné la mort de son conducteur, le préposé du chemin de fer fut traduit en police correctionnelle sous l'inculpation d'homicide par imprudence. Il fut prévenu de contravention au Règlement des gardes-barrières pour n'avoir pas pris sans hésitation et retard les mesures nécessaires à la couverture du passa-

ge dont il avait la surveillance, alors que le camion immobilisé sur la voie ferrée constituait un obstacle dangereux pour la sécurité des trains. Mais l'agent fut relaxé des fins de la poursuite.

Cette décision de la juridiction pénale s'imposait aux juges civils, saisis de la demande d'indemnité formulée par les ayants-droit de la victime, dès lors que ceux-ci alléguaient uniquement la responsabilité encourue par le chemin de fer du fait de son préposé.

Tribunal civil de Roanne 5 Juillet 1938

V^{ve} DALLIERES c/ S.N.C.F.

III - TRANSPORT des BAGAGES et des MARCHANDISES

CONTRAT de TRANSPORT

Fraude aux dispositions d'un tarif - Nullité du contrat de transport.

Des manteaux de prix, contenus dans une malle de voyageur de commerce, dite "marmotte", s'étaient trouvés détruits dans un incendie de fourgon. La valeur en fut réclamée au chemin de fer.

Se fondant sur les dispositions de l'article 8 des tarifs généraux, le Tribunal de Commerce de la Seine, dans un jugement du 25 Juillet 1934, repoussa la demande. Les dits manteaux, en effet, pour lesquels était réclamée une

indemnité représentant plus de 1.000 frs par kilog, auraient dû être expédiés comme objets de valeur. Le contrat de transport intervenu à leur sujet se trouvait ainsi entaché de nullité, comme vicié dans son essence même.

En appel, le voyageur de commerce excipa d'une prétendue erreur qui lui aurait échappé jusque-là. Cette erreur aurait consisté à englober dans le montant de sa demande une somme de 4.075 frs représentant les frais de confection de chaque modèle. La marmotte n'aurait pas renfermé une collection de modèles, comme il avait été jusqu'alors soutenu, mais elle aurait contenu de simples échantillons dont la valeur ne dépassait pas, à l'époque, 1.000 frs le kilog. Ils auraient pu ainsi être transportés comme bagages sans déclaration, conditionnement, ni taxe spéciale.

La Cour d'appel n'a pas admis ce moyen de défense.

Après avoir rappelé que la marmotte contenait des marchandises dont la valeur réclamée devant les premiers juges était supérieure à 1.000 frs le kilog et qu'en conséquence le contrat de transport ne s'était pas formé, la Cour a ajouté qu'il ne saurait résulter de la volonté d'un voyageur de faire dépendre l'existence d'un contrat qui, de par son fait, n'avait jamais pris naissance, d'une prétendue erreur dont les effets préjudiciables ne se seraient révélés qu'après jugement. Elle a, en conséquence, déclaré mal fondé l'appel de l'intéressé.

Cour d'Appel de Paris (5^e Ch.) 11 Juillet 1938

SOLOVIEFF c/ S.N.C.F.

Bul. Tr. 1938, p. 127

DECHETS de ROUTE

Coke de four :

Déchets	(pour le transport.....2 %
)
	(pour le transbordement...I %

Aux termes de l'art. 103 du Code de Commerce, le voiturier est garant des avaries survenant aux objets à transporter autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose.

Or, le coke est susceptible de subir, en cours de transport, un déchet de route provenant de sa nature même. Il s'agit là d'un vice propre de la chose.

Ce déchet peut atteindre 2 %, auquel il convient d'ajouter une perte supplémentaire de I % lorsqu'il y a transbordement au cours du trajet.

Tribunal de Commerce de la Seine (I^e Ch.)

14 novembre 1938

LUBERT c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

Perte de liquide due à un défaut d'étanchéité.

- Responsabilité de l'expéditeur
- Non-responsabilité de la Société qui avait loué le wagon.

L'expéditeur avait eu toute facilité pour examiner l'état du foudre avant de le charger. L'expertise pratiquée

à l'arrivée, n'avait révélé aucun vice caché. L'inspection du foudre, avant, pendant et après son chargement, aurait permis d'apercevoir les traces anciennes de coulage aux douves et d'en trouver les causes. Cette vérification s'imposait d'autant plus que, pour parvenir au lieu de chargement, le wagon avait voyagé vide et était resté exposé à de fortes chaleurs d'été, susceptibles de nuire à l'étanchéité du récipient.

En remplissant le foudre sans s'être assuré qu'il était parfaitement en état de conduire son chargement à bon port, l'expéditeur avait commis une faute lui interdisant de rejeter sur le chemin de fer la responsabilité de pertes possibles au cours du trajet.

Il n'était pas fondé non plus à mettre en cause la société qui lui avait loué le wagon. La convention passée avec cette dernière contenait, en effet, la clause suivante:

" Les locataires ou expéditeurs doivent, avant toute utilisation du wagon-réservoir, vérifier son état avec soin.

" Le fait de charger ou d'expédier le wagon implique qu'ils le reconnaissent en bon état de service et d'entretien et leur interdit de rechercher la responsabilité du loueur pour coulage, détérioration de la marchandise ou toute autre cause, à raison du vice ou mauvais entretien du wagon et de ses agrès...."

Les propriétaires de wagons-réservoirs ne peuvent, en effet, exercer de surveillance utile sur les foudres, lorsque leurs véhicules sont en circulation et à la disposition de locataires, si ces derniers s'abstiennent de signaler les défauts survenus en cours de route.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 15 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ VERNEUIL et PRADAL

- appel d'un jugement rendu, le 30 avril 1934, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

Perte de liquide due à l'usure de l'appareil de serrage de la porte du foudre et à son défaut de suiffage.

Chemin de fer exonéré de toute responsabilité.

Après avoir fait procéder au dépotage de ce qui restait de vin dans le foudre, à son arrivée à destination, l'expert en avait fait enlever la porte. Il s'était alors rendu compte que la vis de serrage, par suite d'usure, ne pouvait pas assurer une pression suffisante de cette porte contre le fond du foudre et, qu'au départ, il n'avait pas été procédé à l'opération essentielle du suiffage. Par le jeu qui s'était produit dans la vis de serrage au cours du transport et le défaut de suiffage, le coulage, - qui pouvait ne pas exister au départ, - s'était ainsi peu à peu établi.

L'expert, et le Tribunal après lui, en ont conclu que la perte importante de liquide constatée à l'arrivée résultait d'un vice propre du foudre et que la responsabilité du transporteur se trouvait dégagée.

Cour d'appel de Montpellier 13 Octobre 1938

S.N.C.F. c/ BUREAU-BRIN

- appel d'un jugement rendu, le 29 Novembre 1937,
par le Tribunal de Commerce de Béziers -

ARTICLE 105 C. COM.

Protestation tardive du destinataire - Rejet de l'action en dommages-intérêts exercée contre le Chemin de fer.

Aux termes de l'article 105 du Code de Commerce,

la réception des marchandises transportées et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier si, dans les 3 jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de la réception et du paiement du prix du transport, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par lettre recommandée, sa protestation motivée.

La loi a édicté ainsi une forclusion à l'encontre du destinataire si celui-ci, dans le délai imparti, ne s'est pas conformé aux formalités impérativement prescrites.

Dans l'espèce, le destinataire avait, après expertise, pris possession de la marchandise et payé, le même jour, au chemin de fer les sommes réclamées pour le transport, mais il avait omis, dans le délai et les formes prescrites, de notifier sa protestation motivée. Peut-être avait-il pu considérer son refus de prendre livraison sans réserves comme équivalant aux formalités prévues par la loi. Il était cependant bien certain que sa protestation n'avait pas été acceptée par le chemin de fer.

Or, si la Cour de Cassation (arrêt de la Ch.Civ. du 8 novembre 1933) et si les arrêts de cette chambre, notamment des 7 novembre 1934 et 25 janvier 1935 ont admis que les formalités prévues par l'art. 105 du Code de Commerce peuvent cesser d'être exigibles, c'est à la condition que le destinataire ait, au moment de la livraison, formulé, sur la feuille d'émargement, des réserves acceptées expressément ou implicitement par le transporteur.

Dans la circonstance, aucune mention de réserves n'avait été faite sur la feuille d'émargement.

L'acceptation des prétendues réserves du destinataire ne résultait pas davantage de l'expertise due à son

initiative et qui ne constituait qu'une mesure conservatoire réservant tous les droits des parties.

Cour d'appel de Paris (5^e ch.)

15 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ VERNEUIL & PRADAL

- appel d'un jugement rendu, le 30 Avril 1934, par le Tribunal de commerce de la Seine -

IV - DIVERS

Stationnement d'un camion dans une cour de gare -

Contravention.

- La cour d'une gare comprend les parcelles de terrain adjacentes.

Cour d'appel de Riom (Ch. corr.)

9 Novembre 1938

- ARCHER -

Principaux motifs de l'arrêt :

Attendu que c'est à tort que le jugement correctionnel du 18 Mars 1938 a invoqué pour prononcer la relaxe d'ARCHER que l'interdiction de stationner ne s'applique point aux dépendances du chemin de fer affectées à la circulation publique; qu'il s'agit là d'une réglementation de police dans un intérêt général et en vue de sauvegarder la sécurité de tous; que la loi du 15 Juillet 1845 (article 21) qualifie de délit, le fait de violer les arrêtés préfectoraux relatifs à la police des chemins de fer; que le décret du 11 Novembre 1917 corrobore ce principe; que l'arrêté de M. le Préfet du Cantal du 20 Juin 1934, pris en conformité de la circulaire ministérielle du 30 Mai 1934, indique dans son article 14

qu'il est interdit de laisser sans motifs légitimes un véhicule stationner dans les cours des gares et stations de chemins de fer;

Attendu que, par ailleurs, il résulte des débats qu'il ne saurait être contesté que le terrain au-devant du bâtiment de la gare de St-Flour constitue la cour de cette gare et appartient de ce fait à la Compagnie; que c'est également à tort que les premiers juges ont déclaré dans les motifs du jugement précité que la bande de terrain sur laquelle stationnait ARCHER lors du procès-verbal dressé contre lui doit être considérée comme étant en dehors des limites normales de la cour de la gare; qu'une telle limitation ne pouvait résulter que du classement de ladite parcelle de terrain dans la voirie urbaine, ce qui n'est point démontré.

Blessures occasionnées aux agents par des tiers

Condamnation de ces derniers au paiement du traitement et de ses accessoires payés pendant la période d'indisponibilité.

L'auteur ou celui qui est civilement responsable d'un délit ou d'un quasi-délit est tenu, envers toute personne, de réparer le dommage, quelle qu'en soit la nature, qui lui a été causé par le fait illicite.

Ainsi l'Etat, qui se trouve privé, par suite d'un accident, des services d'un de ses agents, alors qu'il demeure tenu de lui verser son traitement pendant son invalidité, subit, du seul fait de ce versement sans contrepartie, un préjudice qui est la conséquence directe de l'accident. Il est, par suite, en droit d'en demander la réparation à la personne qui en est civilement responsable.

Cassation (Ch. Civ.) 19 Juillet 1938

Trésor public c/ C^{ie} commerciale et industrielle du MIDI

Gaz. Pal. 11 Novembre 1938

Mois de Février
1939

CONTENTIEUX

RELEVÉ de JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

I - TRANSPORT des VOYAGEURS - ACCIDENTS

Enfant d'une colonie de vacances tombé d'un
train en marche.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Un enfant de onze ans voyageant avec une colonie de vacances était tombé sur la voie par l'une des portières d'extrémité du wagon laissées libres, toutes les autres ayant été par précaution fermées à clef. La chute fut mortelle.

Les parents de l'enfant, à l'appui d'une demande en 75.000 frs de dommages-intérêts dont ils saisirent le chemin de fer, tiraient argument de prétendues insuffisances du matériel que le Tribunal n'a pas cru devoir retenir.

Sans être d'un type des plus récents, le wagon dans lequel se trouvait l'enfant ne présentait, en effet, aucun vice autorisant à dire que son emploi avait constitué une imprudence génératrice de l'accident. Si le dispositif d'alarme paraissait avoir fonctionné avec quelque difficulté, cette circonstance dépourvue d'intérêt direct puisque la

mort de l'enfant avait été instantanée, ne suffisait pas non plus à prouver une vétusté anormale du matériel de nature à engager la responsabilité du chemin de fer. Quant aux serrures des portières, toutes du type autoclave et en bon état de fonctionnement, elles ne pouvaient être mises en cause.

La responsabilité de l'accident reposait bien plutôt sur un défaut de surveillance de la part des organisateurs de l'oeuvre scolaire. Les surveillants n'auraient pas dû laisser les enfants stationner dans le couloir de la voiture, - en contravention d'ailleurs avec les règlements, - et y donner libre cours à la turbulence de leur âge. Leur tâche était d'autant moins malaisée à remplir que, dans chaque wagon, quatre portières seulement pouvaient s'ouvrir.

La responsabilité de cet accident a été exclusivement partagée entre la jeune victime pour 1/4 et les organisateurs de la colonie scolaire pour les 3/4.

Cour d'appel de Paris (1^{er} Ch.)

22 décembre 1938

S.N.C.F. et autres c/ époux MIZHARI

- appel d'un jugement rendu, le 24 mai 1937 par le Tribunal civil de Nogent-sur-Seine -

Descente en marche

Non-responsabilité du chemin de fer.

Au moment où, après un arrêt réglementaire, un

train partait après signal, le chef de service s'aperçut qu'une voyageuse ouvrait une portière et descendait du train en marche. Il siffla pour faire arrêter le convoi. Mais avant que le train ait pu s'arrêter à nouveau, une autre voyageuse sautait de voiture à son tour, tombait et se blessait.

En droit, le voiturier a l'obligation contractuelle de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Il est cependant exonéré de cette responsabilité s'il établit que l'accident qu'on lui reproche provient d'un cas fortuit ou de force majeure, de la faute d'un tiers ou de celle du voyageur lui-même, qui équivaut alors, pour le voiturier, à la force majeure.

En se présentant tardivement à la portière de sortie de son wagon et en descendant du train alors que celui-ci était en marche, la voyageuse avait commis une imprudence grave et contrevenu aux dispositions légales réglant la police des chemins de fer. Cette faute, unique cause de l'accident survenu, exonérait le transporteur de toute responsabilité.

Tribunal de Commerce de la Seine 23 novembre 1938

D^{lle} TERRES c/ S.N.C.F.

Accident survenu en Angleterre - Compétence des Tribunaux britanniques.

Les conventions et les tarifs internationaux ont un caractère d'ordre public international qui domine les dispositions du droit interne des Etats signataires et crée,

entre leurs nationaux, des obligations juridiques, qui doivent être respectées et exécutées.

Particulièrement, aux termes de l'article 34 § 3 du tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages entre la France, la Grande Bretagne et l'Irlande, applicable depuis le 1^{er} Août 1933, la juridiction compétente pour connaître d'une action intentée par un voyageur est celle de l'Etat dont relève l'Administration poursuivie en justice.

Cette disposition du tarif doit être rigoureusement appliquée, alors même qu'à l'occasion d'un accident survenu sur le territoire britannique, une Compagnie de chemins de fer anglais, - dans l'espèce la Southern Railway C^y, - serait assignée avec la Compagnie internationale des Wagons-Lits dont le siège d'exploitation est à Paris. Si, en effet, l'article 59 du Code de Procédure civile permet de saisir le Tribunal du domicile de l'un quelconque des défendeurs, lorsqu'il y en a plusieurs, et s'applique non seulement entre Français, mais encore lorsqu'un ou plusieurs défendeurs sont étrangers, cet article ne peut cependant pas faire échec à la règle de compétence expressément dictée par le tarif international.

Ce serait donc à tort, en pareille circonstance, qu'une action serait engagée devant le Tribunal civil de la Seine.

Tribunal civil de la Seine (4^e Ch.)

10 Novembre 1938

KALMANOVITCH c/ SOUTHERN RAILWAY C^y
et C^{ie} Internationale des Wagons-Lits

II - TRANSPORT DES MARCHANDISES

Absence de réserves au départ - Droit pour le chemin de fer de prouver le vice propre de l'objet transporté.

Il serait vainement allégué contre le chemin de fer que des marchandises aient été acceptées au départ sans aucune réserve. Une telle acceptation n'enlève pas au voiturier le droit de se prévaloir du vice propre des expéditions, dans l'espèce, le coulage de fûts en mauvais état.

Tribunal civil de Die 15 novembre 1938

LAGARDE c/ Chemins de fer de la Drôme

TARIFS

Transport de viande fraîche en wagons frigorifiques ou isothermes.

Grande vitesse seule applicable.

Il n'existe, en France, aucune tarification de petite vitesse pour les viandes fraîches voyageant en wagons réfrigérants ou isothermes.

Le tarif spécial G.V. 121 énonce bien dans son article 11 que les denrées transportées dans les wagons de ce modèle sont taxées aux prix des tarifs de grande vitesse, ainsi qu'aux prix des tarifs de petite vitesse pour lesquels

le transport en wagons réfrigérants ou isothermes est autorisé, mais il convient de retenir que, dans le renvoi homologué de ce même article 11, contenant la liste des marchandises dont le transport en wagons réfrigérants est autorisé en petite vitesse, la viande fraîche ne figure pas.

L'expéditeur désireux de bénéficier d'un tarif de petite vitesse en France doit nécessairement faire voyager sa marchandise dans des wagons ordinaires.

Cour d'appel de Paris (5^e Chambre)

28 Novembre 1933

S.N.C.F. c/ FAKETE

- appel d'un jugement rendu, le 14 Avril 1934, par le Tribunal de commerce de la Seine -

EMBALLAGES

Statues insuffisamment protégées - Bris -
Responsabilité de l'emballeur.

Bien que les statues remises au chemin de fer parussent être parfaitement emballées, les caisses qui les contenaient n'étaient pas garnies intérieurement de tampons pouvant amortir les chocs ou les trépidations. Les têtes trouvées brisées à l'arrivée n'étaient pas calées. L'expert chargé par justice de constater les avaries et d'en déterminer les causes, avait estimé cette insuffisance d'emballage d'autant plus grave que les têtes des statues étaient sculp-

tées en porte à faux. Cette particularité aurait dû retenir l'attention de l'emballeur. Par ailleurs, les deux caisses étaient en parfait état intérieurement et extérieurement, aucune planche n'était cassée, les croisillons étaient intacts, il n'y avait pas d'écaillles au bois ni traces de chocs, ce qui excluait l'hypothèse d'une mauvaise manutention ou d'un choc anormal en cours de route.

Le défaut d'emballage, cause incontestable des avaries constituait un vice propre de l'expédition dégageant le chemin de fer de toute responsabilité. L'emballeur, seul responsable dans la circonstance, a été condamné à la réparation du préjudice causé par sa négligence.

Cour d'appel d'Aix 23 Novembre 1938

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

- appel d'un jugement rendu, le 8 Mars 1937, par le Tribunal de commerce de Marseille -

Emballage conforme aux usages du commerce,
mais s'étant révélé insuffisant.

Chemin de fer non responsable des avaries survenues à la marchandise.

Si l'emballage d'un feutre sécheur pour papeterie, constitué par une feuille de papier et une toile de jute ordinaire assez mince et cousue, est d'un type communément adopté par les usages du commerce, le fait de se contenter d'un pareil emballage ne saurait faire échec aux constatations d'un expert d'après lequel les cou-

pures du feutre constatées à l'arrivée doivent être attribuées au frottement contre les colis voisins. Ainsi se trouve établie l'insuffisance de l'emballage qui aurait dû être d'autant plus soigné que l'objet à transporter était fragile et d'un prix élevé.

Tribunal de Commerce de la Seine (6^e Ch.)

30 Juin 1938

Papeteries de RUYSSCHER c/ S.N.C.F. et autres

FUTS

Vétusté - Vice propre

Appelé à examiner des fûts présentant, à l'arrivée, un manquant important, l'expert, commis par le Tribunal, avait relevé leur très mauvais état. D'après lui, la perte de liquide constatée provenait de cette défectuosité et non de chocs; il y avait "vice propre de la chose".

L'expéditeur connaissait vraisemblablement ce vice; il avait pu néanmoins croire de bonne foi que les réparations faites à ses barriques auraient permis le transport sans incident. Quoi qu'il en ait été, la défectuosité de la futaille affranchissait le chemin de fer de toute responsabilité.

Tribunal civil de Die 15 Novembre 1938

LAGARDE c/ Chemins de fer de la Drôme

SOINS

Absence d'obligations pour le chemin de fer d'obvier
au coulage des fûts.

L'obligation qui est faite au chemin de fer de veiller à la conservation des marchandises se borne aux soins généraux et ordinaires, compatibles avec les nécessités du service. Ces soins ne sauraient comprendre les dispositions à prendre pour éviter le coulage des fûts. Il s'agit là de mesures exceptionnelles.

Tribunal civil de Die 15 Novembre 1938

LAGARDE c/ Chemins de fer de la Drôme

LETTRES D'AVIS

Livraison des marchandises aux mandataires habituels des destinataires, porteurs des lettres d'avis. Chemin de fer libéré de ses obligations.

- Preuve de l'envoi des lettres d'avis par les registres des gares.

La preuve du mandat peut être rapportée par tous moyens. Une simple présomption suffit à établir l'existence de ce contrat.

Ainsi, lorsque de nombreuses expéditions adressées à un destinataire ont été remises à un camionneur, chargé d'en prendre livraison, le chemin de fer est en droit de supposer, à défaut de révocation expresse du mandat donné au camion-

neur, - que celui-ci demeure toujours investi des mêmes fonctions au regard du destinataire. La livraison faite à ce mandataire habituel est pleinement libératoire pour le transporteur.

Vainement le destinataire prétendrait-il n'avoir pas reçu la lettre d'avis et exigerait-il que la preuve soit faite d'abord de l'établissement même de cette pièce - et ensuite de sa mise à la poste. Ni le code de commerce, ni les usages commerciaux n'autorisent pareille exigence. Les registres des gares correctement tenus font foi des indications qu'ils comportent à ce sujet.

Tribunal de commerce de Périgueux 10 octobre 1938

Société méridionale du caoutchouc c/ S.N.C.F.

LIVRAISON

Livraison faite selon l'intention de l'expéditeur.

- Absence de fausse livraison -

Il n'y a pas fausse livraison lorsque, malgré la rédaction défectueuse de la déclaration d'expédition, la marchandise est remise à qui elle devait l'être, d'après l'intention de l'expéditeur.

Une expédition de colis de suif à l'adresse d'un nommé LETELLIER, boucher à St-Hilaire du Harcouët avait été remise à une dame LEPELTIER. L'expéditeur, ayant éprouvé des difficultés pour se faire payer par cette dernière, tenta de tirer argu-

ment d'une prétendue erreur de livraison commise par le chemin de fer pour se faire indemniser par ce dernier.

Or, c'était bien la dame LEPELTIER qui avait commandé la marchandise par téléphone, mais son nom avait été mal compris par l'expéditeur. Seule bouchère à St-Hilaire du Harcouët, elle était venue elle-même réclamer les colis. Il n'existait d'ailleurs dans la localité aucune autre personne susceptible de faire venir du suif en pareille quantité. La livraison avait donc été bien faite au véritable destinataire et le chemin de fer avait suffisamment rempli ses obligations à l'égard de l'expéditeur.

Tribunal de commerce de Mortain 16 Novembre 1938

LERBOUR c/ D^{me} LEPELTIER et S.N.C.F.

REMBOURSEMENT

Omission de perception par suite d'erreur matérielle.

Bien fondé de la réclamation au destinataire des sommes payées à l'expéditeur par le chemin de fer (subrogation légale).

Trois expéditions de poisson frais, faites contre remboursement de Boulogne s/ Mer à Bayeux, avaient été livrées sans qu'aient été exigés la valeur des envois et les frais de transport les grevant.

Sans considération pour une irrégularité dont elle

avait bénéficié, la destinataire, après nombre de réclamations, avait fini par acquitter les frais de transport, mais s'était refusée à payer la valeur des expéditions.

Cependant, par le seul fait du dédommagement de l'expéditeur par le chemin de fer, en l'acquit de la destinataire, il s'était formé entre les parties un quasi-contrat obligeant cette dernière à rembourser au transporteur les dépenses qu'il justifiait avoir faites pour son compte. Tenu de couvrir l'expéditeur du montant du remboursement grevant son envoi et muni des pièces attestant l'accomplissement de cette obligation, le chemin de fer était en droit de faire valoir sa subrogation légale conformément à l'article 1257¹ § 3 du Code Civil.

Tribunal de Commerce de Bayeux 9 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ D^{me} FLAUX

ASSURANCES

Subrogation rigoureusement limitée aux cas prévus par le contrat.

En sa qualité d'assureur contre les risques de pertes des colis postaux, une Compagnie avait saisi le Chemin de fer d'une demande en remboursement de dommages-intérêts versés à l'un de ses clients, comprenant à la fois une indemnité pour perte et une indemnité pour retard. Or, d'après la

police versée aux débats, l'assurance ne devait garantir que les dommages matériels. Le chemin de fer s'est donc retranché derrière l'article 36 de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance d'après lequel l'assureur ne peut être subrogé aux droits de son assuré que dans les limites de la police. L'assurance était sans droit pour se faire rembourser l'indemnité de retard.

Tribunal civil d'Angoulême 30 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ BARTHELEMY

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

C.I.M. - art. 45 (prescription des actions)

Erreur de taxation - Prescription annale

L'article 45 § I de la convention internationale pour le transport des marchandises, aux termes duquel l'action contre le chemin de fer se prescrit par trois ans, au lieu d'une année, en cas de dol ou de faute lourde, ne saurait recevoir application lorsqu'il s'agit d'une erreur commise par le chemin de fer en matière de taxation de marchandises.

Une erreur de taxe ne présente, en effet, aucune des caractéristiques du dol ou de la faute lourde. Il convient de rappeler que le dol est la faute malicieuse ou intentionnelle du débiteur qui méconnaît volontairement ses obligations. Il se caractérise par l'intention de nuire.

La faute lourde est la négligence grossière, évidente et telle que les hommes les moins soigneux n'en commettent pas pour leurs propres affaires.

Qui plus est, les tarifs de transport par voie ferrée ayant force de loi et étant réputés connus de tous ceux qui traitent avec les Réseaux, toute erreur commise dans l'application d'une taxe devient commune aux deux parties. Ladite erreur doit être rectifiée conformément aux tarifs, sans pouvoir donner lieu à dommages-intérêts de la part du chemin de fer (Cassation Ch. Civ. 4 décembre 1900 - 8 juillet 1903 - 21 avril 1915).

Une erreur commune et non susceptible d'entraîner le paiement de dommages-intérêts ne peut être considérée comme un dol ou une faute lourde.

La C.I.M. constitue d'ailleurs une législation spéciale de droit étroit. Dans cette réglementation stricte, il est impossible d'attribuer un sens général à l'article 45. Cet article - paragraphe 2 a/ et b/ - n'a trait qu'à la prescription des actions issues du contrat de transport et ces actions ne peuvent être que celles visées par la convention. Or, dans la C.I.M., le cas de faute lourde ou de dol n'a été prévu que par le seul article 36 pour les cas de perte, retard ou avarie dans le transport des marchandises. On ne saurait l'étendre à tout autre incident et, en particulier, aux erreurs de taxe.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 28 novembre 1938

S.N.C.F. c/ FAKETE

- appel d'un jugement rendu, le 14 avril 1934, par le Tribunal de Commerce de la Seine.

III - INCENDIE

Incendie de récolte dans le voisinage immédiat de la voie ferrée.

Preuve non rapportée. (Art. I382 - I383 - I384 2^e alinéa C. Civ.) que, de façon certaine, le feu ait été mis par une escarbille en ignition ou une flammèche provenant d'une locomotive.

Non responsabilité du Chemin de fer.

Tribunal civil de Mende 17 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ Consorts SAHUT

Principaux attendus du jugement :

Attendu que les consorts SAHUT avaient placé leur instance dans le cadre des articles I382 et I383 du Code Civil; que rien n'autorisait le juge à déplacer le cadre de l'instance pour faire application de l'article I384;

Attendu qu'aux termes des articles I382 et I383, il appartenait aux Consorts SAHUT de faire la preuve de la faute de la S.N.C.F.; que vainement chercherait-on au cours des enquêtes diligentées la preuve de cette faute; que s'il en résulte que l'incendie qui avait pris sur le talus du Chemin de fer s'est propagé chez les consorts SAHUT, rien n'est venu dire comment le feu a commencé et qu'on ne peut affirmer d'une façon certaine que le feu ait été mis par des escarbilles en ignition ou une flammèche issue d'une locomotive, que sur ce point le juge de paix est obligé de se livrer à des suppositions basées sur des probabilités qui ne permettent pas de dégager la notion de faute de la part de la S.N.C.F.;

Que si même, faisant reste de raison au premier jugement, on faisait application de l'article I384 du Code Civil, il ne faudrait pas oublier qu'il s'agit du paragraphe 2 qui exige la faute de celui à qui est attribué l'incendie; que le fait de ne pas avoir débroussaillé le talus par la S.N.C.F. peut être considéré comme une cause de propagation, mais non comme une cause initiale que rien ne révèle au cours des enquêtes, le § 2 de l'article I384 supprimant la présomption de responsabilité en cas d'incendie.

Trois autres jugements identiques ont été rendus, à la

même date, par le Tribunal civil de Mende : affaires
PALMIER, CHAZALETTE et FRAISSE, Veuve TEISSIER.

IV - PROCEDURE

Degré de juridiction

Evaluation possible d'une demande indéterminée.

Lorsqu'une demande est indéterminée dans la forme, mais que les éléments de la cause permettent d'évaluer facilement le montant de cette demande et, par voie de conséquence, si elle est ou non susceptible d'appel, les juges peuvent, le cas échéant, statuer en dernier ressort.

Il en est ainsi lorsque, une des parties ayant demandé la condamnation de l'autre aux dépens comprenant les droits fiscaux, doubles droits et amendes, il est possible aux juges d'évaluer le montant de ces droits et de constater qu'ils ne dépassent pas le taux du premier degré de juridiction.

Cour d'appel de Poitiers 18 octobre 1938

de BREMONT d'ARS c/ BONNE

Rec. hebdomadaire Dalloz 1938 p.571

Demande en paiement de droits de magasinage

Caractère indéterminé

Lorsque dans une instance en dommages-intérêts pour

avaries éprouvées par une marchandise, - instance dont le chiffre ne dépasse pas le taux du premier degré de juridiction, - le chemin de fer se porte reconventionnellement demandeur en paiement des droits de magasinage jusqu'à enlèvement de l'expédition, le caractère indéterminé de ce chef de la demande rend l'affaire susceptible d'appel.

Cour d'appel de Besançon 31 octobre 1938

S.N.C.F. c/ SAUVAGEOT

ENQUETES

Témoignages d'agents

Reproche non admis - Mauvaise foi à prouver.

D'après la jurisprudence de la Cour de Cassation, les employés de chemins de fer ne doivent pas être considérés comme des serviteurs au sens de l'article 283 du Code de Procédure Civile. Par voie de conséquence, ils ne peuvent être reprochés, en leur seule qualité d'employés, dans les instances intéressant les Administrations auxquelles ils sont attachés.

Leur témoignage conserve toute sa valeur, dès l'instant qu'aucune preuve de leur mauvaise foi n'est rapportée.

Tribunal de Commerce de la Seine

23 Novembre 1938

Dlle TERRES c/ S.N.C.F.

V - QUESTIONS INTERESSANT LE PERSONNEL

- ACCIDENTS DU TRAVAIL -

Salaire de base

Prestations en nature fournies à titre onéreux par le patron - Non-incorporation au salaire de base.

Les prestations en nature n'entrent pas en compte dans le calcul du salaire de base si elles ont été fournies par le patron à titre onéreux.

Une cour d'appel peut ainsi décider souverainement qu'il n'y a pas lieu de faire entrer dans le salaire de base la fourniture de charbon faite par une compagnie minière à ses ouvriers, bien que ce charbon leur soit vendu à un prix très inférieur à celui auquel il est vendu au public, s'il est établi qu'il s'agit d'un charbon de qualité inférieure, et que le prix plus élevé demandé au public pour ce même combustible n'a d'autre but que d'éviter de concurrencer le charbon marchand.

Cassation (Ch. sociale) 21 octobre 1938

KUPZACK c/ S^{té} des Mines de Champagne

Rec. hebdomadaire Dalloz 1938 p. 566

Lésions multiples

Incapacité permanente unique

Lorsque à la suite d'un accident du travail la victime

a été atteinte de trois lésions distinctes, une Cour d'appel ne fait qu'user de son pouvoir d'appréciation en calculant le taux d'incapacité globale, non en faisant la somme de pourcentages d'invalidité correspondant à chacune des infirmités relevées, mais compte tenu de la faculté de travail laissée au blessé par l'ensemble des trois lésions.

Cassation (Ch. sociale) 21 Octobre 1938

ERANDEAU c/ "l'UNION"

Rec. hebdomadaire Dalloz 1938 p.581

Faute inexcusable

Nécessité de l'élément volontaire de l'acte

La faute inexcusable du patron implique nécessairement, non pas la volonté de provoquer un accident, mais la volonté de réaliser l'état de choses dont l'accident est résulté.

Ainsi ne constitue pas une faute inexcusable le fait d'avoir mis en service, dans un magasin, des appareils extincteurs semblables à celui qui a causé l'accident, alors qu'il n'y avait jamais eu auparavant d'accident de ce genre et que rien n'avait pu mettre l'employeur en défiance.

Cassation (Ch. req. 1^{er} Août 1938)

V^{ve} CAMPION c/ Galeries Lafayette

Rec. acc. tr. 1938 p.377

TIERS RESPONSABLE

Contestation de la validité de l'exonération du chef
d'entreprise - Non recevabilité.

Le tiers responsable d'un accident du travail n'est pas recevable à contester la validité de l'exonération du chef d'entreprise, ou la mesure dans laquelle celle-ci a été prononcée.

Cassation (Ch. req.) 27 Juillet 1938

CLAVIER c/ ALOUIS et autres

Rec. acc. tr. 1938 p. 368

PRESCRIPTION

Action en paiement d'indemnité journalière.

-d°- de rente viagère.

Indépendance de ces deux actions au point de vue de la prescription.

Les deux actions en paiement d'indemnité journalière et de rente viagère, bien que dérivant d'un fait unique, étant indépendantes l'une de l'autre, régies par des règles différentes et jugées en principe par des tribunaux différents, l'exercice d'une de ces actions n'interrompt pas la prescription de l'autre.

Cassation (Ch. req.) 28 Juillet 1938

Société des FONDERIES DE MERU

Gaz. Pal. 4 Nov. 1938

Mois de Mars
1939

CONTENTIEUX
-----RELEVÉ de JURISPRUDENCECHEMIN de FER

I - TRANSPORT des VOYAGEURS - ACCIDENTS

Voyageuse blessée en heurtant un chariot des P.T.T.

- Fait du tiers - Non-responsabilité du chemin de fer.
- Contrat de transport non commencé.

En se rendant de la salle d'attente au quai d'embarquement, une voyageuse heurta un chariot de l'Administration des P.T.T. fit une chute et se blessa.

A ce moment, le contrat de transport n'était pas entré dans sa phase proprement dite d'exécution, la voyageuse n'ayant pas encore pris place dans une voiture. Or, il est de règle que les parties de salles d'attente donnant accès sur les trottoirs d'embarquement restent ouvertes, depuis le moment où commence la distribution des billets jusqu'au départ des trains. Les voyageurs peuvent, à volonté, soit entrer dans ces salles pour y attendre l'annonce des départs, soit pénétrer sur les trottoirs, mais ils ont, avant tout, l'obligation de veiller étroitement à leur sécurité.

Dans la circonstance, entre le bras du chariot contre lequel la voyageuse était venue se jeter et l'extrémité de la porte par laquelle elle devait accéder au quai, il y avait un espace libre de 1^m 45, bien suffisant pour lui assurer le passage sans danger. De plus l'employé des P.T.T. avait laissé son véhicule en stationnement pendant le temps strictement nécessaire pour ouvrir un portillon donnant accès à l'extérieur de la gare. Il n'y avait pas là une anomalie nécessitant l'intervention d'un agent du chemin de fer.

En droit, l'accident, ayant eu pour cause le heurt de la voyageuse contre un chariot des P.T.T., se trouvait résulter du fait d'un tiers, assimilable pour le chemin de fer à un cas fortuit ou de force majeure et dégageant sa responsabilité.

Cour d'Appel de Grenoble 13 Juillet 1938

S.N.C.F. c/ D^{lle} BIN

Chute dans un escalier de gare - Blessures

- Inapplicabilité de l'article 1384 du Code Civil.
- Faute du chemin de fer non établie, au sens de l'article 1382.

La victime de l'accident n'ayant pas précisé la base légale de son action en dommages-intérêts, le Tribunal dut envisager la demande sous ses deux aspects juridiques possibles : la responsabilité dérivant du fait des choses que l'on a sous sa garde (art. 1384 C. Civ.), - celle plus générale

attachée au fait quelconque de l'homme causant un dommage (art. 1382 C. Civ.).

Les juges ont rejeté la première hypothèse. La présomption de responsabilité de l'article 1384 ne peut, en effet, être invoquée à l'égard du gardien d'une chose inerte, lorsque cette dernière a joué un rôle purement passif, comme c'est le cas d'un escalier.

Sous l'angle de l'article 1382, il importait d'établir une faute à la charge du chemin de fer. Or, s'il était exact qu'une des marches de l'escalier incriminé présentait un caractère d'usure un peu plus accentué que les autres, cette défectuosité était légère. De plus il n'était nullement prouvé que ce fut sur cette marche que la voyageuse eût trébuché; l'accident n'avait eu aucun témoin. Devant l'incertitude de la cause des blessures de l'intéressée, le Tribunal a rejeté sa demande en dommages-intérêts.

Tribunal de Commerce de la Seine 7 Décembre 1938

LE FLOCH c/ S.N.C.F.

Agences de voyages - Accident survenu à un voyageur au cours d'un trajet en autocar - Responsabilité de l'agence, en tant que transporteur.

Le contrat, qui intervient entre une agence de voyages et son client, présente un caractère assez particulier, en ce sens qu'il comporte plusieurs objets le rendant susceptible dans chaque cas d'une dénomination différente.

En ce qui concerne spécialement les voyages qui doivent être effectués en automobile, la convention passée avec l'agence revêt tous les caractères d'un contrat de transport, contrat par lequel, moyennant le versement préalable d'un prix forfaitaire l'agence assume, à l'égard de ses clients, la qualité de transporteur, s'engageant à assurer leur déplacement d'un point à un autre et réglant, elle-même, toutes les conditions de ce transport. L'agence se trouve ainsi soumise aux obligations légales de tous les transporteurs de personnes, notamment à celle de conduire sains et saufs les voyageurs à destination.

Rien ne s'oppose à ce que l'agence se substitue des tiers pour l'exécution de son contrat, mais au regard des clients qui n'ont traité qu'avec elle, elle n'en conserve pas moins sa qualité de transporteur. Sauf son recours, le cas échéant, contre celui qu'elle s'est substitué, elle demeure personnellement responsable des dommages corporels subis par les voyageurs au cours de leur transport.

Toute clause d'irresponsabilité portée sur les billets est dénuée de valeur, comme contraire à l'ordre public.

- Application de ces principes à une agence de voyage de Paris, au sujet d'un accident d'autocar survenu en Italie -

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 18 octobre 1938

Société EXPRINTER c/ LONGONI

Bul. Tr. 1939 p.9

Agence de voyages

Départ décommandé pour convenances personnelles de l'agence

Dommages-intérêts

Par télégramme, l'agence avait invoqué un cas de force majeure, mais en réalité il s'agissait d'un motif de convenance purement personnelle : le trop petit nombre de participants au voyage projeté. Cependant les engagements avaient été souscrits sans réserves.

En raison de déplacements inutiles et de frais, ainsi que de la perturbation apportée dans ses projets, un des participants a obtenu 2.000 frs de dommages-Intérêts.

Tribunal de Commerce de la Seine 16 février 1938

RAOULD c/ Compagnie française de Tourisme

Bul. Tr. 1939 p. 12

ACCIDENT de VOYAGEUR

Frais médicaux exagérés - Réduction

On ne saurait admettre que la réparation du préjudice causé par un accident soit rendue plus élevée par la seule volonté de la victime s'adressant, en raison de sa situation de fortune ou de son goût du luxe, à des sommités de l'art médical ou à des établissements hospitaliers aux tarifs élevés.

Le Tribunal ne peut accorder que le remboursement

des frais indispensables à la guérison de la victime et justifiés par son état.

Tribunal Correctionnel de Chartres 28 octobre 1938

LISSAJOUX

Rec. hebdomadaire Dal. 1939 p.31

II - PASSAGES à NIVEAU

P.N. sans barrières - Tamponnement d'un attelage
par un autorail - Non-responsabilité du chemin de fer.

Aux termes de l'article 7 du Code de la route
" dans le cas d'une traversée non munie de barrières, l'usager de la route, averti de l'existence de cette traversée par un signal à proximité de celle-ci, ne doit s'y engager qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est visible et que l'approche d'aucun train n'est annoncée."

Il est évident que l'accident ne se serait pas produit si, avant d'engager sur la voie ferrée un attelage de trois chevaux en flèche, le conducteur avait été plus circonspect. Avec un peu d'attention, il aurait aperçu l'autorail, encore que la visibilité ait été réduite à 300 mètres en raison du brouillard. Il aurait pu surtout entendre le bruit produit par ce véhicule roulant alors à une vitesse de 108 kilomètres à l'heure et surtout celui du klaxon actionné toutes les

30 secondes en raison de la brume.

La Cour d'Appel d'Angers a estimé que c'était à tort qu'en première instance le chemin de fer avait été déclaré responsable pour moitié du dommage causé par le tamponnement.

Cour d'appel d'Angers 10 Janvier 1939

PERDRIX c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 8 Mars 1938, par le Tribunal civil de la Flèche -

PORTILLONS

Motocycliste tamponné

Faute exclusive de la victime

L'accident est arrivé en un endroit où la traversée du chemin de fer comportait de nombreuses voies. Sur l'une d'elles, tout à proximité du passage à niveau, stationnait une rame de wagons masquant en partie la vue.

Lorsque le motocycliste survint, les barrières étaient fermées. Des jeunes gens, qui se trouvaient là, ouvrirent les portillons pour que le motocycliste put franchir les voies en restant monté sur sa machine. L'arrivée d'un rapide détermina un accident mortel.

On sait que l'utilisation des portillons se fait aux risques et périls des usagers de la route. Il y avait eu,

dans la circonstance, une faute exceptionnellement grave de la part du motocycliste. En restant sur sa machine il n'était ni à même de s'arrêter sur place ou de reculer sous l'effet d'un réflexe rapide, pas plus que d'entendre le bruit causé par un train arrivant à toute vitesse, ce bruit étant couvert par celui du moteur.

Trouvant les barrières fermées, le motocycliste aurait dû en demander l'ouverture. Et le gardien la lui aurait refusée en raison de l'arrivée du rapide.

Cour d'appel d'Aix 22 décembre 1938

Consorts MARITANO c/ S.N.C.F.

Automobile arrêtée devant un P.N. fermé
et projetée sur les barrières par une autre voiture - Avaries
aux installations du Chemin de fer - Condamnations pénales
et civiles.

Une automobile s'était arrêtée devant un passage à niveau fermé lorsqu'un camion, survenant par derrière et dont le conducteur n'avait pu se rendre maître de sa vitesse, vint heurter violemment la voiture et lui fit traverser les deux barrières. Les conséquences de l'accident furent heureusement moins sérieuses qu'elles auraient pu l'être. L'accident résultait néanmoins de fautes extrêmement graves du camionneur : excès de vitesse, imprudence, inattention, maladresse et inobservation du Code de la Route. Ces fautes ont motivé les condamnations suivantes :

15 jours de prison et 100 frs d'amende pour les délits,
10 frs et 5 frs d'amende pour les contraventions,
7.334 frs pour réparation des dégâts causés aux
barrières,

50 frs de dommages-intérêts pour trouble apporté à
l'exploitation du chemin de fer,

affichage de l'arrêt à 100 exemplaires.

Le patron du camionneur a été déclaré civilement
responsable de son employé.

Cour d'appel de Douai (Ch. cor.) 9 Juin 1938

SOYER

III - TRANSPORT DES MARCHANDISES

TARIFS

Matériel d'entrepreneur P.V. 28-128

Inapplicabilité du tarif à une expédition de
matériel ayant servi à des travaux de terrassement, mais
provenant d'une gare (Marseille) ne desservant pas directe-
ment le chantier (Ayat, au Maroc) où il avait été utilisé.

Les tarifs de chemins de fer, dûment homologués,
ont force de loi et doivent être appliqués à la lettre sans
la moindre extension. A fortiori les tarifs spéciaux, qui
constituent une exception par rapport aux tarifs généraux,
doivent être interprétés dans leur sens étroit.

Or, aux termes du tarif spécial intérieur P.V.N°28 et commun P.V. N°I28, le matériel d'entrepreneur ne bénéficie des barèmes dudit tarif que s'il s'agit d'un matériel " ayant servi ou destiné à des travaux de terrassement, de " construction ou de sondage, à l'exclusion de tous matériels devant rester incorporés dans les constructions et " à destination de la gare desservant directement le chantier où il sera utilisé ou en provenance de la gare desservant directement le chantier où il a été utilisé."

Il était difficile de considérer, dans l'affaire soumise au Tribunal, que la gare de Marseille-voies des quais desservît directement les chantiers de l'Ayat, au Maroc, où la locomobile avait été employée.

Admettre une semblable prétention équivaldrait à décider que n'importe quel port de débarquement dessert directement n'importe quel chantier situé outre-mer.

Une telle extension des conditions d'application du tarif spécial invoqué ne saurait être admise.

Tribunal de Commerce de la Seine (I^e Ch.)

31 octobre 1938

Bureau des Recherches et de Documentation minière
c/ S.N.C.F.

BACHAGE

Bâchage défectueux (absence de pli à la jonction des bâches)

Expéditeur responsable d'avaries de mouille.

En faisant procéder au débâchage du wagon de paille

soumis à son examen, l'expert avait constaté qu'à l'endroit de la jonction des deux bâches qui recouvraient le chargement, aucune précaution n'avait été prise pour éviter l'infiltration possible de l'eau de pluie. Il aurait fallu, d'après l'expert, former un pli sur chaque bâche. Cette disposition aurait assuré au chargement de paille une protection hermétique contre le vent et une pluie même violente.

Certes, le chemin de fer a l'obligation, aux termes de l'article 6 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux P.V., de procéder à la reconnaissance des expéditions et de leur bâchage, tant au point de vue de l'observation des règlements que de la conservation des marchandises. Cette reconnaissance est cependant limitée aux observations qui peuvent être faites de l'extérieur des wagons, tels qu'ils sont présentés par les expéditeurs.

Or, les agents du chemin de fer, chargés de vérifier le wagon de paille au départ, ne pouvaient, sans monter sur la partie supérieure du chargement et se livrer à un examen minutieux, - ce qui n'était pas dans leurs obligations, - déceler la défectuosité de bâchage qui vient d'être indiquée.

Cette faute caractérisée de l'expéditeur devait entraîner sa responsabilité des avaries de mouille subies par la marchandise.

Tribunal de Commerce de St-Etienne

15 Décembre 1938

PERRIN c/ CHOISNEL c/ S.N.C.F.

ANIMAUX

Débours divers occasionnés par un défaut d'accompagnement - Bien fondé de leur réclamation par le chemin de fer.

Au passage, en gare de Paris-la-Chapelle de deux wagons chargés de chevaux et de poulains, les agents du chemin de fer remarquèrent que plusieurs animaux étaient morts ou blessés.

Aucun convoyeur n'étant là pour prendre les mesures nécessaires, la gare fit appel à des vétérinaires qui, dans l'intérêt de la conservation des animaux en bon état, prescrivirent leur transbordement dans d'autres wagons préalablement garnis de litière de paille par les soins du chemin de fer, tout en laissant dans les wagons d'origine les animaux morts ou blessés, afin de permettre toutes constatations ultérieures. Vacances des vétérinaires, fourniture de paille et frais de transbordement s'élevèrent à 422 francs.

Du même expéditeur quatre autres wagons de chevaux étaient parvenus en gare de Guingamp également sans accompagnateur, bien que s'imposât le transbordement de la voie étroite à la voie normale en vue de l'acheminement des bêtes sur Lille. La gare de Guingamp dut faire procéder au paillage des nouveaux wagons utilisés et donner aux animaux des soins de nourriture et d'abreuvement que nécessitait le long parcours restant à faire. Il en résulta une dépense de 377 francs.

Le destinataire de ces deux envois, qui en était également l'expéditeur, paya tous ces frais en prenant livraison. Mais, par la suite, il en demanda le remboursement sous pré-

texte qu'il n'avait fait qu'user de son droit en ne faisant pas accompagner les bêtes, tous les risques de non accompagnement devant lui incomber. Le chemin de fer avait, selon lui, un moyen légal de dégager sa responsabilité, en procédant à l'expertise prévue par l'article 106 du Code de Commerce; de toutes façons, l'avis officieux du vétérinaire n'avait aucune valeur légale. Il prétendait enfin que les règlements du chemin de fer ne permettent la perception d'aucune taxe non homologuée.

Le Tribunal a rejeté cette réclamation pour les raisons suivantes:

Attendu que, contrairement aux prétentions du demandeur, les débours réclamés par la S.N.C.F. ne revêtent pas le caractère de taxes, dont l'homologation est nécessaire pour en exiger le paiement.

Attendu que les diverses sommes réclamées à VANBECELAERE ne représentent que l'intégralité des dépenses que le Chemin de fer a engagées, en sa qualité de dépositaire, pour assurer la conservation de la marchandise transportée, lesquelles peuvent d'ailleurs être considérées comme bien minimes, en comparaison du service rendu et du plus grand dommage évité.

Attendu, d'autre part, qu'en dehors des considérations de fait et de droit ci-dessus exposées et qui sont suffisantes pour débouter VANBECELAERE de son action, à tout le moins inconsidérée, il échet de déclarer que le demandeur, en prenant livraison des différentes expéditions et en réglant, sans observations ni réserves, les frais qui lui étaient réclamés, a fait sien le contrat de transport et s'est interdit tout droit à réclamation ultérieure.

Tribunal de Commerce de Lille 23 Décembre 1938

VANBECELAERE c/ S.N.C.F.

DELAIS

Denrée fragile ne pouvant supporter la longueur

des délais de petite vitesse - Chemin de fer exonéré de
responsabilité en cas d'avaries.

Les pommes de terre nouvelles sont une denrée
trop délicate pour permettre leur expédition en petite vi-
tesse, à grande distance. Ce mode d'expédition est d'ail-
leurs contraire aux usages du commerce des primeurs. Celles-
ci sont toujours envoyées en grande vitesse.

Tribunal de Commerce de Tarascon 28 octobre 1938

MOREL et CASANOVAS c/ S.N.C.F.

DECHETS de ROUTE

Fumier - Environ 20 %

La fermentation naturelle du fumier explique
une perte aussi considérable de poids entre le moment où
il a été remis au transport et celui où le destinataire en
prend livraison.

Cassation (Ch. Civ.) 5 Juillet 1938

S.N.C.F. c/ GILLARD

Sirey 1938. I. 330

WAGONS-RESERVOIRS

Défaut d'étanchéité - Expéditeur responsable

de la perte de liquide, malgré acceptation de l'envoi sans réserves au départ et un coup de tampon.

- Surveillance du chemin de fer limitée à l'infrastructure des wagons-réservoirs.

L'expertise du wagon avait attribué le manquant constaté à l'arrivée au défaut de masticage et au mauvais état de la porte du foudre. C'était là un vice propre du matériel utilisé par l'expéditeur. Celui-ci, avant de remplir le foudre, aurait dû enlever le mastic sec, irrégulièrement réparti sur les ouvertures et les enduire convenablement de mastic frais. En ne prenant pas cette précaution, il avait commis une faute lourde de nature à exonérer le transporteur de la présomption de responsabilité mise à sa charge.

Vainement l'expéditeur entendait-il se prévaloir du contrat d'immatriculation pour mettre en cause le chemin de fer. Certes, d'après la jurisprudence, celui-ci ne peut se décharger de responsabilité en invoquant les vices propres des wagons-réservoirs, lorsque le dommage qui lui est reproché provient de défauts de construction ou d'entretien de pièces intéressant la sécurité de l'emploi de ces véhicules. Mais il cesse d'en être ainsi quand la cause du dommage réside dans une défectuosité du récipient proprement dit, ne concernant en rien la sécurité de l'exploitation du chemin de fer. Tel est évidemment le cas du mauvais état d'une simple porte de wagon-réservoir.

L'expert avait également fait remarquer que si le wagon avait reçu un coup de tampon, au cours du trajet, ce

tamponnement n'avait pu être la cause du manquant.

Tribunal de Commerce de la Seine (8^e Ch.)

4 Novembre 1938

DELMAS & C^{ie} c/ S.N.C.F.

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Traité d'embranchement prévoyant la possibilité pour le chemin de fer de reviser les frais de gardiennage prévus au contrat, afin de les mettre en harmonie avec les dépenses d'exploitation.

Compétence des Tribunaux ordinaires pour connaître des difficultés provoquées par l'application de cette clause.

Le Conseil d'Etat a été appelé à plusieurs reprises à statuer sur cette question. Par arrêt du 18 mars 1925, notamment, il a décidé que le contrat d'embranchement " est " un contrat de droit privé et que les difficultés nées de " son interprétation ou de son exécution ressortissent aux " seuls tribunaux judiciaires."

La Cour de Cassation s'est également prononcée dans le même sens en déclarant " que les conventions qui interviennent entre les Réseaux et les propriétaires de mines et " d'usines qui demandent des embranchements ont le caractère " de contrats privés et sont soumis pour les règles de la compétence comme pour les règles d'application et d'interpréta-

" tion, au droit commun. Par suite, lorsqu'il s'agit d'appli-
" quer et au besoin d'interpréter une convention de cette na-
" ture, les tribunaux doivent se conformer aux règles du
" droit commun et notamment de l'article II56 du Code Civil
" qui prescrit de rechercher quelle a été la commune inten-
" tion des parties." (Civ. Cass. 3 mai 1933). Dans le même
sens - Cass. req. 4 mars 1880 - 13 février 1899 - C. Rennes
30 novembre 1929.

Or, dans l'espèce, cette intention était nettement
exprimée dans le contrat. Une clause prévoyait, en effet, que
le traitement des gardiens pourrait toujours être révisé par
le chemin de fer, soit spontanément, soit sur la demande de
l'embranché, afin de mettre ce traitement en harmonie avec
les dépenses effectives d'exploitation. Il s'agissait simple-
ment d'appliquer cette disposition du contrat et de décider
si le chemin de fer, en portant de 75 centimes à 1 fr,25
le taux de l'indemnité de gardiennage, avait bien mis celle-
ci en rapport avec ses frais d'exploitation.

En reconnaissant sa compétence pour connaître
de la question, le Tribunal de commerce a admis le bien-fondé
de la réclamation du chemin de fer.

Tribunal de Commerce de la Seine (1^{ère} Ch.)

28 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ BROSSER

ARTICLE 105 C. Com.

Protestation par lettre non recommandée -

Expéditeur et destinataire privés de tout recours contre le chemin de fer.

Les termes de l'article 105 du Code de Commerce sont impérieux : les actions en justice pour avaries ou perte partielle ne peuvent être exercées contre le transporteur que si, dans les trois jours qui suivent la réception de la marchandise et le paiement du prix de son transport, le destinataire lui a notifié sa protestation motivée par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée.

Cette prescription légale rigoureuse ne peut recevoir d'exception qu'au cas où le transporteur aurait formellement accepté les réserves du destinataire, c'est-à-dire aurait admis le principe de sa propre responsabilité et où il ne resterait plus alors qu'à déterminer l'importance du dommage.

Tel n'est pas le cas lorsque le chemin de fer provoque une expertise dans le but précisément de faire établir les responsabilités, avec l'arrière-pensée de dégager la sienne.

En se bornant par conséquent à renouveler des réserves verbales, formulées au moment de l'enlèvement de la marchandise, par une lettre ordinaire parvenue d'ailleurs au chemin de fer bien après l'expiration du délai de 3 jours fixé par l'article 105 du Code de Commerce, le destinataire se prive du recours prévu par la loi contre le transporteur et, de ce fait, en prive l'expéditeur.

Tribunal de Commerce de St-Etienne 15 Décembre 1938

PERRIN c/ CHOISNEL c/ S.N.C.F.

Expertise concluant à une faute de l'expéditeur

Frais réclamés à tort au destinataire

Le but poursuivi par le chemin de fer était, non pas d'opposer dans l'instance une défense ou une exception, mais d'obtenir par voie d'action principale le remboursement des frais afférents à une expertise provoquée par lui librement et dans son seul intérêt, en vue de sauvegarder par une mesure facultative et purement conservatoire, sa responsabilité à l'égard des parties en cause.

Le Tribunal, saisi de la demande, avait donc pu estimer à bon droit que si le destinataire, en prenant livraison de la marchandise, avait ratifié le contrat de transport, c'était du moins en sa qualité propre de destinataire, ayant des droits et des obligations distincts de ceux de l'expéditeur, auquel il n'était point substitué juridiquement. Ainsi l'action dirigée contre lui par le chemin de fer, pour obtenir le remboursement des frais d'une expertise ayant conclu nettement à une faute de l'expéditeur, était-elle dépourvue de fondement comme étant basée non sur la faute de celui à qui étaient réclamés ces frais, mais sur celle de l'expéditeur, dont la personne ne se confondait pas avec celle du destinataire.

Cassation (Ch. Civ.) 9 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ MONIN

Bul. Tr. 1939 p.7

IV - INCENDIES

Incendie de bois dans le voisinage de la voie ferrée

Rejet de la demande d'indemnité adressée au chemin de fer.

La preuve du fait générateur d'un incendie est le plus souvent impossible à faire en raison des circonstances spéciales qui entourent ce genre de sinistre. Elle peut cependant résulter de présomptions graves, précises et concordantes. Il suffit aux demandeurs d'établir que l'incendie n'a pu avoir d'autre cause que le fait allégué.

Mais en présence des contradictions résultant de l'audition de huit témoins sur l'origine d'un sinistre ayant éclaté dans un bois situé non loin du chemin de fer et imputable, aux dires des demandeurs, à un train, on doit en conclure que la preuve de la cause précise de l'incendie n'est pas établie. Un ensemble de déclarations non concordantes laissant subsister un doute, ne peut, en effet, permettre à un Tribunal de se prononcer avec une conviction entière sur la cause certaine du dommage.

Tribunal civil de Périgueux 22 Novembre 1938

Divers c/ S.N.C.F.

V - QUESTIONS PENALES

Mesures de police excessives contre une personne d'indiscutable honorabilité - Allocation d'indemnité.

L'intéressé s'était mis dans une situation délicate en

acquérant un chèque que rendaient très suspect les conditions dans lesquelles il avait été négocié. Mais il n'en ressortait pas moins que les mesures dont il avait été l'objet de la part des préposés de l'établissement de crédit, où il avait produit ce chèque en vue de son encaissement, s'étaient révélées d'une brutalité et d'un excès peu admissible, surtout à partir du moment où la personnalité de l'intéressé, officier supérieur d'une armée étrangère, avait été établie dans des conditions permettant d'en contrôler rapidement l'authenticité.

Il y avait eu arrestation, incarcération pendant 24 heures dans les locaux de la police judiciaire, comparution devant un juge d'instruction suivie de mise en liberté provisoire et enfin défense à une instruction qui devait se terminer par une ordonnance de non-lieu.

Pour tous ces désagréments, joints à ceux résultant de la publicité donnée par la presse à l'évènement, l'établissement de crédit a été condamné à 75.000 frs de dommages-intérêts.

Tribunal de Commerce de la Seine (7^e Ch.)

15 Décembre 1938

M... c/ C... L...

VI - EXPROPRIATIONS

Indemnité - Fixation par les juges à un chiffre inférieur à celui de l'Administration.

Sous l'empire de la loi du 3 mai 1841 (art. 39), l'in-

demnité allouée par le jury ne pouvait, en aucun cas, être inférieure aux offres de l'Administration; mais il n'en est plus de même depuis la mise en application du décret-loi du 8 août 1935. La commission arbitrale d'évaluation et le tribunal peuvent accorder une indemnité inférieure à ces offres.

Tribunal civil de la Seine 17 octobre 1938

Laiteries HAUSER c/ Ville de Paris

Rec. hebdomadaire Dal. 1939 p.14

VII - QUESTIONS INTERESSANT LE PERSONNEL

- ACCIDENTS du TRAVAIL -

APPLICABILITÉ de la LOI sur les ACCIDENTS du TRAVAIL

Crise mortelle d'urémie le lendemain d'un malaise éprouvé en plein soleil - Loi applicable.

Toute lésion, qui se produit au cours et à l'occasion de l'exécution du contrat de travail, doit être considérée, sauf preuve contraire, comme résultant d'un accident du travail.

L'état d'infirmité ou de maladie dans lequel se trouvait l'ouvrier avant l'accident ne peut être pris en considération pour éluder les conséquences légales de cet accident.

Doit être cassé l'arrêt des constatations duquel il résulte que l'ouvrier a été atteint d'une lésion au cours de

son travail, et qui met à la charge des ayants-droit de la victime l'obligation de rapporter la preuve d'une relation de cause à effet entre l'accident et la mort.

Spécialement l'arrêt qui, après avoir constaté que la victime, qui déchargeait des rails en plein soleil, a été prise d'un malaise subit et est morte le lendemain d'une crise d'urémie que la chaleur anormale a contribué à précipiter, refuse cependant de considérer cet accident comme un accident du travail, au motif qu'il n'est pas prouvé qu'il existe une relation de cause à effet entre le travail et la crise d'urémie.

Cassation (Ch. Civ.) 22 Novembre 1938

V^{ve} DUCHENOIS c/ Sté de SENELLE-MAUBEUGE

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.1

SALAIRE DE BASE

Exclusion, dans le décompte du salaire de base du prélèvement sur les salaires institué par décret-loi du 16 Juillet 1935.

Un jugement de première instance avait cru devoir faire état, pour l'établissement d'un salaire de base, du prélèvement de 10 % institué par le décret-loi du 16 Juillet 1935, en faisant ressortir que ce prélèvement ne constituait pas une diminution de traitement mais plutôt une mesure d'ordre fiscal, les traitements nominaux ayant continué de figurer

intégralement dans la comptabilité des dépenses.

Cette décision a été réformée en appel. Voici les principaux motifs de l'arrêt:

Considérant que la retenue de 10% prescrite par le décret-loi sus-visé a le caractère indiscutable d'une véritable diminution des salaires et non d'un impôt qui aurait frappé exclusivement les fonctionnaires et assimilés; que les salaires se sont trouvés automatiquement amputés à leur base de 10% et que la rémunération effective touchée par A... a consisté dans le salaire ainsi réduit qui doit, pour l'application de la loi du 9 avril 1898, servir de base à la fixation des rentes allouées aux bénéficiaires;

Qu'on ne saurait tirer argument de ce que les registres de la comptabilité publique n'ont pas été modifiés, la mesure dont il s'agit n'ayant été envisagée qu'à titre provisoire et pour réajuster les salaires au coût de la vie alors en régression. Qu'ainsi la retenue de 10 % ne peut entrer en ligne de compte dans le calcul du salaire de base.

Cour d'appel de Paris (7^e Ch.) 28 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ Veuve ANDRÉ

TIERS RESPONSABLE

Travail en commun - Inapplicabilité du recours prévu par l'article 7 de la loi du 9 Avril 1898 contre l'auteur de l'accident.

Lorsque le chemin de fer s'adresse à des entreprises privées pour l'exécution de certains travaux, tels que ceux de réfection des voies, ses ingénieurs n'en conservent pas moins la direction générale du travail. Aux termes du cahier des charges-type, imposé aux entreprises, les techniciens du chemin de fer peuvent intervenir directement

dans la conduite des travaux; ils ont même la faculté de pouvoir exiger le changement ou le renvoi des ouvriers de l'entrepreneur. Cette surveillance de tous les instants ne permet évidemment pas de considérer le chemin de fer comme un tiers, étranger à l'entreprise et susceptible à ce titre d'encourir la responsabilité prévue par l'article 7 de la loi sur les accidents du travail.

Ainsi, dans une espèce où la Société Nationale était poursuivie comme tiers responsable de la mort d'un ouvrier d'entreprise, n'y avait-il pas lieu de rechercher si le cantonnier du chemin de fer qui veillait à la sécurité de l'équipe travaillant sur la voie, avait ou non commis une faute en ne s'assurant pas que la victime, prévenue par lui d'avoir à gagner un abri, s'y était réellement rendue.

Tribunal civil d'Angoulême 6 Juillet 1938

V^{ve} VIGNERON c/ S.N.C.F.

Mois d'Avril
1939

CONTENTIEUX
-----RELEVÉ de JURISPRUDENCECHEMIN de FER

I - TRANSPORT des VOYAGEURS - ACCIDENTS

Attentat dans les trains - Cas de force majeure.

Une voyageuse venait de prendre place dans un compartiment de dames seules, lorsqu'elle s'aperçut qu'un individu, entré à contrevoie, s'était emparé de son sac à main, placé sur une banquette. Elle chercha à reprendre l'objet et une lutte violente s'engagea, au cours de laquelle, jetée sur la voie par son agresseur, la voyageuse eut les deux jambes broyées.

L'auteur de l'attentat fut condamné aux travaux forcés à perpétuité.

A l'appui de la demande d'indemnité qu'elle formula contre le chemin de fer, l'intéressée prétendait attribuer à la négligence et au manque de surveillance du transporteur le fait que son agresseur ait pu s'introduire sans billet dans l'enceinte du chemin de fer et pénétrer à contrevoie dans le compartiment.

Ni le tribunal, ni la Cour d'Appel saisis de l'affaire n'ont admis cette raison. Les deux juridictions ont estimé que les infractions à la police des chemins de fer relevées par la demande-

resse n'avaient aucun lien de causalité avec l'attentat dont elle avait été victime et qui constituait, si digne d'intérêt que fût le sort malheureux de la voyageuse blessée, un cas de force majeure, au sens de l'article II48 du Code Civil. Il en résultait une exonération totale de responsabilité pour le transporteur.

Cour d'appel de Paris (8^e Ch.) 16 Février 1939

S.N.C.F. c/ D^{me} BETZER

- appel d'un jugement rendu, le 1^{er} juillet 1937, par le Tribunal civil de la Seine -

Traversée des voies

Imprudence de la victime, atteinte d'ailleurs de surdité.

Tout voyageur qui se trouve sur le quai d'une gare n'ignore pas le danger permanent que crée le passage des trains. Nonobstant toutes précautions prises par le chemin de fer, les voyageurs ont le devoir de veiller à leur propre sécurité. Ils ne doivent s'engager sur les voies qu'après y avoir été invités ou autorisés par les agents de service ou après s'être eux-mêmes assurés qu'ils peuvent traverser sans inconvénient.

Dans l'espèce, le voyageur s'était engagé imprudemment sur la voie, alors que le train d'où il venait de descendre et qui repartait lui masquait toute visibilité du côté où un autre train devait survenir. Sa faute était d'autant

plus lourde que la surdité dont il était atteint exigeait un surcroît de précaution. Tamponné par un train le voyageur fut tué sur le coup.

Se basant sur l'imprudence grave commise par la victime, le chemin de fer a été dégagé de la responsabilité pour laquelle il pouvait être recherché en vertu des articles II47 et I384 du Code Civil. La Cour d'appel de Paris, pour répondre à l'argumentation des héritiers de la victime, a ajouté que l'on ne pouvait faire grief au chemin de fer de ce que le train tamponneur ne circulait que certains jours de l'année. Le voyageur qui traverse une voie à ses risques et périls ne doit pas se baser mathématiquement sur l'horaire des trains, ceux-ci ne pouvant évidemment passer chaque jour au même endroit, à la même seconde. D'autre part, circulent sur les lignes des convois de marchandises et des machines haut-le-pied dont les heures de passage ne sont pas habituellement portées à la connaissance du public des trains de voyageurs.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 28 Janvier 1939

S.N.C.F. c/ CAHOREAU

- appel d'un jugement rendu, le 8 décembre 1937, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

Estimation de la valeur d'une personne victime
d'un accident

La valeur théorique du défunt basée sur ses ressources et son âge, doit être diminuée d'un quart pour tenir compte des aléas que présente toute évaluation de l'intégrité

physique d'un être humain.

Cette valeur doit en outre être diminuée de la part des dépenses qui revenait ou pouvait être attribuée en propre au disparu dans le foyer familial, un cinquième, par exemple, dans une famille de cinq personnes.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 12 janvier 1939

Consorts ANJOU et S.N.C.F. c/ JOLLAIN

- appel d'un jugement rendu, le 13 Janvier 1937, par le Tribunal civil de Troyes -

Partage de responsabilité

Indépendance des indemnités provisionnelles.

La gravité de la faute génératrice de responsabilité peut n'être qu'un élément accessoire de la fixation des provisions accordées aux victimes d'accidents.

En conséquence, tout en réduisant la part de responsabilité incombant à l'auteur d'un accident, il est possible aux juges du second degré de maintenir le chiffre de l'indemnité provisionnelle accordée en première instance.

Cassation (Ch. crim.) 1^{er} Décembre 1938

HERBERT c/ GENEVET

Gaz. Pal. 10 février 1939
Rec. heb. Dalloz 1939 p.101

CONCUBINS

Intérêts non juridiquement protégés à l'égard des tiers.

Les relations établies par le concubinage ne

peuvent, à raison de leur irrégularité même, présenter la valeur d'intérêts légitimes juridiquement protégés; susceptibles de créer des obligations à la charge des concubins, elles sont impuissantes à leur conférer des droits à l'encontre d'autrui, et notamment contre l'auteur responsable de l'accident survenu à l'un d'eux.

Par suite, la concubine est irrecevable à demander des dommages-intérêts à l'auteur de l'accident mortel dont son concubin a été victime.

Cassation (Ch. civ.) 28 novembre 1938

D^{lle} THORE c/ JOUANNIN

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.97

II - TRANSPORT DES BAGAGES

Rail - Route

Disparition d'une malle

Faute du chemin de fer non établie - Clause de limitation de responsabilité non opposable.

Une personne, se rendant aux sports d'hiver, avait remis à une entreprise de transports rapides une malle à expédier par camion à Morzine. L'entreprise, liée par contrat avec le chemin de fer, plaça la malle dans un wagon déclaré contenir des marchandises diverses et dirigé plombé sur Annemasse, aux conditions du tarif spécial P.V. 100. A l'arrivée, un mandataire de l'entreprise de transports rapides commença le déchargement des colis, mais dut interrompre son travail, le

soir. Le wagon fut re plombé par le destinataire. Le lendemain, le chemin de fer était avisé qu'un des plombs était arraché et qu'une malle avait disparu.

Sur réclamation de l'expéditeur, l'entreprise de transports a été déclarée responsable de la perte de la malle, à la fois comme transporteur et comme premier voiturier, tenu à ce titre, de garantir l'expéditeur des fautes commises par les voituriers qu'elle s'était substitués.

La S.N.C.F. ayant été mise en cause, il restait à déterminer si, ayant agi dans l'espèce comme simple commissionnaire intermédiaire, elle avait commis une faute et à prouver cette faute. Or, il n'était nullement établi que la malle litigieuse ait été remise au chemin de fer: celui-ci avait, en effet, uniquement pris en charge un wagon chargé de marchandises diverses, plombé et d'un poids déterminé et non un certain nombre de colis parmi lesquels aurait figuré la malle non retrouvée. D'autre part, entre le moment où le déchargement avait été commencé et le replombage du wagon, en fin de journée, plusieurs voyages avaient été effectués entre la gare et l'extérieur avec les colis déchargés. Avant de rendre le chemin de fer responsable de la perte de la malle, il aurait donc fallu démontrer que ce colis n'avait pas été retiré du wagon et qu'il s'y trouvait encore au moment du replombage, après interruption du déchargement. Cette preuve n'ayant pu être faite, la responsabilité de la perte de la malle devait rester à la charge de l'entreprise de transports rapides.

Le Tribunal et la Cour d'appel ont évalué à

5.000 frs le montant du dommage éprouvé par l'intéressé sans que puisse lui être opposée une clause portée sur les bordereaux et récépissés de l'entreprise, clause d'après laquelle les indemnités dues en cas de perte devaient varier avec le poids des marchandises. Il n'était pas justifié, en effet, que ces conditions spéciales de transport aient été portées à la connaissance de l'expéditeur de la malle.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 6 février 1939

GROBEL c/ CHEVRIN et S.N.C.F.

III - PASSAGES à NIVEAU

Passage à niveau non gardé

Passant victime d'un accident mortel.

Non-responsabilité du chemin de fer.

La victime de l'accident connaissait de façon certaine la disposition des lieux où elle devait trouver la mort. Souvent elle était appelée à traverser ce passage à niveau non gardé pour se rendre à une maisonnette située de l'autre côté de la voie et où habitait une personne de sa famille.

La ligne étant très droite et la visibilité parfaite, il était possible avec un peu d'attention de voir arriver les trains, à une distance de 700 mètres. De plus, bien que n'y étant pas tenu dans la circonstance, le mécanicien avait

sifflé pour annoncer son approche.

Cour d'appel de Poitiers 9 janvier 1939

Veuve CAILLAUD c/ P.O-MIDI

- appel d'un jugement rendu, le 15 mars 1938, par le Tribunal civil de Châtellerauld -

IV - TRANSPORT des MARCHANDISES

TARIFS

Tôles taillées sur 3 faces pour la fabrication de fers à boeufs - Taxation comme demi-produits métallurgiques et non comme déchets d'acier.

Si, par leur nature propre, les morceaux de tôle expédiés étaient des déchets, leur transformation par l'opération du cisailage pratiqué sur trois faces ne permettait plus de les considérer comme tels.

La correspondance échangée entre acheteur et vendeur faisait apparaître que les chutes de tôle devaient être livrées triées suivant épaisseur de 4 à 5 millimètres, cisailées de trois côtés et "affranchies", c'est-à-dire débarrassées de toute partie pailleuse visible, elles devaient en outre avoir les dimensions minima de 250 m/m sur 600 m/m. L'objet de la vente n'était donc pas des déchets et le chemin de fer se trouvait fondé à réclamer à l'expéditeur les insuffisances de taxes, calculées d'après la nature véritable de

la marchandise au taux du barème prévu pour les demi-produits métallurgiques, définis au tarif I4/II4 "aciers destinés à être relaminés ou forgés". Cette rectification de taxe était d'autant plus fondée que la marchandise expédiée sous la fausse dénomination de "déchets d'acier" était en réalité destinée à la fabrication de fers à boeufs.

Cour d'appel de Besançon 23 décembre 1938

S.N.C.F. c/ Forges et Laminoirs du Bourget

- appel d'un jugement rendu, le 1^{er} juin 1938, par le Tribunal de Commerce de Dôle -

TARIFS

Réduction de prix de 1/10^e pour les expéditions de plus de 5.000 kilogs (G.V. II4 - G.V. 3-I03) - Application malgré fractionnement des envois par le chemin de fer.

La réduction de un dixième sur le prix des barèmes accordée par certains tarifs pour le poids excédant 5.000 kgs quand le chargement des wagons dépasse ce minimum, s'applique aux expéditions de plus de 5.000 kgs, quel que soit le tonnage des véhicules fournis par le transporteur.

On ne saurait, en effet, opposer à l'expéditeur un fractionnement imposé par le chemin de fer suivant la capacité des wagons dont il dispose, sans faire dépendre l'application de la réduction de prix du bon vouloir du transporteur, selon qu'il fournirait ou non aux expéditeurs des véhicules d'un

tonnage inférieur à 5.000 kgs.

Cassation (Ch. Civ.) 11 janvier 1938

SERRA c/ P.O.

Sirey 1938.I.368

DELAIS - Indivisibilité.

Itinéraires

Le chemin de fer a droit à l'ensemble de tous les délais de transport, sans qu'il y ait lieu de séparer chaque délai pour examiner si, en particulier, il a été utilisé correctement.

Des nécessités de service, étrangères à l'expéditeur et dans lesquelles celui-ci n'a pas à s'immiscer peuvent occasionner des retards partiels et même imposer un itinéraire différent de celui prévu et tarifé, mais le caractère d'ordre public des tarifs ne permet pas d'examiner autre chose que le point de savoir si la marchandise a été livrée dans le délai de transport total et légal.

Sauf revendication d'itinéraires spéciaux, les délais se calculent sur le trajet le plus court et par suite le moins onéreux. Cet itinéraire n'est pas forcément celui qui comporte le délai d'acheminement total le plus bref.

Cour d'appel de Chambéry 13 février 1939

S.N.C.F. c/ COLL

- appel d'un jugement rendu, le 3 Juin 1938, par le Tribunal de Commerce de Chambéry -

Retard

Nécessité d'une mise en demeure pour ouvrir le droit aux dommages-intérêts.

Par application de l'article II46 du Code civil, le retard apporté par le chemin de fer dans la livraison d'une marchandise livrable en gare, ne donne lieu à dommages-intérêts qu'à partir du moment où le transporteur a été mis en demeure de livrer par une sommation ou autre acte équivalent, tel qu'une lettre recommandée.

La décision ministérielle du 9 août 1923, homologuant la disposition des tarifs qui prescrit d'aviser le destinataire du moment où la marchandise est à sa disposition, n'a pas porté atteinte à ce principe. Elle a été uniquement prise en vue d'éviter au destinataire des démarches inutiles et de fixer le point de départ des droits de magasinage. Mais elle ne dispense pas celui-ci de l'obligation de mettre le chemin de fer en demeure, à l'expiration des délais de livraison, si le destinataire entend réclamer des dommages-intérêts pour retard dans les termes de l'article II46 du Code Civil, applicable en la matière.

Cassation (Ch. civ.) 7 Décembre 1938

Chemins de fer algériens de l'Etat c/ GRAFF

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.67
Bul. Transp. 1939 p.20

Souffrance

Expédition laissée partiellement en souffrance.
Condamnation du destinataire à l'enlèvement et

aux frais d'expertise.

Constatant, au cours du déchargement de tuyaux de fonte, qu'un certain nombre d'éléments étaient brisés, le destinataire avait pris livraison de la partie intacte de la marchandise, payé les frais de transport et laissé sur place les tuyaux inutilisables.

La réclamation de l'expéditeur n'intervint qu'après expiration du délai de trois jours fixé par l'article 105 du Code de commerce. Elle fut, en conséquence, rejetée. Sur sa demande, le chemin de fer a obtenu la condamnation de l'expéditeur à enlever dans la quinzaine la marchandise délaissée en gare et qui risquait d'apporter un trouble dans le fonctionnement des services. L'Administration a obtenu, en outre, le remboursement des frais de l'expertise qu'elle avait cru devoir faire ordonner pour établir les responsabilités.

Tribunal de commerce de la Seine (2^e Chambre)

30 novembre 1938

Usines de BROUSSEVAL c/ S.N.C.F.

Constat officiel d'un vétérinaire appelé
par le chemin de fer à examiner des animaux blessés en cours
de transport - Validité.

Dans la circonstance, le constat avait été
établi en présence du seul destinataire. L'expéditeur contes-
tait qu'il lui fût opposable et demandait l'annulation de
l'arrêt qui, se fondant sur les faits relevés par levétéri-

naire, avait attribué les blessures des animaux à l'insuffisance des dispositions prises pour leur acheminement et non à une faute quelconque du chemin de fer.

Or, le constat du vétérinaire avait été accepté par toutes les parties au procès comme contenant la relation exacte des faits et, loin de prétendre qu'il ne lui était pas opposable, l'expéditeur lui-même s'en était prévalu à l'appui de ses prétentions.

La question de savoir si le constat était ou non opposable à l'expéditeur n'avait ainsi pas été soulevée devant les juges du fond. La Cour de Cassation a déclaré qu'elle n'avait pas à connaître ce moyen de défense invoqué devant elle pour la première fois et elle a rejeté le pourvoi formé contre l'arrêt dégageant totalement la responsabilité du chemin de fer.

Cassation (Ch. req.) 19 décembre 1938

CHARGRASSE c/ Ceinture

Bul. Transp. 1939 p.20

Livraison à un camionneur - Validité.

Le chemin de fer est valablement libéré de ses obligations de transporteur, lorsqu'il remet les marchandises qui lui ont été confiées, entre les mains d'un camionneur, mandataire habituel et accrédité du destinataire.

Cassation (Ch. Civ.) 20 Juillet 1938

BAS c/ GORMEZANO et PIETRI

Ann. Ch. de fer et Tram. 1939 p.18
Sirey 1938-I-385

N.B.- Cette solution ne résulte qu'implicitement de l'arrêt. Au sens précis de la décision, le camionneur, titulaire d'un pouvoir général, en prenant livraison d'un colis adressé par erreur à son client, engage la responsabilité de ce dernier, qui se trouve alors tenu à l'égard de l'expéditeur.

Expertise irrégulière

Expertise tardive

Constatations de fait de ces actes néanmoins retenues comme éléments d'information.

Une ordonnance d'expertise doit être considérée comme rendue par un magistrat incompétent si elle a été demandée à un juge de paix, alors qu'il y avait possibilité d'adresser la requête au Président du Tribunal de commerce.

D'après l'article 106 du Code de commerce, l'expert est désigné par le Président du Tribunal consulaire ou, à son défaut, par le juge de paix. En accord avec ce texte, la jurisprudence a décidé que c'est le Président du Tribunal de commerce ou, en cas d'absence ou d'empêchement, un juge de ce tribunal qui doit nommer l'expert. Ce n'est qu'à défaut de Tribunal de commerce dans la localité qu'il y a lieu de s'adresser au juge de paix.

Cependant, même rendue par un magistrat incompétent, une expertise n'est pas dénuée de toute valeur, surtout quand l'expéditeur et le destinataire ont assisté aux opérations de l'expert. Si les conclusions de cet acte ne peuvent avoir de valeur probante, les constatations purement matérielles qu'il contient sont susceptibles d'être retenues comme éléments d'information.

Il en est de même pour une expertise pratiquée très tardivement, mais régulière quant à la forme. Les éléments de fait de cet acte de procédure sont néanmoins susceptibles de concourir à l'appréciation du bien fondé des prétentions réciproques des parties.

Tribunal de Commerce de Sète 20 décembre 1938

FABRE et C^{ie} c/ CETTE Transports et S.N.C.F

TAXES - DETAXES

Prise de livraison sans protestation de
marchandises ayant fait l'objet d'une rectification de taxe.
Rejet de la demande en remboursement de la perception supplé-
mentaire.

Estimant inexactes les déclarations relatives à certaines expéditions effectuées sous la dénomination de fonte brute en morceaux, le chemin de fer avait modifié les lettres de voiture, remplacé la désignation de la marchandise par celle de "vieille fonte et ferraille" et perçu, au moment de la livraison, les surtaxes correspondantes. Le montant de ces surtaxes fut ultérieurement réclamé à l'Administration comme non fondé.

La demande a été rejetée.

Il incombait, en effet, au destinataire, en cas de désaccord avec le chemin de fer sur la perception des frais de transport, d'élever immédiatement une protestation et de

faire des réserves. Une vérification de la marchandise aurait pu alors être faite avant tout enlèvement. En se pliant, au contraire, à la rectification de taxe, le destinataire avait rendu toute vérification impossible et n'avait plus permis d'apprécier la valeur de sa protestation. Un accord au moins tacite avait été ainsi donné aux modifications apportées par le chemin de fer aux déclarations d'expéditions.

Tribunal de Commerce de la Seine (I^e Ch.)

28 novembre 1938

BULABOIS c/ S.N.C.F

OCTROI

Introduction frauduleuse de marchandises
par un camionneur - Responsabilité du propriétaire.

Le camionneur, s'il ne peut être considéré comme le préposé de son client en ce qui concerne le contrat de transport, le client n'ayant pas à s'immiscer dans les modalités d'exécution de l'ordre de transport, doit être au contraire considéré, au sens du règlement d'octroi, comme "facteur" du propriétaire des marchandises, par suite de l'ordre que lui a donné celui-ci de faire à sa place la déclaration d'octroi et d'acquitter les droits, en lui remettant à cet effet les documents nécessaires.

Par suite, le propriétaire est civilement responsable du voiturier qui a fait à l'octroi des déclarations

incomplètes et a introduit frauduleusement des marchandises.

Cassation (Ch. crim.) 1^{er} Décembre 1938

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.69

V - INCENDIE

Incendie attribué à la projection d'un morceau de mâchefer en ignition provenant d'une machine - Preuve de cause à effet non rapportée de façon précise.

L'incendie avait éclaté dans un jardin séparé de la voie ferrée par un mur. Le feu avait détruit un carré de fraisiers en se propageant dans la paille disposée sous les plants pour protéger les fruits contre les souillures du sol. Sur les lieux avait été trouvé un morceau de mâchefer de la grosseur d'un petit oeuf auquel adhéraient des cendres de paille.

L'hypothèse envisagée par les premiers enquêteurs d'une escarbille projetée par la cheminée d'une machine, par dessus le mur de clôture, haut de 2 mètres, n'a pas été retenue. Il était en effet impossible qu'une escarbille de la grosseur d'un petit oeuf ait pu passer à travers les mailles de la grille à flammèches dont sont munies les locomotives. Toutes autres hypothèses quant à l'origine du sinistre étaient possibles. Pratiquement, aucune preuve précise n'était rapportée et l'on ne trouvait même pas à l'encontre du chemin de fer un ensemble de présomptions suffisamment précises et con-

cordantes qui aurait permis de retenir sa responsabilité.

Tribunal de commerce de Vienne 27 décembre 1938

BONNET c/ S.N.C.F.

VI - QUESTIONS INTERESSANT LE PERSONNEL

A - CONTRAT DE TRAVAIL

Grève

Indemnité due par les grévistes aux non-grévistes.

Lorsque, par suite de grève, une partie de l'équipage d'un bâtiment de pêche s'est rendue coupable du délit d'absence irrégulière du bord prévu par l'art. 39 C. discipl. et pén. marine marchande et que les armateurs se sont vus de ce fait contraints de désarmer le navire, les matelots non grévistes sont en droit de réclamer aux matelots grévistes le montant des salaires prévus à leur contrat dont ils ont été privés du fait de l'interruption de la campagne de pêche.

Tribunal civil de St-Brieuc 8 novembre 1938

LE MASLE et autres c/ LE JOUAN et autres

Gaz. Pal. 11 décembre 1938

- ACCIDENTS DU TRAVAIL -

Exclusion des frais de déplacement dans le décompte du salaire de base.

Les juges du premier degré avaient estimé que sur ses frais de déplacement l'agent avait réalisé une économie

évaluée à 600 frs. Ils avaient fait état de cette somme pour le calcul de la rente viagère à laquelle une incapacité de 75 % donnait droit à la victime.

Or, non seulement cette évaluation était purement arbitraire, mais c'était à tort qu'il en avait été tenu compte, même à concurrence de 600 frs. Les indemnités allouées à l'agent pour ses déplacements, en qualité de conducteur, n'avaient jamais été, en effet, considérées comme un supplément de salaire, mais bien comme le remboursement des dépenses exceptionnelles que lui occasionnait son travail en dehors de sa résidence.

Même si elles avaient laissé un bénéfice à l'intéressé, ces indemnités étaient donc complètement étrangères à la rémunération de ses fonctions. A aucun point de vue, elles ne devaient être retenues pour le calcul de la rente.

Cour d'appel de Bourges 21 novembre 1938

PINEAULT c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 11 mars 1938, par le Tribunal civil de Châteauroux -

TIERS RESPONSABLE

Garde-barrière blessée par un autobus.

Le mauvais réglage des freins d'un autobus ou leur fonctionnement défectueux avait eu à la fois pour conséquence des avaries à une barrière de passage à niveau fermée et des blessures à la garde-barrière présente.

Le conducteur de l'autobus entendait tirer argument d'un défaut d'élagage de la haie avoisinant le P.N. La visibilité des lieux partiellement masquée ne lui aurait pas permis d'apercevoir la barrière à temps.

Cette raison n'a pas été retenue par le Tribunal. Les juges ont estimé que la haie n'avait joué aucun rôle dans l'accident; qui plus est, puisque le conducteur avait sa visibilité réduite, il aurait dû redoubler de prudence et observer plus encore les règles du Code de la route. Sa responsabilité pénale et civile restait entière sans qu'il puisse en être mis la plus petite partie à la charge du chemin de fer.

Le conducteur de l'autobus et son employeur civilement responsable ont été condamnés à toutes les conséquences pécuniaires de cet accident, soit : vis-à-vis de l'agent blessée, à l'intégralité du préjudice éprouvé par celle-ci et à l'égard de la S.N.C.F., au remboursement des demi-salaires payés jusqu'à consolidation des blessures, à celui des frais médicaux et pharmaceutiques, à l'exonération de la rente à allouer à la blessée, enfin, aux frais de réparation des dégâts causés aux installations fixes de la voie.

Tribunal correctionnel de Rodez 13 Février 1939

D^{me} ALBESPY et S.N.C.F. c/ ORIAL et ANGLES

B - RETRAITES

Mise à la retraite d'office d'un agent affilié au régime de la Caisse des retraites de 1891 - Légitimité.

A partir de 1930, les circonstances économiques

ont obligé la Compagnie..... à réaliser des compressions de personnel. En 1931, elle a supprimé notamment 8 postes d'Inspecteur divisionnaire chargé d'un district.

Les agents de ce grade se trouvant par suite en surnombre, le plus âgé d'entre eux qui comptait alors 65 ans d'âge et 39 ans de services actifs, a été invité verbalement, dès le 19 février 1931, à faire valoir ses droits à la retraite pour le 1^{er} juillet suivant.

L'intéressé n'ayant pas déféré à cette invitation bien qu'elle lui eût été réitérée à plusieurs reprises, il lui fut notifié par écrit, le 22 mai, qu'il serait mis à la retraite le 1^{er} juillet.

L'agent alléguait alors que sa mise à la retraite était la conséquence d'un incident de service qui s'était produit en 1929 entre un de ses chefs et lui, et il a prétendu que la Compagnie avait rompu abusivement le contrat de travail, qu'elle lui avait de plus donné un délai de préavis insuffisant, qu'enfin elle ne lui avait pas accordé l'allocation de fin de carrière aussi élevée que celle à laquelle il disait avoir droit.

Il a assigné en conséquence la Compagnie en dommages-intérêts.

Le tribunal a, conformément aux conclusions de la S.N.C.F., estimé qu'aucun des éléments du dossier ne prouvait que le licenciement eût été provoqué par l'incident allégué, tandis qu'au contraire, rien ne permettait de douter que le congédiement provint des compressions de personnel devenues nécessaires.

Le tribunal a décidé, d'autre part, que l'agent avait eu un délai de préavis de 3 mois et 13 jours, ce qui

était suffisant et il a enfin déclaré que ses droits avaient été respectés.

Tribunal civil de la Seine 2 Février 1937

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

C - ACCIDENTS HORS SERVICE

Accident mortel - Obligations du patron devenues plus onéreuses - Recours contre l'auteur de l'accident.

Constitue une charge supplémentaire la pension-accident que le département de la Seine est astreint à servir aux veuves de ses agents, en sus de la pension d'ancienneté.

On soutiendrait vainement qu'il s'agit là de l'application d'une convention particulière passée entre le département et son personnel, convention non opposable aux tiers. L'existence de statuts professionnels est un des éléments de fait dont le juge ne doit pas faire abstraction dans les calculs de dommages-intérêts; dès lors qu'une aggravation de charges est certaine, on se trouve en présence d'un dommage qui, fût-il qualifié d'indirect, n'en a pas moins pour cause certaine la faute commise.

Cour d'appel de Paris 1^{er} décembre 1938

DUNAND c/ Préfet de la Seine

Gaz. Trib. 1^{er} février 1939

En ce même sens, mais moins explicite:

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 12 janvier 1939

Consorts ANJOU et S.N.C.F. c/ JOLLAIN

Condamnation de l'auteur de l'accident à rembourser
au chemin de fer le montant des salaires versés à l'agent bles-
sé pendant la période d'indisponibilité ainsi que les frais
médicaux.

Cour d'appel de Montpellier 5 décembre 1938

S.N.C.F. c/ ESCAFFIT

Mois de Mai
1939

RELEVE de JURISPRUDENCE

Chemin de fer

I - TRANSPORT DES VOYAGEURS - ACCIDENTS

Descente avant l'arrêt

Voyageuse blessée en descendant d'un train, pendant un temps de marche très ralentie précédant l'arrêt complet.

A l'arrivée d'un train en gare, le chef de manoeuvre avait fait signe au mécanicien d'avancer de manière à arrêter le fourgon de queue devant des bagages à charger. Le mécanicien avait obéi à cette demande en faisant progresser le convoi à une allure extrêmement réduite. Au cours de cette marche ralentie, une voyageuse qui se trouvait sur un marche-pied, prête à descendre, fut projetée à terre par la portière ouverte de son compartiment, celle-ci ayant heurté au passage la caisse d'une grue.

L'accident était entièrement imputable à la voyageuse.

En commençant à descendre de voiture avant l'arrêt

du train, elle avait commis une grave imprudence. Sa position anormale sur le marchepied, près de la portière ouverte, créait pour elle-même et pour les tiers un danger. En cas de heurt quelconque, elle se trouvait exposée à une chute.

La caisse à accessoires, comme la grue elle-même, était disposée à une distance telle qu'elle ne présentait aucun danger pour les convois circulant normalement, c'est-à-dire portières fermées.

Tribunal civil de Charolles 2 février 1939

S.N.C.F. c/ Caisse d'Assurances sociales de l'Allier

Voyageuse tombée de la plate-forme extérieure
d'une voiture - Chute mortelle.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Des avis placés bien en vue interdisaient de stationner sur les plates-formes extérieures des voitures; le chemin de fer déclinait toute responsabilité pour les accidents qui pouvaient résulter des infractions à cette interdiction.

Une telle clause de non garantie portée à la connaissance des voyageurs par la publicité qui lui est donnée dans les voitures est parfaitement valable et fait, dans ce cas, partie des clauses du contrat de transport.

Or, il n'était pas contesté que la voyageuse était tombée de voiture à contre-voie, alors que le train roulait encore, quelques instants avant d'arriver à une gare.

A l'évidence l'avis placardé dans les voitures n'avait pas été respecté et l'accident n'avait pas eu d'autre cause que le défaut d'observation de la prescription affichée. La clause de non garantie contre les accidents que comportait cet avis déchargeait le chemin de fer.

Tribunal civil de St-Amand-Montrond 20 décembre 1938

Consorts CHARBY c/ S.N.C.F.

Traversée des voies - Halte sans personnel.

Accident mortel - Faute du voyageur.

L'accident était arrivé à un moment de la journée où le chemin de fer se trouvait dispensé de maintenir du personnel dans la halte, le service étant alors assuré par les chefs de train. A l'entrée de la station, un avis affiché rappelait aux voyageurs passant d'un quai à l'autre par le passage planchéié, qu'ils effectuaient cette traversée à leurs risques et périls.

Il est certain que le voyageur avait commis une imprudence grave en traversant les voies, aussitôt descendu de voiture, sans s'assurer qu'un convoi quelconque n'arrivait pas en sens inverse. La machine haut-le-pied, qui devait l'atteindre, avait longuement sifflé avant d'aborder la halte et le voyageur, qui était un habitué de la ligne, n'avait certainement pas pu supposer que les coups de sifflet provenaient du train même qu'il venait de quitter. Depuis l'arrêt pris, le 2 Mai 1930, par le Ministre des Travaux Publics les

mécaniciens n'actionnent d'ailleurs plus le sifflet au départ

Si la victime avait apporté l'attention et la vigilance requises dans une halte sans personnel, elle aurait aisément aperçu la locomotive haut-le-pied, la visibilité étant parfaite du côté d'où venait cette machine.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 8 Novembre 1938

S.N.C.F. c/ V^{ve} LEFEBVRE

- appel d'un jugement rendu, le 18 mars 1937, par le Tribunal de commerce de la Seine -

II - MANOEUVRES EN GARE

Déplacement de wagon - Accident - Non-responsabilité du chemin de fer.

Pour faciliter le déchargement d'un wagon, l'employé d'un destinataire avait cru devoir déplacer le véhicule par ses propres moyens. Il tenta ensuite de l'arrêter avec une barre de fer, mais fut renversé brutalement. L'amputation d'un avant-bras ne put être évitée.

L'accident était entièrement imputable à la victime; le fait que le wagon était démuné de frein ne pouvait être reproché à faute au chemin de fer, ainsi que le prétendait le blessé. De plus, l'autorisation de déplacer le véhicule n'avait pas été demandée aux agents de la gare.

Cour d'appel de Colmar 1^{er} Février 1939

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

III - TRANSPORT DES MARCHANDISES

Animal de concours transporté sans précautions spéciales
(Tarif P.V. 29-I29) - Mort en cours de route - Non-responsabilité du chemin de fer.

Par suite de son état excessif d'embonpoint, un bélier, engraisé spécialement en vue d'un concours agricole, n'avait pu se remettre sur ses pieds après une chute en wagon. L'animal était mort d'asphyxie. Toutes les autres bêtes transportées dans le même véhicule, soit en cage, soit en liberté, étaient arrivées en bon état.

L'éleveur ne pouvait ignorer le danger d'expédier, en liberté, une bête de prix, aussi fragile, sans prendre des précautions particulières, notamment en la plaçant dans une cage spéciale qui l'aurait garantie des chocs normaux et inévitables du transport.

Cette imprudence d'un expéditeur spécialisé dans l'élevage des moutons pour concours constituait une faute de nature à libérer totalement le chemin de fer de sa présomption de responsabilité.

Tribunal de Commerce de la Seine 11 janvier 1939

DUBOST c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

Défaut d'étanchéité - (Réservoir non mis à l'eau -

Foudres trop secs).

Faute de l'expéditeur.

Bien que le chemin de fer ne soit pas, en principe, recevable à exciper d'un vice propre inhérent à la construction du wagon dont il a accepté l'immatriculation, sa responsabilité cesse cependant lorsqu'il est établi que l'avarie du véhicule, qui a causé le dommage, est imputable au fait de l'expéditeur ou du destinataire.

Il en est ainsi, notamment, lorsque l'écoulement du vin logé dans un wagon-réservoir est dû à ce qu'on n'avait pas pris la précaution de soumettre le réservoir à une mise à l'eau complète et prolongée, après une période de soixante-quinze jours où il était resté vide, à l'époque la plus chaude de l'année.

Cassation (Ch. req.) 16 janvier 1939

MOLIS frères c/ S.N.C.F.

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.150

Perte de liquide due à un défaut d'étanchéité

(présence d'un ancien fausset faisant corps avec la trappe du foudre et s'opposant à une fermeture étanche - suiffage insuffisant).

Faute de l'expéditeur judiciairement rapportée.

L'état dans lequel l'expert avait trouvé le foudre établissait nettement que l'expéditeur avait rempli le wagon sans l'avoir vérifié et nettoyé. Cet expéditeur se

serait autrement aperçu de la présence d'un fausset ancien, faisant corps avec la trappe et s'opposant à une fermeture rigoureusement étanche; il aurait remarqué la défectuosité d'un masticage ancien, devenu sans effet, et enfin l'absence de suiffage sur 14 centimètres des parois du foudre et de la trappe.

De son côté, le chemin de fer recevant le wagon en bon état apparent après chargement, n'avait aucune raison de subordonner à des réserves son acceptation au transport. Au repos, la trappe ne donnait lieu à aucun coulage. La perte de liquide provoquée par la mauvaise tenue de l'appareil de fermeture ne devait se manifester qu'au cours du trajet et un certain temps seulement après le départ. D'ailleurs, même en l'absence de réserves, le chemin de fer est toujours recevable à prouver le vice propre de l'objet transporté ou la faute de l'expéditeur.

L'un et l'autre étaient, dans la circonstance, nettement établis.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 28 février 1939

S.N.C.F. c/ GARDEIGNE

- appel d'un jugement rendu, le 30 décembre 1935 par le Tribunal de commerce de la Seine -.

ARTICLE 105 C. Com.

Une lettre remise contre émargement ne saurait tenir lieu de lettre recommandée.

Les dispositions de l'article 105 du Code de

Commerce prescrivent que, pour être opérantes, les protestations du destinataire, en cas d'avaries ou de perte partielle, doivent être notifiées au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée.

Ces prescriptions sont impératives et limitatives.

Une simple lettre remise au Service de petite vitesse d'une gare, même contre émargement d'un agent, ne saurait être tenue comme équivalant à une protestation faite dans les formes légales.

Tribunal de Commerce de la Seine (3^e Ch.)

21 décembre 1938

Société d'alimentation d'Alsace et Lorraine
c/ S.N.C.F.

EXPERTISES

Caractère facultatif de l'expertise.

Le recours à l'expertise prévu par l'article 106 du Code de Commerce, complété par la loi du 12 février 1927, est purement facultatif. Aucun texte, ni aucun principe ne s'opposent à ce que, si cette mesure d'instruction n'a pas été requise, les parties aient recours aux modes de preuve de droit commun, - tous moyens et même de simples présomptions étant admis en matière commerciale.

Cassation (Ch. req.) 11 janvier 1939

Services maritimes du Tréport c/ S^{té} GÉO MONRO

Bul. Transp. 1939 p.32

Nullités couvertes par la présence des parties

La présence à l'expertise du destinataire ou de son mandataire couvre toutes les nullités qui pourraient être relevées dans cette mesure d'instruction. Elle leur interdit notamment de contester ultérieurement l'identité des marchandises.

Tribunal de Commerce de Béziers 23 Janvier 1939

CHABERT c/ BEAUDOUX et S.N.C.F.

MANQUANTS

Constats de Régie

Caractère inopérant des constats de Régie pour l'établissement des manquants à l'égard du chemin de fer.

Tribunal de Commerce de la Seine (3^e Ch.)
21 décembre 1938

Société d'alimentation d'Alsace et Lorraine c/ S.N.C.F.

IV - INCENDIES

Cageots à primeurs placés à moins de 20 mètres de la voie ferrée. Inflammation provoquée par un train.

Incendie d'usine consécutif - Non-responsabilité du chemin de fer.

Le feu avait pris naissance dans une trentaine de

cageots à primeurs faits de lattes de bois et de débris de paille, qui avaient été déposés dans la cour d'une usine, à quelques mètres de la voie ferrée. De là, les flammes gagnèrent un hangar où se trouvaient des bottes de paille et des emballages, puis le bâtiment principal qui devait être détruit.

Le sinistre était incontestablement imputable aux flammèches projetées par une locomotive. Cependant, il n'était pas possible de rendre le chemin de fer responsable du dommage.

La loi du 15 Juillet 1845 interdit, en effet, tout dépôt de matières inflammables à moins de 20 mètres du chemin de fer. Or, les cageots avaient été entassés exactement à 5^m 80 de la voie. Ce fait constituait à la fois la violation d'une disposition légale et une faute qui avaient été toute la cause du dommage. L'auteur ne pouvait que s'en prendre à lui-même du préjudice qu'il en avait éprouvé.

Il importait peu que le dépôt de cageots n'ait été effectué qu'à titre temporaire. Sauf pour les dépôts de récoltes, en temps de moisson, - ce qui n'était pas le cas dans la circonstance, - le texte de la loi ne fait aucune distinction selon le caractère temporaire ou permanent de tous les autres dépôts.

Cour d'appel d'Orléans 20 Février 1939

Coopérative de vente de fruits de Noyers s/ Cher
c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 25 mars 1938, par le Tribunal civil de Blois -

Clôtures du chemin de fer détruites par un incendie

Contravention de grande voirie

Un incendie, qui s'était déclaré dans une propriété riveraine du chemin de fer, avait gagné les clôtures de la voie ferrée. Pour tenter de dégager sa responsabilité, le propriétaire intéressé prétendit imposer à la Société Nationale la preuve que le sinistre lui fût imputable, soit qu'il résultât d'une imprudence ou d'une omission, soit encore d'un fait quelconque de sa part à démontrer.

Le Conseil de Préfecture, saisi de l'affaire, a rejeté ce moyen de défense.

Il n'était pas contestable, en effet, que le dommage causé au domaine public du chemin de fer ait eu pour cause l'incendie qui avait éclaté sur la propriété de l'intéressé. C'était ce même incendie qui, en se propageant, avait anéanti les clôtures disposées à la limite du domaine public. Ainsi était établie l'existence du fait matériel constituant la contravention de grande voirie, aux termes de la loi du 29 Floréal, an X. Seul un cas de force majeure, dont il n'était pas justifié, pouvait exonérer le contrevenant.

Conseil de Préfecture interdépartemental de la Meuse,
des Vosges et de Meurthe-et-Moselle

15 Novembre 1938

- VIARD -

V - POLICE DES CHEMINS DE FER

Utilisation abusive des installations d'une gare -

Contravention.

Un camionneur, ayant à effectuer diverses manipulations de colis pour son compte personnel, s'était introduit sans autorisation dans une cour^{de gare} pour se servir d'un quai. Interpellé, il déclara avoir été autorisé à utiliser les installations du chemin de fer. Le fait ayant été reconnu faux, procès-verbal fut dressé contre le délinquant pour infraction à l'arrêté préfectoral réglementant la police des gares du département.

Le prévenu a été condamné à seize francs d'amende et à 50 francs de dommages-intérêts envers la S.N.C.F

Tribunal correctionnel de la Seine

24 décembre 1938

N...

VI - MARCHES

Marchés de travaux - Clause d'exonération de responsabilité au bénéfice du chemin de fer, en cas d'accident aux ouvriers de l'entrepreneur - Validité - Exclusion des seuls cas de dol et de faute intentionnelle.

Il n'est contraire ni à la loi ni aux principes d'ordre public de stipuler au moyen d'un pacte analogue à un contrat d'assurance la garantie de ses fautes personnelles, hormis le cas où il s'agirait d'un fait correctionnel.

Lorsqu'un entrepreneur de travaux publics a adhéré aux clauses et conditions générales de l'exécution des

travaux sur une ligne de chemin de fer disposant qu'il aurait la charge entière et définitive de toutes les conséquences pécuniaires résultant de tous accidents pouvant atteindre ses employés, ouvriers et préposés quelle qu'en soit la cause, même si elle était du fait du réseau ou de ses agents, il a, par là même, renoncé à exercer son recours contre ces derniers et les garantit en outre des conséquences pécuniaires de toute action pouvant être engagée directement contre eux à l'occasion de ces accidents.

Les juges du fond ne peuvent alors écarter l'application de cette convention en retenant à la charge du réseau une faute lourde tirée de ce que le mécanicien d'une locomotive aurait insuffisamment signalé son approche, dans des conditions telles que son unique coup de sifflet, donné à 250 mètres du lieu de l'accident, ne pouvait être perçu par les ouvriers dont il ne devait pas ignorer la présence et de ce que le réseau aurait omis de lui imposer des devoirs plus stricts à raison des circonstances particulières dans lesquelles il était appelé à remplir son travail habituel et alors qu'il s'était chargé par un article spécial du cahier des charges et conditions d'exercer une surveillance concomitante à celle de l'entrepreneur. De tels faits ne sont pas, en effet, en l'absence de toute circonstance constitutive d'un dol ou d'un fait intentionnel, de nature à faire écarter l'application d'une clause licite insérée au cahier des conditions générales de l'entreprise.

Cassation (Ch. civ.) 1^{er} février 1939

S.N.C.F. c/ Corporation des Industries du Bâtiment
d'Alsace et de Lorraine...

Gaz. Pal. 29 mars 1939

VII - QUESTIONS INTERESSANT LE PERSONNEL

- ACCIDENTS du TRAVAIL -

SOINS

Frais de déplacement - Hôpital le plus proche.

Les frais de déplacement de la victime pour se rendre chez le médecin doivent, en principe, être supportés par le patron comme l'accessoire du traitement médical; mais il en est autrement de ceux qui empruntent un caractère d'exagération du fait de la victime elle-même.

Ainsi ne peuvent être mis à la charge du patron les frais supplémentaires de transport exposés par un accidenté qui va se faire soigner à Marseille, au lieu de se rendre à l'hôpital d'Arles, localité plus rapprochée de Port-St-Louis du Rhône, où avait eu lieu l'accident, que Marseille.

Cassation (Ch. Civ.) 3 Janvier 1939

GASQUET c/ Société DAHER & C^{ie}

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.129

ASCENDANTS

Condition d'attribution des rentes - Secours indispensable de leur enfant.

Aux termes d'une jurisprudence constante, fidèle au texte et à l'esprit de l'article 3 de la loi de 1898, pour

donner droit à l'allocation de la rente d'ascendant, l'aide apportée par la victime de son vivant, à l'époque de l'accident, au père et à la mère devait avoir le caractère de secours nécessaire et indispensable sans lequel leur subsistance n'aurait pas été assurée.

N'offre évidemment pas ce caractère l'aide pécuniaire apportée par un enfant à des parents âgés respectivement de 57 et de 52 ans, exploitant un petit bien et dont l'un exerce les fonctions de cantonnier vicinal.

Tribunal civil de Beaume-les-Dames

28 février 1939

DERY c/ S.N.C.F.

FAUTE INEXCUSABLE

Violences graves exercées sous le coup d'une émotion

Absence de faute inexcusable.

Ne constitue pas une faute inexcusable devant, en définitive, être mise à la charge de l'employeur civilement responsable, la faute commise, dans une mine, par un porion qui a frappé brutalement un ouvrier, si les violences exercées, bien que volontaires, ont été commises, non pas avec l'idée préméditée et réfléchie de provoquer des blessures, mais sous le coup de l'émotion éprouvée à la pensée d'avoir été exposé à un danger grave par suite d'une faute commise par l'ouvrier dans son travail.

La faute inexcusable suppose, en effet, nécessaire-

ment un élément intentionnel qui manquait totalement dans la circonstance.

Cassation (Ch. sociale) 21 octobre 1938

WAROQUET c/ Mines de Béthune

Rec. acc. trav. 1938, p.403

Chef de station victime d'un accident mortel en tentant de fermer une portière de voiture restée ouverte.

Absence de faute inexcusable de la part du chemin de fer et de l'agent chargé spécialement du service des portières.

Suivant une jurisprudence constante la faute inexcusable, au sens de la loi du 9 avril 1898, comporte un élément intentionnel quasi-dolosif, se réalisant par des abstentions ou des actes conscients et réfléchis, dénotant soit une méconnaissance ou le mépris des lois et des règlements, soit une imprévoyance coupable et notoire de nature à aggraver le risque résultant du travail.

Aucun de ces caractères ne se trouvait dans la faute qu'avait commise l'agent chargé de la fermeture des portières en ne remarquant pas qu'un loqueteau n'avait pas pris la position de fermeture. Au départ du train, la portière s'était ouverte et c'était en essayant de la refermer que le chef de station avait glissé sous les roues du convoi.

Les droits de la veuve ont été en conséquence limités à la rente normale prévue par la loi, sans majoration.

Tribunal civil de St-Gaudens 28 Novembre 1938

D^{me} PARIGOT c/ S.N.C.F.

Mois de juin
1939

Duchie

99 a 125

S.B

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Juin 1939

CONTENTIEUX

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

CHEMIN de FER

Fiches N^{os} 99 à 125

- une note explicative -

-:-:-:-:-

N O T E

Le Relevé de Jurisprudence est désormais présenté sous forme de fiches. Chaque compte-rendu de décision donne lieu à l'établissement d'une fiche spéciale comportant, dans l'angle supérieur du recto, à droite, l'index numérique de la classification suivie par le Contentieux.

Les destinataires du Relevé, qui n'auraient pas adopté personnellement un mode de classement particulier pour les questions de jurisprudence, pourront ainsi retrouver systématiquement sous le même numéro de référence toutes les analyses de jugements et arrêts rendus dans une matière déterminée: ... passages à niveau... incendies... pesage des marchandises... manquants... expropriations... etc.

Les numéros de classement comportent une partie fixe, X97-8-2. dont chacun des chiffres, ou groupe de lettre et chiffres, caractérise successivement :

- l'indicatif attribué au Contentieux dans la classification décimale : X97,
- la Division "Affaires Générales" du Service : 8,
- dans laquelle sont traitées les questions de jurisprudence : 2.

A la suite de ce dernier chiffre, et légèrement espacé de lui pour en faciliter la lecture, est indiqué le

numéro de la rubrique dans laquelle rentre la décision analysée.

Exemples :

X97-8-2.	2	accidents de voyageurs
X97-8-2.	4	passages à niveau
X97-8-2.	19	chargement des marchandises
X97-8-2.	42	wagons-réservoirs et particuliers.

Lorsqu'il y a subdivision dans une même rubrique, le nombre, qui caractérise cette subdivision, figure après deux points (:) à la suite du numéro de la rubrique. Ainsi l'expression 2:5 sera portée sur toutes les fiches relatives à des accidents de voyageurs, 2: occasionnés par les portières 5 .

Cette caractéristique numérique des rubriques donnera ainsi pour les comptes-rendus des décisions intervenues dans les affaires d'accidents de portières l'expression chiffrée suivante : X97-8-2. 2:5

Autres exemples :

X97-8-2.	4	passages à niveau
X97-8-2.	4:2	accidents de portillons
X97-8-2.	63:1	incendies aux abords de la voie ferrée
X97-8-2.	63:2	incendies de marchandises
X97-8-2.	I:11	accidents du travail-salaire de base
X97-8-2.	I:20	accidents du travail-faute inexcusable

N.B.- Le prochain Relevé de Jurisprudence donnera la série des rubriques (Chemins de fer) adoptées par le Contentieux.

ACCIDENTS

Voyageurs

Chute par une portière double restée ouverte

(rame de banlieue)

Non-responsabilité du chemin de fer.

Dans certaines voitures de chemin de fer la station debout est réglementairement prévue et autorisée. Les voyageurs qui choisissent cette position doivent prendre d'élémentaires précautions pour ne pas être à la merci d'un choc , surtout si une forte chaleur ou toute autre considération leur font rechercher le voisinage d'une portière ouverte. En restant debout, près d'une ouverture, sans prendre un point d'appui quelconque, un voyageur commet une grave imprudence de nature à dégager entièrement la responsabilité du chemin de fer, en cas d'accident.

Pour des raisons supérieures de sécurité les voyageurs des rames de banlieue sont laissés maîtres de la manoeuvre intérieure des portières. L'une de celles-ci peut demeurer ouverte après le départ du train. Il importe alors aux occupants de la voiture, s'ils s'estiment en danger eux, ou leurs voisins, d'assurer la fermeture des portières, ce qu'ils peuvent faire sans aucun danger lorsque cette fermeture est obtenue par un mécanisme à glissière.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 3 Mars 1939

DUPONT c/ S.N.C.F.

-appel d'un jugement rendu, le 31 Décembre 1935, par le Tribunal de commerce de la Seine -

ACCIDENTS Voyageurs

Le Relevé de Jurisprudence de Juin 1934, page 125, a rapporté un arrêt rendu, le 9 Mars précédent, par la Cour d'appel de Paris, dans une affaire V^{ve} LIENHART c/ Chemins de fer de l'Etat. Il s'agissait d'une demande d'indemnité relative à un accident dont avait été victime un voyageur, porteur d'une carte hebdomadaire, dans des circonstances assez mal définies. Son corps avait été retrouvé sur la voie.

La Cour de Paris a estimé que ce n'était pas là une preuve suffisante qu'il y eut un contrat de transport en cours d'exécution. Même corroborée par des présomptions très sérieuses, cette probabilité ne pouvait, à son sens, tenir lieu de la certitude qui, seule, en cas d'accident, peut conférer un droit à indemnité. La Cour a, en conséquence, rejeté la demande en dommages et intérêts dont le chemin de fer avait fait l'objet.

En Cassation cette solution n'a pas été maintenue. La Chambre civile a cassé l'arrêt de Paris. Elle précise, à l'appui de sa décision, que le chemin de fer doit être présumé responsable de tout accident survenu dans l'enceinte de la voie ferrée, en un point situé sur le parcours que doit suivre le voyageur. C'est au transporteur qu'il appartient de prouver, pour s'exonérer, que l'accident a été occasionné par une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. Une demande d'indemnité ne peut donc être légalement rejetée pour le motif que les ayants-droit de la victime ne font pas la preuve que l'accident ait été déterminé par un fait de transport.

Cassation (Ch. Civ.) 25 Janvier 1939

V^{ve} LIENHART c/ Ch. de fer de l'Etat

Gaz. Pal. 1^{er} Avril 1939

BAGAGES

Perte de bagages à main dans un incendie de wagon -
Irresponsabilité des transporteurs (C^{ie} Internationale des
Wagons-Lits et S.N.C.F.)

Tribunal civil de la Seine (18^e Ch.) 6 mars 1939

MACK c/ C^{ie} Internationale des Wagons-Lits et S.N.C.F.

Motifs de l'arrêt:

" Attendu que les bagages dont il s'agit n'avaient
" fait l'objet d'aucun enregistrement et n'avaient pas été
" pris en charge par les voituriers, qu'il n'était intervenu
" entre la dame MACK et les Compagnies transporteuses aucune
" espèce de contrat.

" Qu'ils ne constituaient pas un accessoire du contrat
" de transport, que par suite les articles 103 du Code de
" Commerce visant les objets transportés seuls et ayant fait
" l'objet d'une lettre de voiture et 1147 du Code civil rela-
" tif à l'inexécution de ses obligations par le débiteur sont
" inapplicables en l'espèce.

" Attendu que le voiturier n'est pas responsable de
" la perte ou de l'avarie des colis à main des voyageurs,
" lorsqu'il ne les a pas pris en charge; que les Compagnies
" de chemins de fer ne sont responsables que des bagages
" enregistrés; qu'elles n'ont pas connaissance des autres
" bagages que le voyageur emporte avec lui sans en faire une
" déclaration quelconque à qui que ce soit; qu'elles en igno-
" rent la consistance et le contenu; qu'elles n'ont pu, par
" suite, contracter sans le savoir et sans donner leur consen-
" tement.

" Attendu que la jurisprudence et la doctrine
" (V. Josserand, les Transports, 2^{ème} édition 1926, N° 964 -
" Roger, Manuel Juridique des Transports 1932.I.391) ont
" toujours admis la non-responsabilité des Compagnies de che-
" mins de fer en ce qui concerne les bagages non enregistrés.

" Que la circulaire ministérielle du 20 août 1857,
" toujours en vigueur, indique que, pour les sacs d'espèces
" conservés dans les voitures, comme pour les autres objets
" dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, les Compagnies
" sont affranchies de toute responsabilité en cas de perte.

" Attendu spécialement en ce qui concerne la Compagnie des Wagons-Lits qu'on ne saurait fonder sa responsabilité sur les articles 1952 et 1953 du Code civil, que la convention intervenue entre la Compagnie des Wagons-Lits est un contrat de transport; qu'on ne saurait pas plus faire rentrer cette Compagnie dans la catégorie des aubergistes et logeurs tenus de la responsabilité prévue par les articles 1952 et 1953 du Code civil, qu'on ne peut faire application de ces dispositions aux Compagnies de chemins de fer qui offrent aux voyageurs moyennant un supplément de prix des compartiments dits "Lits-Salons ou "Compartiments Couchettes"; que la Compagnie des Wagons-lits comme les Compagnies de Chemins de fer n'est responsable que des colis régulièrement enregistrés et de ceux dont la perte a eu pour cause sa faute ou celle de ses préposés.

" Attendu qu'aucune faute n'a été relevée à la charge des Wagons-Lits, pas plus qu'à celle de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans ou de leurs préposés.

" Qu'on ne peut reprocher, ainsi que le font les demandeurs aux employés d'avoir fait évacuer rapidement le wagon sinistré; que ce faisant ils ont au contraire accompli le devoir qui leur incombait.

" Que les voyageurs munis de bagages à main en quantité raisonnable ont été évacués sans aucune espèce d'incident.

" Qu'il ne dépendait que de la dame MACK de ne conserver avec elle sans enregistrement, que les bagages à main qu'elle pouvait transporter sans difficulté et de faire enregistrer d'une façon régulière ses autres bagages; qu'elle a procédé d'une toute autre façon, pour éviter presque certainement les taxes correspondantes, droits d'enregistrement et assurance."

PASSAGES à NIVEAU PORTILLONSUtilisation aux risques et périls des usagers -

Le chemin de fer n'a pas à prendre de précautions spéciales, en cas de brouillard.

Les arrêtés ministériels, relatifs au régime des passages à niveau précisent que les portillons destinés au passage des piétons sont utilisés par eux à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité.

Dans l'espèce, les barrières d'un passage à niveau étant fermées, une passante avait emprunté le portillon. Elle s'était engagée sur la voie après avoir laissé passer un train de marchandises, mais un train de voyageurs, arrivant en sens inverse, l'avait renversée.

Cependant, après le passage du convoi de marchandises, les barrières étaient demeurées fermées, ce qui indiquait bien aux usagers qu'ils ne pouvaient s'engager sur les voies sans danger pour leur propre sécurité. Le péril était d'autant plus grand, le jour de l'accident, que la visibilité était réduite en raison d'un brouillard épais. Il appartenait aux passants de redoubler de prudence, car on ne peut évidemment, par temps de brouillard, obliger le chemin de fer à interdire l'usage des portillons.

Cour d'appel de Douai 6 Février 1939

DUCHENE c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 22 novembre 1935, par le Tribunal civil de Boulogne s/ Mer -

TARIFSSoudure - Condition essentielle d'application :

juxtaposition de deux tarifs successivement applicables.

Extrait de l'arrêt rendu, à ce sujet, par la Cour
d'Appel de Paris:

" Considérant qu'il est de jurisprudence constante que
" la soudure implique nécessairement la juxtaposition de deux
" tarifs successivement applicables au même transport; qu'elle
" ne saurait être invoquée lorsque le prix total du transport
" s'établit par la réunion de deux taxes distinctes figurant
" dans un seul et même tarif ou par l'addition des prix du
" tarif général et de l'annexe au dit tarif général qui ne
" forme avec celui-ci qu'un seul et même tarif, C. Civ. 4 mars
" 1907, 12 novembre 1912, 27 mai 1913; qu'elle ne saurait être
" appliquée lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, de taxes
" identiques figurant dans un seul et même tarif; qu'il impor-
" te de rappeler que cette Cour a précisé (Cour de Paris, arrêt
" du 4 juin 1920) que le but de la soudure consiste à rempla-
" cer le tarif applicable au départ par les tarifs moins oné-
" reux rencontrés en cours de route à un point déterminé du
" Réseau, applicables de ce point à un autre et dont toutes
" les conditions satisfont à celles qui sont réclamées par
" l'expéditeur; que dans l'instance actuelle le tarif appli-
" cable au départ l'est de bout en bout jusqu'à l'arrivée;
" applicable depuis la gare expéditrice Sète-Midi, il l'est
" encore jusqu'à la gare destinataire Nant-Comberedonde; qu'il
" ne s'agit pas d'un tarif moins onéreux ou d'un tarif rencon-
" tré en cours de route, qu'il s'agit toujours de l'identique
" barème N° 2 avec réduction de 3 % et de 10%.

" Considérant d'ailleurs que le raisonnement de
" l'expert est erroné; que c'est à tort qu'il voit dans le
" tarif spécial P.V. N° 2 et le tarif spécial commun N° 2
" deux tarifs distincts imprimés en un seul document, qu'il
" n'y a là qu'un seul et unique tarif considéré tantôt comme
" intérieur, tantôt comme commun; qu'il échet d'abord de
" retenir un argument de texte, le titre de l'imprimé ne por-
" tant pas tarifs spéciaux au pluriel mais tarif au singu-
" lier; que cette rédaction prouve donc qu'il n'y a qu'un
" seul et même tarif pour chaque catégorie de marchandise;
" qu'en second lieu, qu'il soit considéré comme intérieur ou
" commun, il est assorti de conditions identiques, de prix
" identiques, de barèmes identiques, les marchandises taxées
" étant elles-mêmes identiques."

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 21 Mars 1939

S.N.C.F. c/ RAYNAL & Cie

- appel d'un jugement rendu, le 18 Janvier 1935 par le
Tribunal de commerce de la Seine -

TARIFSDéfinition de la taxe à la tonne.

Par l'expression "taxe à la tonne" il faut entendre le prix de transport d'une tonne de marchandise pour l'ensemble du parcours, c'est-à-dire de bout en bout.

Les tarifs spéciaux ne donnent pas la définition de la taxe à la tonne, cependant l'article I, alinéa 2, des Conditions générales d'application de ces tarifs précise, qu'au cas de soudure des prix des tarifs, la taxe est représentée par le total des dits prix.

D'autre part, les tarifs généraux intérieurs et communs renferment un article 3 suivant lequel le prix à percevoir par tonne pour le transport à P.V. est la somme des taxes des parcours partiels formant sans interruption le trajet total, calculées sur les bases fixées par chaque parcours partiel.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 21 Mars 1939

S.N.C.F. c/ RAYNAL et C^{ie}

- appel d'un jugement rendu, le 18 janvier 1935, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

TARIFS

Application littérale - Interdiction des raisonnements
"a contrario".

Les raisonnements a contrario sont absolument interdits en matière de tarifs qui sont d'application littérale restrictive, c'est-à-dire de droit étroit.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 21 Mars 1939

- appel d'un jugement rendu, le 18 Janvier 1935, par
le Tribunal de Commerce de la Seine -

TARAGE DES WAGONS

Condition de recevabilité des demandes de pesage à vide.

Ces demandes ne sont valables qu'à la condition d'être formulées en même temps que les demandes de matériel.

L'article 15 des Tarifs généraux précise, en effet, que, pour être recevable, le pesage du wagon vide, à la requête de l'expéditeur, doit être demandé à la gare de départ, en même temps que lui est adressée la demande de matériel.

Ainsi, n'est en aucun cas recevable une demande de pesage à vide, postérieure à l'expédition de la marchandise.

Tribunal de Commerce d'Arles 30 Mars 1939

TEISSIER c/ S.N.C.F.

PESAGERectification de poids au départ

L'expéditeur n'a pas à en être spécialement avisé.

Un expéditeur prétendait tirer argument de ce que le chemin de fer n'aurait pas dû, hors de sa présence, changer le poids qu'il avait indiqué pour un wagon de sacs de tartre.

C'était pourtant là un droit incontestable pour le transporteur, attendu que l'article 15 des Conditions d'application des tarifs généraux décide que, si le chemin de fer ne procède pas pour l'application des taxes, à la vérification du poids déclaré, il en devient garant. Les différences de poids constatées n'ont pas à être signalées aux expéditeurs; ceux-ci sont renseignés par les duplicata des lettres de voiture qui leur sont remis.

Tribunal de Commerce d'Arles 30 Mars 1939

TEISSIER c/ S.N.C.F.

CHARGEMENT

Absence de calage et d'arrimage de transformateurs
présentés bâchés - Avaries - Faute de l'expéditeur qui
avait effectué le chargement.

Sur une expédition de 11 transformateurs électriques
un appareil fut trouvé détérioré à l'arrivée. Les quatre
bornes basse tension étaient couchées vers l'intérieur et
l'isolateur de l'une d'elles était fendu.

L'expert, appelé à examiner ces avaries, avait émis
l'avis qu'au cours du transport un transformateur avait dû
se coucher sur celui soumis à son examen, par suite des
chocs inévitables de manoeuvre, mais surtout en raison du
défaut de calage et d'arrimage des appareils.

Or, le chargement avait été effectué par l'expédi-
teur sur embranchement particulier et à ses frais. Il avait
été remis bâché avec impossibilité pour les agents du chemin
de fer de se rendre compte des défauts de calage et d'arrima-
ge. La preuve se trouvait ainsi rapportée que les avaries
avaient eu pour cause des fautes et négligences commises
dont le chemin de fer n'avait pas à répondre.

Tribunal de Commerce de Besançon 31 mars 1939

OERLIKON c/ S.N.C.F.

ANIMAUX

- a- Maladie - Vice propre
- b- Insuffisance des attaches - Défaut de surveillance - Fautes de l'expéditeur.

Le tarif applicable à l'expédition était le G.V. 101, suivant lequel l'expéditeur est tenu non seulement de procéder à la mise en wagon des animaux, mais aussi de leur donner, pendant la durée du transport, les soins nécessaires à leur conservation.

Or, il avait été constaté, à l'arrivée, que certains des animaux s'étaient détachés pendant le trajet; cela impliquait qu'ils avaient été mal attachés, lors du chargement. Libres de leurs mouvements, les chevaux avaient pu piétiner un de leurs congénères, atteint d'insuffisance cardiaque et qui, en raison de ce mauvais état de santé, n'avait pu supporter les fatigues du voyage. L'animal était tombé à la suite d'un choc quelconque, comme il s'en produit nécessairement au cours des transports par wagon, et il n'avait pu se relever.

Si l'expéditeur avait, comme il le devait, fait surveiller ses chevaux pendant leur voyage, la chute de l'animal n'aurait pas manqué d'être constatée et des mesures utiles auraient été prises immédiatement pour éviter les conséquences fâcheuses que pouvait comporter un tel accident.

La perte de la bête devait être ainsi attribuée à la maladie, c'est-à-dire au vice propre dont elle était

atteinte et, en tout cas, à la négligence de l'expéditeur,
toutes causes excluant la responsabilité du chemin de fer.

Cour d'appel de Nancy 13 Mars 1939

PIERRON c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 30 octobre 1938, par
le Tribunal de Commerce de Rocroi -

ART. 103 C. Com. Vices propres

Coulage, en cours de transport, de l'huile d'un transformateur électrique - Vice propre de l'appareil

A l'arrivée, un écrou placé à la base d'un transformateur électrique avait été trouvé dévissé; toute l'huile contenue dans l'appareil s'était écoulée.

L'expert, qui avait examiné le transformateur, à l'arrivée, n'avait relevé aucune trace de choc ayant pu provoquer le dévissage de l'écrou. Cependant, cette constatation aurait été insuffisante pour dégager la responsabilité du chemin de fer si le vice propre de la chose transportée, à défaut d'un cas de force majeure, inexistant dans la circonstance, n'avait été prouvé de façon précise.

Or, le transformateur comportait à sa base un trou de vidange dans lequel s'insérait un pivot conique. Ce pivot était solidaire d'un écrou destiné à le maintenir fortement appuyé sur le trou de vidange, de façon à éviter toute évacuation d'huile. Au cours du trajet, l'écrou s'était dévissé presque complètement, mais n'avait pu se dégager totalement, ayant été retenu par le socle de bois sur lequel était fixé le transformateur. Dans cette situation, l'écrou, appuyé d'un côté contre le socle de l'appareil et maintenu de l'autre par les dernières spires du filetage avait fait pression sur le pivot conique, en le remontant vers l'intérieur du transformateur. Par l'effet des trépidations du wagon, les mouvements répétés du pivot avaient provoqué

l'écoulement progressif de l'huile contenue dans le transformateur.

Deux précautions s'imposaient à l'expéditeur:
ou bien laisser entre la base du transformateur et le socle de bois utilisé pour son transport un espace suffisant pour éviter ce qui s'était produit, ou bien adapter à l'écrou un dispositif mettant un obstacle absolu à son dévissage.

La disposition défectueuse de l'objet expédié devait être considérée comme vice propre.

Cour d'appel de Pau 4 avril 1939

Cie G^{le} Electrique c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 13 juin 1938 par le Tribunal de Commerce de Mont-de-Marsan -

GEL

Avaries occasionnées à des pommes de terre par la gelée - Non-responsabilité du chemin de fer.

Parti de Hollande, dans les derniers jours de Décembre, un wagon chargé de 10 tonnes de pommes de terre était arrivé, le 3 janvier, à Feignies, puis réexpédié aussitôt sur Marseille.

L'emballage des tubercules avait été opéré très soigneusement, le plancher et les parois du wagon étaient recouverts d'un carton spécial et la surface supérieure des sacs protégée par une épaisse couche de paille. Malgré ces précautions il y avait eu gel d'une partie de la marchandise.

Recherché pour ces avaries conjointement avec le vendeur et le transitaire en douane, le chemin de fer a été mis hors de cause, le moindre grief ne pouvant être relevé à son encontre.

En définitive, le dommage est demeuré à la charge du destinataire, les factures du vendeur précisant "que toutes marchandises étaient réputées vendues gare départ, qu'elles voyageaient aux risques et périls du destinataire, même lorsque l'expédition en était faite franco de port", et, d'autre part, que "le vendeur ne prenait aucune responsabilité en cas de gelée, même pour les marchandises vendues franco".

Tribunal de commerce de Marseille 24 Février 1939

BOUIS c/ EYRESOLLE..... S.N.C.F.

FRAIS DE CHARGEMENT

Remboursement dans les seuls cas prévus par les tarifs.

Le simple fait de mettre à la disposition d'un expéditeur le matériel qu'il a demandé ne saurait tenir lieu des deux conditions exigées par les tarifs pour lui donner droit au remboursement des frais de manutention, lorsque celle-ci incombe au chemin de fer. Ces deux conditions expressément exigées par le P.V. 29 Chap. VI sont les suivantes:

1°- l'affluence dûment constatée par l'Inspecteur du Service du Contrôle de l'Etat, des colis déposés dans les halles ou sur les quais d'une gare telle que, sur les mêmes points, la réception des marchandises présentées à l'expédition par le public ou le déchargement des wagons contenant des marchandises destinées à y être livrées ne pourraient être régulièrement assurés; 2°- la réquisition (toujours facultative) du chemin de fer.

Or, dans la circonstance, il n'y avait pas eu encombrement exceptionnel et l'on ne pouvait davantage considérer le fait de placer sur une voie de chargement le matériel demandé, comme constituant, de la part du chemin de fer, une réquisition impérative de manutention par le public.

La Cour de Paris, saisie de l'affaire, a rappelé, à ce sujet, que les tarifs spéciaux doivent être appliqués à la lettre et qu'ils ne comportent de déductions ou de remboursements de taxes que dans les cas qui y sont limita-

tivement déterminés.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 1^{er} Mars 1939

S.N.C.F. c/ SAUDOU & Cie

- appel d'un jugement rendu, le 16 décembre 1935 par
le tribunal de commerce de la Seine -

SOUFFRANCE INJUSTIFIEE

Condamnation aux droits de magasinage et à l'enlèvement.

Une machine ayant subi de légères avaries, au cours de son transport, avait fait l'objet d'une expertise à l'arrivée. Les opérations de l'expert terminées, le destinataire pouvait donc, sans que ses droits courussent aucun risque, prendre livraison, en faisant toutes les réserves qui lui auraient semblé nécessaires.

Cependant, il n'en fit rien et laissa son expédition en souffrance pendant toute la durée du procès relatif aux avaries.

Le Tribunal, répondant aux conclusions du Chemin de fer, a condamné le destinataire à prendre livraison de son envoi, dans la huitaine de la signification du jugement, contre paiement des frais de magasinage le grevant au jour de l'enlèvement, faute de quoi le chemin de fer était autorisé à faire transporter la machine dans un lieu public, aux risques et périls du propriétaire.

Tribunal de Commerce de la Seine (4^e Ch.)

24 Janvier 1939

CHEVALEYRE c/ S.N.C.F.

ART. II50 C. CIV.

. Prétendu arrêt d'usine occasionné par le retard d'une expédition de boulons - Préjudice non justifié.

L'envoi en grande vitesse de 70 kilogs de boulons fait incontestablement ressortir le caractère de particulière urgence de l'expédition et le préjudice susceptible de résulter d'un retard dans son acheminement. Le destinataire doit donc, dans cette éventualité, être dédommagé de son manque à gagner et de la pénalité encourue pour exécution tardive du contrat passé avec son acheteur. Mais tous autres éléments de préjudice non justifiés ou impossibles à prévoir doivent être exclus de l'indemnisation.

Il était notamment difficile d'admettre, ainsi que le prétendait le demandeur, que l'emploi des six hommes de son usine ait été subordonné à la réception de 70 kilogs de boulons. Un pareil dommage ne résultait d'aucune des dispositions du contrat de transport où la qualité du destinataire n'était du reste pas indiquée.

Tribunal de Commerce de Semur 28 Mars 1939

PERRIN c/ S.N.C.F.

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Electrification des moyens de traction aux frais des embranchés.

L'article 62 de l'ancien cahier des charges des Réseaux, de même que l'article 38 du cahier des charges de la Société Nationale comporte, au sujet des embranchements particuliers, les dispositions suivantes:

" Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la.... Compagnie...(la Société Nationale).

" L'Administration... (le Ministre des Travaux Publics..) pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires".

Se fondant sur ce texte, la Compagnie d'Orléans avait réclamé à un embranché le remboursement des frais engagés pour l'électrification de son embranchement, remboursement tout d'abord accepté, puis par la suite, contesté.

La Cour d'appel de Paris a entièrement reconnu le bien fondé de la réclamation du chemin de fer. Voici les principaux motifs de l'arrêt.

" Considérant qu'il importe, tout d'abord, d'interpréter le terme " établissement " contenu dans les §§ 2 et 4 de l'article 62 du cahier des charges; que la Cour ne saurait par là entendre seulement l'assiette, la construction de la voie proprement dite et la pose des rails, qu'à ses yeux ce mot a un sens plus large et désigne l'ensemble des travaux et des dispositifs dont l'aboutissement est l'utilisation pratique de la voie et par conséquent, entre autre, l'équipement électrique de celle-ci; qu'en effet, l'électrification du Réseau entraînant de toute évidence celle de l'embranchement, on ne peut, sans exclure l'idée d'exploitation de l'embranchement, considérer comme deux choses indépendantes l'une de l'autre la voie proprement dite et le dispositif aérien de transport de force

électrique, si bien qu'en définitive ce dispositif est l'accessoire de la voie;

Qu'il suit de là que l'aménagement électrique fait partie des travaux de construction ou d'établissement de l'embranchement prévus par le § 2 de l'article 62 du cahier des charges comme ne devant entraîner, pour la Compagnie d'Orléans, "aucuns frais particuliers" et qu'il constitue l'une des "modifications dans l'établissement de la voie" prévues par le § 4 de cet article 62 comme pouvant être prescrites à toutes époques aux frais des propriétaires;

Qu'il y a lieu, en conséquence, faisant droit aux conclusions de la Compagnie d'Orléans, et contrairement à l'opinion exprimée dans les motifs du jugement, de dire que les frais causés par l'électrification de l'embranchement peuvent et doivent être mis à la charge de la Compagnie concessionnaire (... de l'embranchement...), en vertu de l'article 62 §§ 2 et 4 du cahier des charges.

Cour d'appel de Paris (14^{ème} Ch.) 29 Mars 1939

Compagnie Internationale des Wagons-Citernes c/ P.O.

-appel d'un jugement rendu, le 16 Janvier 1936, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Electrification des moyens de traction aux frais des
embranchés.

L'article 62 de l'ancien cahier des charges des Réseaux,
de même que l'article 38 du cahier des charges de la Société
Nationale comporte, au sujet des embranchements particuliers,
les dispositions suivantes:

" Les embranchements seront construits aux frais des
" propriétaires de mines et d'usines et de manière qu'il ne
" résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation
" générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns
" frais particuliers pour la.... Compagnie...(la Société
" Nationale).

" L'Administration... (le Ministre des Travaux Publics..)
" pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui se-
" raient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établisse-
" ment de la voie des dits embranchements, et les changements
" seront opérés aux frais des propriétaires".

Se fondant sur ce texte, la Compagnie d'Orléans avait
réclamé à un embranché le remboursement des frais engagés pour
l'électrification de son embranchement, remboursement tout
d'abord accepté, puis par la suite, contesté.

La Cour d'appel de Paris a entièrement reconnu le bien
fondé de la réclamation du chemin de fer. Voici les principaux
motifs de l'arrêt.

" Considérant qu'il importe, tout d'abord, d'interpréter
le terme " établissement " contenu dans les §§ 2 et 4 de l'ar-
ticle 62 du cahier des charges; que la Cour ne saurait par là
entendre seulement l'assiette, la construction de la voie pro-
prement dite et la pose des rails, qu'à ses yeux ce mot a un
sens plus large et désigne l'ensemble des travaux et des dis-
positifs dont l'aboutissement est l'utilisation pratique de la
voie et par conséquent, entre autre, l'équipement électrique
de celle-ci; qu'en effet, l'électrification du Réseau entraî-
nant de toute évidence celle de l'embranchement, on ne peut,
sans exclure l'idée d'exploitation de l'embranchement, considé-
rer comme deux choses indépendantes l'une de l'autre la voie
proprement dite et le dispositif aérien de transport de force

électrique, si bien qu'en définitive ce dispositif est l'accessoire de la voie;

Qu'il suit de là que l'aménagement électrique fait partie des travaux de construction ou d'établissement de l'embranchement prévus par le § 2 de l'article 62 du cahier des charges comme ne devant entraîner, pour la Compagnie d'Orléans, "aucuns frais particuliers" et qu'il constitue l'une des "modifications dans l'établissement de la voie" prévues par le § 4 de cet article 62 comme pouvant être prescrites à toutes époques aux frais des propriétaires;

Qu'il y a lieu, en conséquence, faisant droit aux conclusions de la Compagnie d'Orléans, et contrairement à l'opinion exprimée dans les motifs du jugement, de dire que les frais causés par l'électrification de l'embranchement peuvent et doivent être mis à la charge de la Compagnie concessionnaire (... de l'embranchement...), en vertu de l'article 62 §§ 2 et 4 du cahier des charges.

Cour d'appel de Paris (14^{ème} Ch.) 29 Mars 1939

Compagnie Internationale des Wagons-Citernes c/ P.O.

-appel d'un jugement rendu, le 16 Janvier 1936, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

WAGONS-RESERVOIRS ET PARTICULIERS

Vices propres à bon droit allégués, sinon vis-à-vis des tiers étrangers aux contrats d'immatriculation, du moins à l'égard des propriétaires des véhicules.

Cassation (Ch. Civ.) 15 mars 1939

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

Motif principal de l'arrêt :

Attendu que si, dans ses rapports avec les tiers étrangers au contrat d'immatriculation, une Compagnie de chemins de fer n'est pas fondée à exciper du vice propre d'un wagon-réservoir immatriculé par elle, il en est autrement dans ses rapports avec le propriétaire dudit wagon; qu'en conséquence, l'immatriculation du wagon-réservoir litigieux par la Compagnie d'Orléans ne faisait pas obstacle à ce que cette dernière excipât dans ses rapports avec LORIVAL, du vice propre dont il était affecté qui était de nature à dégager sa responsabilité.

VENTE D'URGENCE

Préjudice non démontré - Avis de souffrance purement supplétif.

Refusé définitivement par le destinataire, un envoi de raisin et de melons fit l'objet d'un avis de souffrance adressé à l'expéditeur avec demande d'instructions.

Mais il s'agissait de marchandises essentiellement périssables et, dans l'intérêt même de l'auteur de l'envoi, leur réalisation très rapide s'imposait. Il fut donc procédé d'extrême urgence à la vente de ces fruits, sans attendre les instructions demandées. Cette façon de procéder ne pouvait être génératrice de dommages-intérêts, au bénéfice de l'expéditeur, qu'au cas où il en serait résulté un préjudice certain; s'il pouvait, par exemple, être établi, à l'encontre du transporteur, que la marchandise aurait pu être vendue à un prix plus élevé, grâce aux instructions données par l'expéditeur.

Aucune justification ne fut fournie à ce sujet. Il apparaissait, au contraire, que si le chemin de fer avait attendu des instructions, la marchandise aurait péri complètement.

La Cour d'Aix, saisie d'une demande d'indemnité formulée par l'expéditeur des fruits, a entièrement approuvé l'initiative prise par la gare. Elle a condamné le demandeur au paiement de l'insuffisance du produit de la vente par rapport au montant des frais de transport qui n'avaient pas été payés,

ainsi qu'au paiement des frais de magasinage, pendant plusieurs mois, des emballages vides dont le chemin de fer n'avait pu obtenir l'enlèvement.

Cour d'appel d'Aix 4 Janvier 1939

GRANDMAISON c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 24 mai 1935, par le Tribunal de commerce de Tarascon -

EXPERTISES

Une expertise irrégulière peut être retenue à titre de renseignement.

Bien que l'ordonnance du juge ne contint aucune dispense à ce sujet, l'expéditeur n'avait pas été convoqué à l'expertise.

Cette convocation étant de rigueur, la mesure d'instruction se trouvait ainsi entachée d'irrégularité; mais rien n'empêchait qu'il put en être fait état à titre de renseignement, d'autant qu'une seconde expertise, sollicitée par l'expéditeur, contenait des constatations semblables à celles de la première.

Cour d'appel de Pau 4 avril 1939

C^{ie} G^{le} Electrique c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 13 Juin 1938,
par le Tribunal de Commerce de Mont-de-Marsan -

Vols, actes de sabotage ou de malveillance
allégués contre le chemin de fer, à l'occasion de manquants
Preuve à la charge de celui qui invoque ces faits.

Dès que l'on sort du cadre du contrat de transport, des obligations qu'il impose et des présomptions qu'il fait naître, pour s'engager sur le terrain des actes délictueux, c'est à celui qui prétend à l'existence de ces actes qu'il appartient d'en rapporter la preuve.

Cour d'appel de Pau 4 avril 1939

C^{ie} G^{le} Electrique c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 13 Juin 1938, par le Tribunal de Commerce de Mont-de-Marsan.

INCENDIES

Incendie ayant éclaté dans un soufflet d'intercommunica-
tion - Cas fortuit.

L'examen des organes de roulement des voitures incendiées n'avait révélé aucune trace de chauffage dans les boîtes d'essieu des boggies, pas plus que dans les organes de freinage.

La seule hypothèse à retenir était celle d'un incendie provoqué par une cigarette, ou même une allumette incomplètement éteinte, jetée sur la passerelle du soufflet par un voyageur imprudent et qui aurait communiqué le feu à quelques morceaux de papier ou autres débris se trouvant entre le tablier et le cuir du soufflet. De là, favorisé par l'air arrivant par les trous aménagés à la base du soufflet, le feu se serait communiqué aux parties inflammables de la voiture.

Un tel incendie devait être attribué à une cause fortuite ne provenant d'un vice ni du wagon, ni du train et ne donnant lieu à aucune suite judiciaire ou administrative.

Tribunal civil de la Seine (18^e Ch.) 6 Mars 1939

MACK c/ Cie Internationale des Wagons-Lits et S.N.C.F.

ACCIDENTS HORS SERVICE

Remboursement par l'auteur de l'accident de la
seule pension à servir à l'agent, avant l'âge normal de sa
mise à la retraite.

S'il est vrai que l'accident survenu à un gardien de la paix de la ville de Paris ait eu comme conséquence, en ce qui concerne la pension de retraite due à l'agent, de substituer une dette immédiatement exigible à l'obligation simplement conditionnelle qui existait auparavant à la charge de la ville de Paris et lui ait ainsi causé un préjudice dont elle soit en droit de demander la réparation, ce principe ne trouve son entière application que pour la période antérieure à l'âge normal de la retraite de l'agent.

Cour d'appel d'Orléans (audience solennelle)

23 Février 1939

Préfet de Police c/ MASSEY-HARRIS

Gaz. Trib. 2 Avril 1939

ACCIDENTS HORS SERVICERecours contre l'auteur de l'accident

pour obtenir le remboursement du salaire de l'agent blessé, y compris tous les accessoires de ce salaire, allocations familiales et indemnité de résidence (action basée sur les articles I250 et I382 du Code Civil).

Cour d'appel d'Amiens 31 Janvier 1939

Etablissements GAILLARD c/ MORITZ & S.N.C.F.

Principaux motifs de l'arrêt:

" Considérant que, pour établir son droit au rembourse-
" ment des sommes versées, non seulement pour salaires ou
" traitement dus en vertu du contrat de travail, mais encore,
" comme conséquence nécessaire et légale de ce même contrat,
" pour allocations familiales et pour indemnité de résidence,
" relatives à la période d'interruption du travail du fait de
" l'accident, la S.N.C.F. n'a pas même à justifier d'une dé-
" pense supplémentaire qu'elle aurait faite pour le remplace-
" ment de son agent blessé.

" Qu'ayant été privée, par suite de l'accident, des
" services de son agent, alors qu'elle était demeurée tenue de
" lui verser ses salaires, traitement, indemnités et alloca-
" tions familiales pendant son invalidité, elle subit, du seul
" fait de ce paiement sans contre-partie, un préjudice qui
" est la conséquence directe de l'accident; que la S.N.C.F.
" est donc en droit d'en demander la réparation à l'auteur
" et à son patron, civilement responsable, sur le montant de
" la provision.

" Considérant que le chiffre arrêté par les premiers
" juges apparaît justifié et doit être maintenu."

ACCIDENTS DU TRAVAILFaute inexcusable

Eboulement d'un talus - Agent tué au cours d'un déraillement - Absence de faute inexcusable de la part du chemin de fer.

A la suite de certains mouvements du sol observés dans un talus, des matériaux de remblai de nature argileuse avaient été remplacés par des éléments non plastiques: sable, gravier, escarbilles. Une ligne de buses assurait l'écoulement des eaux.

Malgré ces précautions, des pluies abondantes devaient entraîner une désagrégation partielle du remblai. Un affaissement de la voie se produisit et il y eut déraillement de train. Dans l'accident, le mécanicien du convoi trouva la mort.

Arguant de la faute inexcusable du chemin de fer, la veuve demanda l'attribution de la rente majorée prévue, dans ce cas, par l'article 20 de la loi du 9 Avril 1898.

Cette prétention n'a pas été admise.

Tant en première instance qu'en cours d'appel, les juges, après avis d'expert, ont estimé qu'il était impossible de trouver dans les faits de la cause la preuve, contre le chemin de fer, d'une faute inexcusable au sens de la loi de 1898. Rien ne permettait, en effet, d'admettre qu'en procédant à la réfection du remblai le chemin de fer ait eu conscience du danger qui pouvait subsister pour la circu-

lation des trains.

Cour d'appel d'Agen 19 janvier 1939

S.N.C.F. c/ V^{ve} DARROUZET

- appel d'un jugement rendu, le 29 novembre 1937,
par le Tribunal civil de Nérac -

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Ayants-droit.

Enfant conçu - Mariage postérieur à l'accident -
Droit aux indemnités.

L'article 3 de la loi du 9 avril 1898, modifiée par celle du 31 mars 1905, est ainsi libellé: "Lorsque l'accident est suivi de mort, une pension est servie aux personnes ci-après désignées à partir du décès... a/ le conjoint survivant non divorcé ou séparé de corps, à la condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident; b/ les enfants légitimes ou naturels reconnus avant l'accident, orphelins de père ou de mère, âgés de moins de seize ans...."

L'enfant né pendant le mariage est légitime et possède, à l'époque de sa conception, fût-elle antérieure au mariage, vocation à la rente attribuée aux enfants légitimes par l'art. 3 de la loi du 9 avril 1898.

Cassation (Ch. réunies) 8 mars 1939

V^{ve} HERAUVAL c/ CHARLES.....

La Loi 23 Mars 1939
Gaz. Trib. 19 avril 1939

Piches 126a-154
juillet 1939

S.B

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONTENTIEUX

Juillet 1939

JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fiches N^{os} 126 à 154

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

JURISPRUDENCE

NUMEROS des RUBRIQUES

- A -

Accidents voyageurs	2	Banque	111
Accidents divers	7	Bicyclettes	22
Accidents travail	I	Brevets d'invention	117
Adjudications	3		
Agents des Postes, accidents	2		
Air	94	Camionnage	64
Animaux	24	Chargement	19
Appel	106	Chemin de fer (Régime légal)	92
Arbres	112	Chiens	34
Article 103 Code Commerce	29	Chocs normaux	26
Article 105 Code Commerce	30	Classification	36
Article 106 Code Commerce	31	Clôtures	6
Article 108 Code Commerce	32	Colis postaux	57
Article 1150 Code Civil	46	Commerçants	96
Assurances	72	Commissionnaire de transports	87
Assurances sociales	73	Communes	71
Automobiles	76	Comptage	58
Avaries, non réparation	62	Compagnies concessionnaires	3

- B -

Bâchage	18	Contrat de transport	8
Bagages	60	Contributions directes	124
Bail	104	Contributions indirectes	21
		Convention de Berne	55
		Cotelle Traité.....	9

Creux de route 27

- G -

- D -

Dépôt 23
Déchargement 19
Déchets de route 27
Déclaration de valeur 59
Déclaration d'expédition 35
Degré de juridiction 106
Délais 28
Départements 71
Domaine 66
Douane 11

Gabarit 19
Garantie - Bulletins de.... 29
Garantie - appel en.... 85
Gaz 95
Gelée 20
Gibier 21
Grèves 38
Grues 17
Guerre 9

- H -

- E -

Eaux 75
Electricité 69
Emballages 26
Embranchements particuliers 47
Encombrement 28
Etat - Responsabilité 88
Etrangers 109
Expertises 31
Expropriations 99

H.B.M. 116
Huissiers 107
Hygiène 115

- I -

- F -

Factures 44
Faillite 108
Fausses déclarations 14
Fermeture des gares 28
Fonds de commerce 96
Force majeure 50
Fûts 45

Immeubles 104
Imprévision (dommage) 46
Indemnité forfaitaire 25
Incendies 63
Inondations 38
Intermédiaires Transp. 56
Internationaux Transp. 55
Installations réglementaires 2
Itinéraires 52

- L -

Laissés pour compte 61
Lettres d'avis 12

Lettre de voiture	35	Préjudice moral	2
Lien de droit	49	Preuves	89
Livraison	39	Prix fermes	16
Livraison au destinataire	40	Procédure	123
Livraison en gare	41	Prud'hommes	119
Louage de services	121	Publicité	93
		- Q -	
- M -		Quais	5
		- R -	
Magasinage	23	Récépissés	35
Mandat	79	Reconventionnelles demandes	86
Manoeuvres en gare	19	Réexpéditions	37
Manutentions	19	Remboursements	43
Manquants	58	Réserves au départ	29
Marchés	3	Réserves à l'arrivée	30
Maritimes - Transports	67	Responsabilité	110
Matériel	53	Retard	33
Médecins	97	Roulage	73
- O -		- S -	
Octroi	21	Sociétés	68
Officiers ministériels	107	Soins	48
Ouverture des gares	28	Souffrance	23
- P -		Stationnement	23
Passages à niveau	4	Successifs Transporteurs	56
Pénales - généralités	80	Surestaries	51
Personnel	121	Surtaxes	43
Pesage	58	Syndicats	102
Police des Chemins de fer	65		

- T -

Tarifs	I6
Tarifs application littérale	I5
Taxes	43
Témoins	I3
Timbre	77
Titres	78
Tour de faveur	8
Travaux publics	66
T.S.F.	II4

- V -

Vente	70
Vente des marchandises	3I
Vice propre	29
Voies maritimes	5I
Vol	II3
Voyageurs	54
Voyageurs de commerce	
Voir: lien de droit	49

- W -

Wagons-réservoirs	42
Wagons particuliers	42
Wagons, Tarage des....	53

ACCIDENTSAdministrateur délégué d'une Société - Accident mortel.

Rejet de l'action en dommages-intérêts exercée par la Société contre le chemin de fer, en vertu de l'article 1382 C. Civ., celle-ci ne faisant la preuve d'aucun préjudice causé dans ses opérations par la mort de son administrateur.

Jurisprudence et doctrine sont formellement d'accord sur la très large portée de l'article 1382 du Code civil. Cet article consacre le principe de la responsabilité illimitée; les conséquences même les plus éloignées et les plus inattendues doivent être réparées par l'auteur du fait dommageable. Mais il va sans dire que le préjudice éprouvé doit être réel et justifié.

Tel n'est pas le cas pour une société commerciale qui tout en alléguant avoir subi un trouble important du fait de la mort d'un de ses administrateurs délégués, dans un accident de chemin de fer, n'apporte aucune preuve sérieuse à l'appui de ses dires.

L'examen du bilan de la société faisait au contraire apparaître que la disparition de la victime avait coïncidé avec une période de prospérité qui s'était continuée par la suite. Certes, l'administrateur défunt avait pu faire bénéficier la société du fruit de son expérience, mais il ne s'en-suivait pas qu'il ait été indispensable au bon fonctionnement d'une firme qui existait déjà depuis dix années avant qu'il

en fît partie.

La Société demanderesse a été, en conséquence,
déboutée de sa demande en dommages-intérêts.

Tribunal civil de la Seine (19^e Ch.) 8 mars 1939

Société RITTER, FERRAND... c/ S.N.C.F.

QUAIS - Déclivités sans danger par elles-mêmes.

Le chemin de fer ne peut être déclaré responsable de l'accident dont un voyageur a été victime, en plein jour, en descendant de voiture en un endroit où l'écart entre le quai et le marchepied est de 49 centimètres, alors que cet écart n'était que de 35 centimètres aux autres endroits.

Un tel écart, s'il n'est pas de nature à faciliter l'accès ou la descente des voitures, ne peut constituer à lui seul un danger pour les voyageurs qui ont l'obligation de veiller à leur propre sécurité.

Cour d'appel de Bruxelles 14 Décembre 1935

Bul. Transp. internationaux 1939 p.212

Indemnités d'accidents - Point de départ des
intérêts.

Une créance délictuelle ou quasi-délictuelle n'existe et ne peut produire d'intérêts moratoires que du jour où elle est allouée judiciairement. Dès lors encourt la cassation l'arrêt qui, en matière de blessures involontaires, fait courir du jour de l'accident les intérêts des sommes allouées à la victime, partie civile.

Cassation (Ch. crim.) 4 Mai 1939

Gaz. Pal. 2 Juin 1939

BÂCHAGE

Rupture d'une garcette de bâche, sous un effort de traction - Blessures.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Un docker, en exerçant une traction sur la cordelette ou garcette de fixation d'une bâche, pour tendre la toile, détermina la rupture brusque de l'attache. Dans la chute qu'il fit sur un tampon du wagon, le docker se blessa très sérieusement à l'abdomen.

L'accident ne serait évidemment pas arrivé si la victime s'était conformée aux prescriptions du règlement concernant le conditionnement des chargements, d'après lesquelles on doit tendre les bâches, en agissant uniquement sur la toile, sans tirer sur les garcettes. Celles-ci, - le règlement le rappelle - ont pour unique objet de maintenir la bâche plaquée au wagon et de la soustraire à l'action du vent. S'en servir pour étendre les bâches sur les chargements ou les en retirer est s'exposer à des accidents dont le chemin de fer décline la responsabilité.

Un professionnel des chargements ne pouvait ignorer ce règlement qui non seulement est mis à la disposition des usagers, mais encore est souvent, - c'était le cas dans l'espèce - rappelé aux intéressés par un avis imprimé en gros caractères et apposé bien en évidence dans les gares.

Cour d'appel de Douai 21 mars 1939

LAPOTRE c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 25 février 1938, par le Tribunal civil de Boulogne s/ Mer.-

MATERIELWagon non étanche - Calfeutrage insuffisant des interstices.

Faute de l'expéditeur.

La nature de la marchandise, en l'espèce, du sucre, dont le transport devait se faire au cours d'une saison ordinairement pluvieuse, exigeait la parfaite étanchéité des portes et des volets du wagon. Il importait, par conséquent, de procéder au calfeutrage des interstices de toutes ces ouvertures, pour le bon fonctionnement desquelles un certain jeu est nécessaire. L'absence de cette précaution élémentaire qui, aux termes du tarif applicable à l'expédition, incombait à l'expéditeur, avait été la cause des avaries constatées à l'arrivée.

Il avait été matériellement impossible aux agents du chemin de fer de se rendre compte, de l'extérieur, de la manière dont le chargement avait été effectué: le wagon était un véhicule couvert, dont les portes avaient été plombées, avant sa remise au transport.

La faute de chargement, commise par l'expéditeur, était assimilable au vice propre de la chose et devait exonérer le chemin de fer de toute responsabilité nonobstant l'absence de réserves de sa part.

Cassation (Ch. req.) 21 Février 1939

ABRIEU c/ P.L.M.

TARIFSWagons réfrigérants ou isothermes.

Redevance de 0 fr,02 par wagon et par kilomètre.

Application stricte.

La redevance de 0 fr,02 par wagon et par kilomètre, prévue par le tarif G.V. I2I (art.I2) et venant en déduction des frais de transport ne peut être attribuée, suivant les propres termes du tarif, qu'aux seuls expéditeurs ou destinataires qui ont obtenu en leur nom l'immatriculation des wagons réfrigérants ou isothermes.

Les dispositions tarifaires qui prévoient l'attribution de cette redevance sont donc sans application lorsque les wagons de la catégorie envisagée appartiennent à des entreprises de location et sont expédiés par des tiers à l'adresse de tierces personnes.

Est également applicable dans des conditions aussi limitatives la même redevance de 0 fr,02, prévue par l'article I5 du Chapitre IV § II du tarif P.V. 29-I29, dispositions dont ne peuvent bénéficier que les wagons munis d'aménagements spéciaux affectés à certains transports strictement désignés et aux véhicules d'un type exceptionnel. Il est, en effet, de principe que les tarifs homologués sont d'ordre public et qu'ils doivent, en conséquence, être appliqués strictement et littéralement, sans pouvoir donner lieu à aucune interpré-

tation.

Tribunal de Commerce de la Seine (14^e Ch.)

27 Juin 1934

Otto ZIEGLER c/ S.N.C.F.

- Par arrêt du 22 février 1939, la Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) a rejeté l'appel de M. Otto ZIEGLER, le jugement ayant été rendu en dernier ressort -

TARIFS

Réduction sur le droit fixe d'enregistrement de 3 frs
perçu sur les expéditions de denrées.

Application aux seules denrées énumérées au tarif

(Tarif général des expéditions de détail) - Exclusion du chocolat.

Extrait du jugement :

Attendu que suivant le tarif général des expéditions de détail, il était littéralement stipulé en l'art. 4 " il est perçu pour l'enregistrement, en outre du prix de transport, calculé comme il est dit ci-dessus, un droit fixe de 3 frs par expédition. Ce droit comprend la majoration et, le cas échéant, l'impôt ainsi que le droit de timbre du récépissé; il est réduit à 2 francs pour les transports de denrées;

Attendu que la Société des Chemins de fer prétend que cette réduction n'est applicable qu'aux expéditions faites en grande vitesse, la classification de denrées n'existant pas pour les envois en petite vitesse;

Attendu, en effet, que le tarif visé au jugement stipule: " les prix de transport indiqués au tableau 2 dans " la colonne afférente aux denrées sont applicables aux marchandises désignées ci-après". Qu'à la suite de ce texte existe une énumération dans laquelle ne figure pas le chocolat;

Qu'ainsi se trouve bien précisée la portée du mot "denrée" au regard du tarif. Qu'il s'en suit que sans qu'il y ait lieu de rechercher si l'article 4 s'applique aux expéditions en grande ou petite vitesse, il apparaît que ne s'appliquant qu'aux denrées, il ne peut concerner l'expédition litigieuse;

Qu'ainsi la demande de la Nouvelle Chocolaterie de Sedan est mal fondée et qu'elle doit en être déboutée.

Tribunal de commerce de la Seine (9^e Ch.)

2 décembre 1938

Nouvelle Chocolaterie de Sedan c/ S.N.C.F.

Caisses non calées dans un wagon)	
Jeu d'objets dans leurs emballages)	<u>Vices propres</u>
Emaillage défectueux)	

Il s'agissait, dans l'espèce, d'un wagon dont le chargement avait été effectué par l'expéditeur avec toutes les conséquences de droit et à ses frais. Dans le véhicule avait été placé un certain nombre de caisses contenant des cuisinières en fonte émaillée. Des avaries furent constatées, à l'arrivée, sans que le véhicule présentât extérieurement aucune trace de choc ou de réaction quelconque de transport.

L'expertise du chargement attribua ces avaries à trois causes:

a/ - Les caisses n'avaient pas été arrimées à l'intérieur du wagon; les unes étaient disposées longitudinalement, les autres transversalement. Deux caisses placées dans la partie médiane du véhicule avaient même été retrouvées inclinées à 45° sur des petits colis de pièces de fonte placés à leur base.

b/ - Les cuisinières avaient du jeu dans leurs cadres. Elles glissaient et heurtaient les parois de ces derniers lorsqu'on les inclinait pour les transporter.

c/ - L'examen des éclats d'émail montra que, pour certains d'entre eux, la fonte, restant à nu, présentait une couche d'oxyde révélant soit un éclat déjà ancien, soit un décapage défectueux avant émaillage. D'autres provenaient de l'éclatement de l'émail au serrage des vis de fixation des divers éléments des appareils.

Il se trouvait ainsi établi de façon précise et incontestable que les avaries avaient bien eu pour origine le vice propre des objets transportés ou les défauts de leur chargement, à l'exclusion de toute faute du chemin de fer.

Tribunal de commerce de la Seine (1^{er} Ch.)

20 mars 1939

Fourneaux BRIFFAULT c/ S.N.C.F. & autres

CHOCSPrétendus chocs anormaux non établis.

En l'absence totale d'avaries extérieures relevées sur le wagon, le transport doit être réputé avoir été effectué normalement, c'est-à-dire sans chocs anormaux. De tels chocs n'auraient pas manqué, par quelques traces apparentes, d'attirer l'attention de l'expert chargé d'examiner le chargement, à l'arrivée.

Les avaries présentées, dans de telles circonstances, par les marchandises transportées doivent être attribuées à un chargement défectueux ou à l'insuffisance de leur emballage.

Tribunal de Commerce de la Seine (14^e Ch.)

14 Mars 1939

Fonderies de Signy-le-Petit c/ S.N.C.F.

CHARGEMENT

Insuffisance de fixation d'un chariot de machine à
percer - Avaries.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Les avaries avaient été produites par les mouvements de va et vient d'un chariot porte-broche qui, n'étant pas suffisamment assujetti, était arrivé à se déplacer librement sur sa glissière. Le dommage avait ainsi pour cause initiale une faute de l'expéditeur. Un blocage efficace aurait empêché le chariot de se déplacer sous l'influence des secousses inévitables de la route.

Des chocs même violents peuvent, en effet, se produire au cours des manoeuvres de triage des wagons expédiés en petite vitesse. L'expéditeur doit les prévoir et prendre des précautions en conséquence.

Cour d'appel de Nîmes 30 Mars 1939

Forges de Vulcain c/ MASSARDIER et S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu par le Tribunal de commerce de
St-Etienne -

CHARGEMENT

Echauffement de la marchandise, par suite de la fermeture de toutes les ouvertures du wagon.

Le chemin de fer n'a pas à modifier, en cours de route, le mode de chargement adopté par l'expéditeur, son intervention devant se borner à remédier aux défauts visibles de l'extérieur.

Or, en l'espèce, l'expéditeur lui-même avait exigé que les portes et volets fussent clos au départ, empêchant ainsi le voiturier d'apercevoir toute défectuosité du chargement pouvant nuire à la conservation de la marchandise.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 22 Mars 1939

Syndicats agricoles de la H^{te} Vienne c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 28 avril 1936, par le Tribunal de commerce de Fontainebleau -

DECHETS - Creux de routePommes de terre : 3%

Il est absolument normal qu'une dessication de l'ordre de 3% se manifeste sur une expédition de pommes de terre gardées en silo tout l'hiver et chargées ensuite sur wagon, à une période de l'année où la température est assez élevée.

Tribunal de commerce de ROUBAIX 21 Mars 1939

DESMETTRE-CATTEAU c/ S.N.C.F.

PESAGEAbsence de moyens de pesage à la gare de départ

Mitraille de cuivre chargée dans un wagon couvert -
Plombs intacts à l'arrivée - Constatation d'une différence
de poids en moins - Non-responsabilité du chemin de fer, par
application de l'art. 17 § 6 des Tarifs généraux P.V. (recti-
fication du poids déclaré au départ).

Motifs du jugement:

" Attendu qu'il ressort des débats et des documents
" soumis que le chargement des marchandises dont il s'agit
" a été effectué par les expéditeurs sur leur embranchement
" particulier dans un wagon couvert, lequel est parvenu bien
" plombé à destination, sans aucune trace de soustraction,
" ainsi qu'il ressort du constat de pesage à l'arrivée.

" Attendu que s'il est exact qu'il est toujours loisi-
" ble à la S.N.C.F. d'opérer une vérification du poids des
" wagons au départ, elle peut, dans le cas où les dites gares
" sont dépourvues de moyens de pesage suffisants, faire cons-
" tater le poids du chargement des wagons soit à une gare
" intermédiaire, soit à l'arrivée.

" Que le pesage ayant été effectué contradictoirement
" entre les parties à la gare d'arrivée, la S.N.C.F. n'est
" tenue qu'au poids ainsi constaté;

" Qu'en l'espèce elle n'a donc à répondre d'aucun
" manquant."

Tribunal de commerce de la Seine (4^e Ch.)

28 Mars 1939

ANDRIEUX c/ S.N.C.F.

COMPTAGE

En l'absence d'un comptage au départ, le chemin de fer ne prend en charge que le poids des colis et non leur nombre. Il est valablement déchargé lorsqu'il livre un poids identique à celui constaté au départ.

Motifs du jugement :

" Attendu qu'il résulte de la jurisprudence de
" la Cour de Cassation que le transporteur ne peut être
" tenu pour responsable, quant à la représentation à l'ar-
" rivée de tous les colis expédiés, que s'il a été procédé
" au départ, sur la demande expresse de l'expéditeur, au
" comptage des colis (Cas. civ. 13 décembre 1926 - P.L.M.
" c/ Vinay).

" Attendu qu'à défaut de ce comptage à la demande
" expresse de l'expéditeur, la seule pièce pouvant servir
" de base à une réclamation quelconque est la mention du
" poids figurant sur le bulletin délivré au moment du
" dépôt de ces colis.

" Attendu que l'hypothèse d'un vol, contredite par
" la constatation sus-énoncée, ne saurait être envisagée,
" les marchandises dont s'agit voyageant sous la surveillan-
" ce des agents du chemin de fer dans un wagon plombé;
" qu'une erreur n'est pas davantage admissible, l'expédi-
" teur étant tenu de surveiller l'enregistrement et le
" placement de ses marchandises au départ (Cour de Lyon,
" 21 juin 1926)."

Tribunal de Commerce de Nice 21 Mars 1939

GRANET et RAVAN c/ S.N.C.F.

Prétendu manquantPlombs intacts - Manquant non établi

Tout voiturier, et spécialement le chemin de fer, a le droit de prouver qu'il y a eu erreur dans le poids pris en charge, au départ, quand bien même les indications portées à ce sujet sur la déclaration d'expédition auraient été acceptées sans réserves. Le juge appréciera, en se basant sur tous les éléments de conviction mis à sa disposition.

Il a été ainsi jugé que le chemin de fer ne pouvait être recherché pour une prétendue différence de poids, lorsque, sans aucun doute possible, le wagon en litige a été remis au destinataire avec ses plombs intacts, tel qu'il avait été reçu au départ.

Débiteur d'un corps certain, consistant en un wagon plombé, le chemin de fer se trouve libéré, conformément à l'article 1345 du Code civil, par la remise du véhicule dans l'état même où il lui a été remis.

I.- Tribunal de commerce de Lille 3 Mars 1939
Société HONORE c/ S.N.C.F.

II.- Tribunal de commerce de Roubaix 21 Mars 1939
DESMETTRE-CATTEAU c/ S.N.C.F.

III.- Tribunal de commerce de Tourcoing 21 Mars 1939
DEBAERE c/ S.N.C.F.

Perte prétendue d'un bénéfice possible ou probable.

Rejet de la demande d'indemnité

L'article 1149 du Code civil, d'après lequel les dommages-intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, ne s'applique que lorsqu'il y a perte d'un bénéfice certain, mais non d'un bénéfice possible ou même probable.

Si l'on peut admettre que des manteaux perdus devaient être mis en vente à un prix déterminé, ils ne pouvaient cependant être considérés comme déjà vendus, dès l'instant qu'ils n'avaient pas fait l'objet d'une commande précise. Vainement le propriétaire de la marchandise prétendait-il, dans ces conditions, avoir été privé d'un bénéfice certain. Cependant, pour tenir compte des frais et dérangements de toute sorte provoqués en pareil cas, il peut être alloué une indemnité représentant 20 % du prix d'achat de la marchandise.

Tribunal de commerce de Boulogne s/ Mer

21 Mars 1939

Société LACROIX c/ S.N.C.F.

LIMITATION DE RESPONSABILITEOpposabilité au destinataire, comme à l'expéditeur.

Aux termes des conditions d'application commune à tous les chapitres du tarif à vitesse unique pour le transport des animaux, le chemin de fer n'est tenu, - en cas de perte - à la réparation du préjudice justifié, que dans les limites soit des maxima de valeurs prévus par la tarification dont les animaux sont passibles, soit de leur valeur déclarée. L'application du tarif doit être sur ce point absolument rigoureuse. Des dommages-intérêts ne sauraient être alloués en sus, sans violer, en les tournant, les dispositions du texte.

Toutes les clauses restrictives du tarif sont opposables au destinataire qui n'a pas d'autre lien avec le chemin de fer que le contrat de transport passé par l'expéditeur d'où il tire son droit propre. S'il bénéficie de ce contrat sans y avoir été partie, toutes les clauses restrictives lui en sont opposables.

Tribunal de commerce de Meaux 13 Mars 1939

DIEPENDAELE c/ S.N.C.F.

ARTICLE I05 C. COM.

Réserves non confirmées, suivies d'expertise à la demande du chemin de fer.

Fin de non recevoir de l'article I05 opposable néanmoins tant à l'expéditeur qu'au destinataire.

Les prescriptions de l'article I05 du Code de Commerce relatives aux formalités à observer, en cas de réserves à l'arrivée, sont impératives et limitatives. Il ne peut être suppléé à ces conditions de formes expresses que par la preuve de l'acceptation incontestable par le chemin de fer des réserves incomplètes prises par le destinataire. Certes, cette acceptation peut être tacite; mais on ne saurait tenir pour telle l'attitude purement passive du transporteur. Elle ne peut notamment résulter du fait que le chemin de fer a provoqué lui-même une expertise, à la suite de protestation pour avaries de la part du destinataire. L'expertise prévue par l'article I06 du Code de commerce n'a, en effet, qu'un caractère purement conservatoire; son seul objet est la constatation matérielle de l'état de la marchandise; elle n'implique nullement abandon de droits par l'une ou l'autre des parties.

Tribunal de commerce de la Seine (I^{re} Ch.)

20 Mars 1939

Fourneaux BRIFFAULT c/ S.N.C.F. & autres

ARTICLE 105 C. COM. (Réserves)Bulletin de pesage.

En prenant livraison sans réserves, le destinataire laisse supposer au chemin de fer qu'il n'a pas l'intention de lui imputer la responsabilité des manquants constatés à l'arrivée. Il le met ainsi dans l'impossibilité de faire procéder à l'expertise de l'article 106 du Code de commerce et il lui appartient alors d'établir de façon formelle que le manquant incombe bien au transporteur.

Il est de jurisprudence constante que la délivrance au destinataire d'un bulletin de pesage, constatant la remise d'un poids inférieur à celui déclaré au départ, ne saurait équivaloir à une reconnaissance de responsabilité relativement à la différence que ce bulletin fait apparaître.

Tribunal de commerce de Tourcoing 21 mars 1939

DEBAERE c/ S.N.C.F.

CONTRAT DE TRANSPORT

Destinataire réel (par opposition au destinataire figurant en nom sur la déclaration d'expédition).

Absence de lien de droit avec le chemin de fer.

Le fait d'être le destinataire réel d'une expédition ne confère aucun droit d'intervenir dans un contrat à la conclusion duquel on est demeuré entièrement étranger. L'assureur du destinataire réel ne saurait, à ce sujet, avoir plus de droits que celui auquel il se substitue.

- Application de ce principe aux destinataires réels d'une partie d'un chargement de bestiaux et dont la Compagnie d'assurances avait assigné le chemin de fer en dommages-intérêts, en raison du préjudice causé par la mort d'un taureau.-

Tribunal de commerce de la Seine (1^{er} Ch.)

12 décembre 1938

"La Mutuelle Transports de bétail" c/ S.N.C.F.

EXPERTISES IRREGULIERES

Expertise selon les formes prévues par l'article 106 du Code de Commerce dans une contestation entre vendeur et acheteur.

Validité de cette expertise à titre de complément de preuve.

L'expertise de l'article 106 du Code de Commerce a pour but non seulement de faire déterminer, le cas échéant, la responsabilité du transporteur, mais aussi de sauvegarder les droits éventuels de tous les intéressés.

Lorsqu'une expertise, ordonnée en vertu de l'article 106 C. Com., encore qu'elle n'ait pas été accompagnée de toutes les formalités et garanties prévues par ce texte, a été régulièrement versée aux débats et contradictoirement discutée entre les parties, il est loisible au juge, en matière commerciale, de faire état de ses données à titre de complément de preuve.

Cassation (Ch. req.) 6 Mars 1939

Union commerciale de Bordeaux-Bassens c/ CELARIER
& autres

Gaz. Pal. 24 Mai 1939

REEXPEDITIONS

Demande de modification du contrat de transport formulée irrégulièrement.

Non-responsabilité du chemin de fer qui livre sans en tenir compte.

A défaut d'une demande de modification du contrat de transport présentée dans les formes prescrites par l'article 60 des tarifs généraux P.V. (ordre écrit, daté et signé, accompagné du récépissé à l'expéditeur, précédé par un télégramme émanant de la gare expéditrice), le chemin de fer ne peut valablement livrer la marchandise que dans les conditions primitivement fixées par l'expéditeur.

Dans l'espèce, après une constatation d'avaries, l'expéditeur avait demandé que son envoi fût livré au destinataire; puis, il était revenu sur cette décision et aurait désiré que l'on procédât, au préalable, à une contre-expertise. Mais, avant que le chemin de fer ait été valablement saisi d'une demande de modification du contrat de transport en ce sens, le destinataire avait exigé et obtenu la livraison de la marchandise. Cette livraison a été estimée pleinement libératoire pour le transporteur.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 22 Mars 1939

Union des Syndicats agricoles de la H^{te} Vienne
c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 28 avril 1936, par le Tribunal de commerce de Fontainebleau -

ARTICLE 108 C. COM. Prescription

Dans le cas d'une prétendue fausse livraison l'action en dommages-intérêts susceptible d'être exercée contre le chemin de fer se prescrit par un an.

La renonciation du transporteur à cette prescription ne peut s'induire que d'actes non équivoques, accomplis volontairement. Tel n'est pas le cas lorsque, en première instance, le transporteur s'est borné à opposer au demandeur en indemnité son défait de qualité. Ce moyen de procédure n'implique nullement renonciation à la prescription.

La reproduction imparfaite du nom du destinataire sur les pièces de l'expédition ne constitue pas un acte de fraude ou d'infidélité de nature à faire échec aux dispositions de l'article 108 du Code de Commerce.

Cour d'appel d'Aix (statuant comme cour de renvoi)

14 février 1939

Si Mohamed Selayah ben Cheikh Laroussi c/ Chemins de fer
Algériens de l'Etat

WAGONS-RESERVOIRSCoulage dû à un écrou usé

Responsabilité partagée entre le propriétaire du wagon et le chemin de fer.

Il s'agissait d'un wagon bi-foudre loué pour un transport de vin. Au départ, il avait été impossible, tant à l'expéditeur qu'au chemin de fer, de se rendre compte de la défectuosité de fermeture d'un des récipients.

Par suite de vétusté, un des écrous de fixation tournait à vide. C'était là un vice propre de nature à dégager la responsabilité du chemin de fer à l'occasion du coulage qui devait s'ensuivre, si, dès que la perte de vin s'était manifestée, les agents avaient pris toutes dispositions, d'abord pour faire constater l'état de l'expédition et ensuite pour supprimer le coulage. Il était, en effet, possible soit d'arrêter le wagon pour le faire immédiatement réparer, soit d'en transvaser le contenu. Or, il n'avait été procédé qu'à un calfeutrage de fortune à l'aide d'étoupe et de mastic. Le chemin de fer avait ainsi commis un manquement à ses obligations de transporteur et engagé partiellement sa responsabilité.

Propriétaire du wagon et transporteur ont été conjointement condamnés à indemniser l'expéditeur du dommage qu'il avait subi.

Tribunal de commerce de Montpellier

3 Avril 1939

JOURDA c/ S.N.C.F. c/ IMBERT

TRANSPORTS INTERNATIONAUXC.I.M. art. 28

Fermentation d'oranges par suite d'un excès de maturité.

Non-responsabilité du chemin de fer

L'article 28 de la Convention Internationale pour le transport des marchandises exonère le chemin de fer des avaries auxquelles certaines marchandises sont exposées pour des causes inhérentes à leur nature.

Tel est le cas d'un chargement d'oranges un peu mûres que l'expéditeur avait disposé sur 0^m 80 d'épaisseur dans un wagon complètement clos et qui fermentent pendant leur transport. Le véhicule était parfaitement étanche et aucune humidité extérieure n'avait pu s'y infiltrer.

Tribunal de commerce de Mézières 15 Mars 1939

MAIRE c/ S.N.C.F. & autres

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

C.I.M. art. 15 § I - (formalités de douane)

C.I.M. art. 44 § I - (acceptation de la marchandise)

I.- Aux termes de l'article 44 § I de la Convention Internationale pour le transport des marchandises, l'acceptation de la marchandise par le destinataire éteint toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport. La prise de livraison a donc pour conséquence d'entraîner, de plein droit, l'annulation de toute demande ultérieure en dommages-intérêts.

II.- Lorsque le chemin de fer a reçu mandat de l'expéditeur ou du destinataire pour remplir les formalités de douane, il se trouve dans l'obligation d'agir au mieux des intérêts de ses mandataires. On ne saurait, en conséquence, lui reprocher d'avoir accepté une rectification par la Douane de la dénomination inexacte donnée à la marchandise, évitant ainsi une amende consécutive à la fausse déclaration de l'expéditeur. Dans l'espèce, des dalles de granit taillé avaient été expédiées comme pierres brutes.

Tribunal de commerce de Nice 31 Mars 1939

BRAVI et fils c/ S.N.C.F.

INCENDIES

Incendie ayant pris naissance sur un talus - Preuve non rapportée qu'il ait été provoqué par une locomotive.

L'alinéa 2 de l'art. 1384 C. Civ. en dispensant le détenteur de l'immeuble dans lequel l'incendie a pris naissance, de la responsabilité résultant de l'alinéa 1^{er} du même article, ne l'a pas soustrait à l'application du principe général de responsabilité posé par l'article 1382, et aux conséquences de sa faute qui aurait été la cause directe de la communication de cet incendie à l'immeuble voisin.

Mais le caractère de faute dommageable, au sens de l'art. 1382, ne saurait être reconnu à l'abstention de mesures destinées à empêcher la propagation du sinistre que s'il était établi que ces mesures auraient, de façon certaine, abouti à ce résultat.

Spécialement, le chemin de fer ne peut être considéré comme responsable d'un incendie qui aurait pris naissance sur un talus bordant la voie ferrée, lorsqu'il n'est ni prouvé, ni même allégué que les agents ont été avisés du sinistre, sinon par l'extension même qu'il aurait prise, et qui rendait aléatoire l'efficacité d'une intervention.

L'abstention du chemin de fer ne peut être incriminée comme constituant un manquement à son obligation de garde, sa responsabilité à cet égard étant expressément subordonnée par l'article 1384, alinéa 2, à la preuve que

l'incendie lui-même doit être attribué à sa faute ou à celle des personnes dont il est responsable; alors surtout qu'il n'est pas prouvé que l'incendie a été provoqué par des escarbilles provenant d'une locomotive.

Cour d'appel de Grenoble 15 Mars 1939

V^{ve} SORREL c/ S.N.C.F.

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.316

ACCIDENTS DU TRAVAILFaute inexcusable - ElectrocutionCourant électrique non coupé

Commet une faute inexcusable le patron qui charge ses ouvriers de dresser un échafaudage contre une maison, devant laquelle passe à I^m 50 une ligne à haute tension, sans demander à l'exploitant de cette ligne d'interrompre le courant, alors que les ouvriers étaient appelés à manier des barres de fer de près de deux mètres de longueur.

Cassation (Ch. sociale) 18 Novembre 1938

Rec. acc. tr. 1939 p.64

ACCIDENTS DU TRAVAIL - RévisionAggravation pendant le délai - Preuve à fournir par l'ouvrier

L'ouvrier, demandeur en révision, doit apporter la preuve que l'aggravation de son état s'est produite dans le délai de trois ans prévu par la loi. Les certificats médicaux doivent à ce sujet bien préciser l'époque à laquelle a débuté l'aggravation, sans quoi la demande ne saurait être admise.

Cassation (Ch. sociale) 9 Décembre 1938

Rec. acc. trav. 1939 p.98

ACCIDENTS DU TRAVAIL - Faute inexcusableElectrocution

Installation dangereuse par son exiguité - Faute inexcusable non admise.

L'installation dans un transformateur exigü de deux disjoncteurs à haute tension, non entourés d'appareils de protection, ne constitue pas en elle-même une faute inexcusable, au sens de la loi de 1898, dans le cas où un accident du travail en résulterait. Dans la circonstance, la victime connaissait le danger de l'installation pour l'avoir faite elle-même. Néanmoins, elle avait omis de faire couper le courant électrique et de faire maintenir par un autre ouvrier l'échelle sur laquelle elle était montée.

Cassation (Ch. sociale) 12 Novembre 1938

Rec. acc. tr. 1939 p.60

SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

Service Central :

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Références :

Observations :

OCTOBRE-DECEMBRE 1959

155 à 198

111

CONTENTIEUX

JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fiches N^{os} 155 à 198

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

Voyageur atteint sur un quai par une portière brusquement ouverte.

Blessures - Faute de la victime.

Au moment où arrivait en gare le train qu'il allait prendre, le voyageur avait été atteint par une portière ouverte avant l'arrêt.

L'imprudence commise par le voyageur en s'approchant de la bordure du quai avait été si imprévue qu'aucune surveillance n'aurait pu l'éviter. D'autre part, l'ouverture prématurée de la portière constituait pour le chemin de fer un fait individuel impossible à empêcher.

Ce concours de circonstances malheureuses était de nature à exonérer le transporteur de toute responsabilité dans l'accident.

Cassation (Ch. civ.) 30 octobre 1939

FILIPPI c/ Ch. de fer Alsace et Lorraine

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

Chute et blessures d'une voyageuse qu'une réaction après l'arrêt du train, fait tomber de voiture.

Non-responsabilité du chemin de fer.

La voyageuse, qui était âgée et corpulente, avait été victime de sa hâte à vouloir descendre de voiture et du contre-coup qui se produit très souvent à l'arrêt des trains.

Ces "contre-coups", "réactions" ou "soubresauts", de quelque nom qu'on les désigne, sont habituels et normaux. Ils ne se produisent pas fatalement à chaque arrêt, mais ils sont fréquents; il n'est pas un voyageur qui ne les ait ressentis et n'en ait éprouvé les effets. Qu'ils résultent de la décompression brusque des ressorts de certains tampons ou du desserrement des freins, ils sont, en tout cas, inévitables pour le chemin de fer.

Le voyageur doit s'attendre à ce mouvement de réaction et rester assis jusqu'à ce qu'il se soit produit. S'il entreprend de descendre avant et s'il fait une chute provoquée par cette résultante mécanique, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même.

L'obligation de sécurité à laquelle est tenu le chemin de fer, lorsqu'il transporte des personnes, n'est pas, en effet, illimitée. Elle a, comme corollaire, le devoir pour le voyageur de veiller lui-même à sa propre sauvegarde; car,

à la différence des marchandises inertes et manutention-
nées par les préposés du transporteur, il conserve son
initiative et une certaine liberté d'action.

Cour d'appel de Lyon 16 mars 1939

ALEXANDRE c/ S.N.C.F.

- confirmation d'un jugement rendu, le 16 mars 1939
par le Tribunal civil de St-Etienne -

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

Carrelage de quai en réparation - Chute et blessure
d'une personne âgée - Responsabilité partagée.

Par suite de travaux en cours d'exécution, une partie seulement de carrelage neuf recouvrait l'emplacement en voie de réfection. Il existait de la sorte une légère excavation. La voyageuse butta si malencontreusement dans le carrelage qu'elle se brisa une rotule.

Le fait pour le chemin de fer de n'avoir pas signalé cette dénivellation par un moyen quelconque constituait une faute. Mais, d'un autre côté, la voyageuse, âgée de 72 ans, aurait dû prendre les précautions que nécessitaient son grand âge et sa connaissance imparfaite des lieux.

La responsabilité de l'accident a été partagée par moitié.

Cour d'appel d'Amiens 17 novembre 1939

S.N.C.F. c/ MORAN

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

Montée en marche - Accident - Faute exclusive du voyageur.

Si ce genre d'imprudence, souvent commise par les voyageurs, n'est pas imprévisible pour les agents du chemin de fer, ces derniers n'ont pratiquement aucun moyen de l'empêcher.

Il y a là une faute très caractérisée dégageant, en cas d'accident, le chemin de fer de ses obligations de transporteur.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 24 Juin 1939

SURVILLE c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 24 novembre 1936, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

PASSAGES à NIVEAUPortillons

Passants tués par trains croiseurs - Accident uniquement imputable à leur imprudence.

Conformément à une jurisprudence constante, les passants qui traversent les voies en empruntant les portillons le font sous leur propre responsabilité et à leurs risques et périls. Ils n'ont pas à compter sur les gardes-barrières pour assurer leur sécurité. Ces agents sont tenus essentiellement de porter leur attention sur les trains qui passent, afin de s'assurer s'ils portent certains signaux, mais ils n'ont aucune obligation de se tenir près des barrières pendant leur fermeture. Ils sont autorisés même à rester dans leur maison de garde ou dans leur jardin, au passage des trains.

Tribunal civil de Rethel - 10 mars 1939

Commune de Sault-les-Rethel et "Préservatrice"
c/ S.N.C.F.

Tribunal civil de Brive - 17 février 1939

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

PASSAGES à NIVEAU

Portillons

Passante présumée mortellement atteinte par une portière de wagon restée ouverte.

Non-responsabilité du chemin de fer.

Dans l'hypothèse où la passante, qui tenait une bicyclette à la main, aurait été, - comme le prétendait la demande - heurtée par une portière restée ouverte, il est constant qu'elle n'aurait pu être atteinte que dans le cas où, après avoir franchi le portillon, elle aurait stationné à l'intérieur des barrières du passage à niveau, tout près des rails.

Or, le domaine du chemin de fer, réservé exclusivement à la circulation des trains, ne peut, en aucun cas, être un endroit de stationnement. Le fait de s'y engager, alors qu'un train arrive à peu de distance, constitue une faute.

Un accident arrivé dans de semblables conditions est entièrement imputable à la victime et il n'y a pas lieu d'appliquer à l'encontre du chemin de fer les articles 1382 et 1384 du Code civil, relatifs à la responsabilité quasi-délictuelle.

Tribunal civil de Louviers 17 mai 1939

V^{ve} GAUTIER c/ S.N.C.F.

PASSAGES à NIVEAUP.N. sans barrières

Motocyclistes tamponnés - Priorité de passage absolue des trains - Signalisation suffisante.

Un arrêt rendu, le 8 avril 1932, par la Cour de Cassation (Ch. civ.) a décidé que la dispense de clore les P.N. par des barrières et de les faire garder n'est accordée au chemin de fer qu'à ses risques et périls et qu'il reste tenu de prendre les dispositions nécessaires pour signaler la présence de ces passages et l'arrivée des trains, lorsque la situation particulière des lieux ne permet pas aux usagers de la route de s'assurer de l'approche des convois.

A cet effet, les précautions suffisantes sont prises quand, sur le côté d'un chemin aboutissant à un P.N., se trouve un poteau de signalisation portant la plaque triangulaire jaune avec locomotive bleue, annonçant, conformément au Code de la Route, la proximité du passage; et qu'en outre, au pied même du P.N. existe un poteau supportant deux plaques : la première portant l'inscription "Prenez garde aux trains", - la seconde l'avertissement suivant "Ne traversez pas sans regarder dans les deux directions. Un train peut en cacher un autre".

On ne saurait retenir comme sérieux le reproche fait au chemin de fer d'avoir placé le poteau signalisateur portant la plaque triangulaire code, à gauche de la route.

Aucun règlement n'impose cette signalisation à droite.

De toutes façons, d'ailleurs, le droit de priorité des trains sur les usagers de la route est absolu. A ce sujet le Code de la Route prescrit aux usagers de la voie publique de ne s'engager sur les passages à niveau non munis de barrières qu'après s'être assurés qu'aucun train n'est visible ou que l'approche d'aucun train n'est signalée.

Abstraction faite même de toute réglementation, la prudence la plus élémentaire fait un devoir à des motocyclistes abordant un P.N. de ralentir et même de s'arrêter complètement pour se rendre compte qu'aucun train ne survient.

Si, dans la circonstance, ce minimum de précaution avait été pris, les motocyclistes auraient vu et entendu le train qui devait les atteindre mortellement sans recours possible de leurs familles contre le chemin de fer.

Tribunal civil de la Seine (9^e ch.)

25 avril 1939

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

BRIAIS c/ S.N.C.F.

TARIFS

"Frais dans Paris" - Bien-fondé de leur réclamation par le chemin de fer pour le compte des facteurs.

Selon un usage très ancien les facteurs du chemin de fer se font attribuer au titre de "frais dans Paris" une gratification de n francs par tonne pour célérité des livraisons, démarches et surtout répartition des marchandises entre les destinataires de détail. Ils évitent ainsi aux grossistes une réception globale suivie de plusieurs réexpéditions. A cet effet ils doivent accomplir de multiples opérations n'incombant pas au chemin de fer, notamment les formalités concernant les bulletins de compensation des droits d'octroi, lesquelles comportent l'avance de sommes importantes.

Ces "frais dans Paris" sont donc la juste rémunération d'un service rendu et l'intervention du chemin de fer pour leur perception se justifie en ce sens qu'ils rentrent dans les frais d'expédition incombant à ce titre aux expéditeurs et non aux destinataires.

Cour d'appel de Paris (5^e Ch.) 4 juillet 1939

ESTEVE et BANULS c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 16 avril 1937, par le Tribunal de Commerce de la Seine -

TARIFS

Décision ministérielle homologuant un tarif comprenant forfaitairement les frais de transport et un prix de factage inférieur au prix de revient - Légalité.

Aucune des prescriptions de l'article 52 de l'ancien cahier des charges des Réseaux, - applicable dans l'espèce, - ne limite le pouvoir d'appréciation du Ministre dans l'établissement des taxes et ne l'oblige à les fixer exactement au prix de revient.

En admettant même que la taxe de factage du tarif spécial G.V. 3 (chapitre I3 paragraphe 2) ait été fixée à un taux inférieur à ce prix, il n'est pas démontré que cette fixation ait eu pour effet de créer un monopole de fait au profit du chemin de fer et de rendre son service de factage obligatoire pour l'usager.

Enfin, il n'est pas établi qu'en approuvant ce tarif le Ministre ait usé de son pouvoir dans un but autre que celui de l'intérêt général.

Conseil d'Etat 23 Juin 1939

Syndicat des Transports de denrées périssables

Revue générale des Ch. de fer 1939 p. 232

TARIFSTARIFS SPECIAUX - Marchandises de désignation précise.

Les tarifs spéciaux ne sont applicables qu'aux marchandises répondant exactement à la désignation donnée. Ainsi des terres kaoliniques, qui ont subi des traitements industriels, ne peuvent être considérées comme terres kaoliniques en provenance de carrières. Elles sont devenues des produits usinés.

Cour d'appel de Douai 1^{er} Mai 1939

Porcelainerie de LESQUIN c/ S.N.C.F.

TARIFS SPECIAUX - Marchandises de destination et d'emploi précisés.

Le tarif P.V. 9-I09 prévoyant une destination particulière et un emploi spécial pour les bois de mines dont il comporte le barème des prix de transport - "bois pour les mines destinés à l'étalement" - n'est pas applicable à des expéditions de bois devant servir aux besoins des fortifications de frontières.

Cour d'appel de Limoges 17 mai 1939

S.N.C.F. c/ CELERIER

- appel d'un jugement rendu, le 5 avril 1938, par le tribunal de Commerce de St-Yrieix -

Cour d'appel de Bordeaux 8 Juin 1939

S.N.C.F. c/ COURBES

CLASSIFICATION des MARCHANDISESNature des marchandises

La classification, au regard des tarifs, des marchandises transportées par chemin de fer tient à leur nature même, à l'exclusion de l'utilisation ultérieure dont elles peuvent être l'objet.

Il y a là, en cas de litige, une appréciation de fait que peuvent résoudre les juges du fond, sans avoir à envisager la procédure prévue en cas de fausse déclaration.

Cassation (Ch. req.) 3 avril 1939

CHEYLUS c/ Chemins de fer Etat

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.95

Bulletin de Transports 1939. p. 322

CLASSIFICATION des MARCHANDISESBois d'étalement pour les mines

Application restrictive du P.V. 9-I09

En règle générale les marchandises doivent être taxées d'après leur nature propre, abstraction faite de l'usage auquel elles sont destinées; mais il cesse d'en être ainsi lorsqu'un tarif spécial a été prévu en raison d'une destination ou d'une utilisation particulière de la marchandise. Tel est le cas du tarif spécial aux expéditions de "bois pour les mines destinés à l'étalement".

Deux conditions sont nécessaires pour l'application de cette tarification particulière : 1°- qu'il s'agisse de bois adressés à une exploitation minière, 2°- que ces bois soient destinés par elle à l'étalement de ses galeries souterraines.

L'intention de l'autorité compétente a été de favoriser par un tarif plus avantageux non pas ceux qui façonnent et vendent les bois propres à cet usage, mais ceux qui en ont besoin, les achètent et s'en servent.

Cette tarification est par conséquent inapplicable à des bois d'étalement destinés aux besoins des fortification de frontières.

Cour d'appel de Limoges 17 Mai 1939

S.N.C.F. c/ CELERIER

- appel d'un jugement du Tribunal de Commerce de St-Yrieix rendu le 5 avril 1938 -

En ce même sens:

Cour d'appel de Bordeaux 8 juin 1939

S.N.C.F. c/ COURBES

CLASSIFICATION des MARCHANDISESTerres kaoliniques préparées

Les terres kaoliniques qui ont subi des traitements industriels de lavage, de broyage et de mélange ne peuvent plus être considérées, au point de vue de la tarification, comme terres kaoliniques en provenance de carrières. Elles sont devenues des produits usinés.

La dénomination "terres kaoliniques" du P.V. I2-II2 vise, en effet, les terres telles qu'elles sortent des carrières, plus ou moins mélangées à d'autres matières, mais non pas un autre produit marchand, conséquence de l'industrie de l'homme. Un tel produit n'est plus en provenance de carrières comme le veut le texte, mais d'une usine.

Ce même produit ne saurait être davantage taxé comme rentrant dans la dénomination "argiles autres" du tarif. L'argile est un produit naturel. Des argiles traitées et que les expéditeurs qualifient eux-mêmes de terres kaoliniques mélangées ou préparées sont des produits industriels que l'on ne peut assimiler aux "argiles autres". La taxation par voie d'assimilation n'est d'ailleurs pas possible en matière de tarif spécial.

Cour d'appel de Douai 1^{er} mai 1939

La Porcelainerie de LESQUIN c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 13 décembre 1937, par le Tribunal de Commerce de Lille -

COMPTAGE

Comptage non demandé - Chemin de fer responsable
seulement du poids des colis.

D'après la jurisprudence de la Cour de Cassation, le transporteur ne peut être tenu pour responsable, à l'arrivée, de la quantité en nombre des colis remis au transport, - que s'il a été procédé, au départ, sur la demande expresse de l'expéditeur, au comptage de ces mêmes colis (Cassation - Ch. civ. 13 décembre 1926 P.L.M. c/ VINAY).

A défaut de ce comptage demandé et effectué dans ses formes réglementaires, la seule pièce pouvant servir de base à une réclamation quelconque est la mention de poids figurant sur le bulletin délivré au moment du dépôt des colis au départ.

Tribunal de commerce de Nice 21 Mars 1939

GRANET et RAVAN c/ S.N.C.F.

DECLARATION D'EXPEDITION

Récépissé

Rectifications.

Les modifications unilatéralement apportées par le chemin de fer aux déclarations d'expéditions et qui n'ont fait l'objet d'aucune protestation ou réserve, rendent irrecevable toute demande ultérieure tendant à contester la taxe appliquée.

La rectification apportée par le chemin de fer à la déclaration d'expédition, quant à la désignation des marchandises, doit servir de base au contrat de transport et à la détermination du barème applicable, quand elle n'a fait l'objet, de la part de l'expéditeur, d'aucune protestation ni réserve, et que c'est cette désignation rectifiée qui a été inscrite sur les récépissés à expéditeur et à destinataire.

Cassation (Ch. des requêtes) 3 avril 1939

CHEYLUS c/ Chemins de fer Etat

Rec. hebdomadaire Dalloz 1939 p.95

Bul. Transp. 1939 p. 322

CHARGEMENTDalles de granit non calées sur plate-forme

Défectuosité de chargement ne pouvant être remarquée de l'extérieur du wagon.

Avaries - Non-responsabilité du chemin de fer.

L'expertise du chargement à l'arrivée établissait que les blocs de granit avaient été placés trop près l'un de l'autre, "face brute contre face polie", que les planchettes trop courtes qui les séparaient n'étaient même pas fixées et pouvaient se déplacer en cours de route, enfin que le chargement ne constituait pas un bloc assez homogène.

En apparence, le chargement ne présentait aucune anomalie pouvant compromettre la sûreté de l'exploitation. Le vice de conception qu'il présentait était d'ordre purement technique. Seul un expert avait pu le découvrir après une étude minutieuse. Un examen effectué de l'extérieur du wagon ne pouvait le déceler.

Dans de pareilles conditions de fait, aucune faute de reconnaissance, au sens de l'ancien article 6^d, - aujourd'hui art. 18, - des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, ne pouvait être mise à la charge du chemin de fer et la responsabilité des avaries éprouvées par le chargement devait incomber tout entière à l'expéditeur.

Tribunal de commerce de la Seine 28 mars 1939

Société HIGNARD c/ S.N.C.F.

CHARGEMENT

Wagons-tombereaux - Vérification des chargements
impossible de l'extérieur.

Cour de Cassation - Chambre civile

21 juin 1939

Société des Grands Moulins de Charpont c/ C^{ie} de l'Est
et DARGELAS

Principal motif de l'arrêt:

Attendu qu'en déclarant que la seule reconnaissance prévue à l'article 6^d des Conditions Générales d'application des tarifs spéciaux P.V., est celle qui peut être faite de l'extérieur du véhicule en restant dans une position normale sur le quai de départ, c'est-à-dire sans obliger l'agent de la Compagnie à monter sur le wagon ou à prendre telle autre mesure pour vérifier l'état du chargement, la Cour de Paris a fait une exacte application du tarif qui prescrit seulement "la reconnaissance du chargement et du bâchage, tant au point de vue de l'observation des règlements que de la conservation de la marchandise, dans la mesure où cette reconnaissance peut être faite de l'extérieur du wagon, tel qu'il est présenté par l'expéditeur"; qu'au reste, en constatant qu'en l'espèce il s'agissait d'un wagon-tombereau dont la hauteur des bords au-dessus des rails, soit 2^m70, rendait cette vérification matériellement impossible, sans prendre des dispositions spéciales que le tarif n'impose aucunement à la Compagnie de l'Est, la Cour d'appel s'est prononcée en se basant sur les conditions de fait exceptionnelles qui empêchaient la reconnaissance du chargement.

VICES PROPRES - ART. 103 C. COM.Tuiles friables et fragiles - Avaries -

Non-responsabilité du chemin de fer

Le transporteur cesse d'être responsable des avaries qui se sont produites en cours d'expédition, lorsqu'il prouve que ces avaries proviennent d'un vice propre de l'objet transporté.

Ainsi doit être déclaré seul responsable du dommage éprouvé par son envoi l'expéditeur qui fait voyager, sans un emballage spécialement approprié à leur fragilité, des tuiles présentant des fissures et boursouflures les rendant friables à l'excès, de telle sorte que le moindre choc est susceptible de les détériorer.

Si, selon le cahier des charges adopté par la Société centrale des Architectes, les tuiles peuvent voyager sans emballage et sans paille, ce mode de faire ne peut évidemment avoir trait qu'à des tuiles de solidité normale et non défectueuses.

Cour d'appel de Dijon 2 Juin 1939

BROSSER c/ S.N.C.F.

VICES PROPRES - ART. 103 C. COM.

Non-obligation pour le Chemin de fer de prendre des réserves au départ, en cas de vice propre de la marchandise.

Les entrepreneurs de transports ne sont pas responsables des avaries résultant du vice propre des objets qui leur sont confiés.

Le vice propre est un genre de détérioration ou de destruction tenant soit à un défaut de la chose transportée, soit à sa nature. Le chemin de fer n'a pas à prendre de réserves spéciales à ce sujet.

- Application de ces principes à un envoi de cassis composé de fûts recouverts d'une toile, fûts normaux ne présentant aucun signe manifeste d'avaries; rien dans l'expédition ne pouvant faire prévoir que les fruits ne pourraient supporter la durée réglementaire du transport.

Cour d'appel de Dijon 19 Mai 1939

TRIVIER et OUSTRIC c/ S.N.C.F.

MATERIELPerte par tamisage (Charbon fin)

Responsabilité de l'expéditeur

Si le chemin de fer est tenu de maintenir son matériel en bon état, cette obligation ne vaut pas en vue d'une utilisation déterminée.

Une expédition de grains d'anthracite entraîne notamment pour l'expéditeur l'obligation de procéder à un calfeutrage du wagon suffisamment étanche pour éviter toute perte par les interstices. En bouchant ces interstices avec du papier trop mince, l'expéditeur commet une faute dont le chemin de fer ne peut se rendre compte au départ. Le wagon étant au repos, un calfeutrage quelconque empêche évidemment tout filtrage de la marchandise; l'insuffisance des dispositions prises ne se révèle qu'une fois le véhicule en mouvement.

Tribunal de commerce de Lyon 7 juillet 1939

CABAUD fils et C^{ie} c/ S.N.C.F.Wagon inapproprié - Détérioration de la marchandise -

Non-responsabilité du chemin de fer.

Principaux motifs du jugement:

Attendu qu'aux termes des conditions générales d'application des tarifs spéciaux P.V., lorsque les marchandises doivent être manutentionnées par l'expéditeur et le destinataire, ce qui était le cas, le chargement et le déchargement en sont opérés avec toutes les conséquences de droit par leurs soins et à leurs frais;

Que par suite, la responsabilité du transporteur se trouve dégagée pour les avaries survenues en cours de transport s'il est prouvé qu'elles sont la conséquence du fait qu'il n'a pas été procédé de manière convenable à ces opérations;

Attendu que WEIL avait le devoir ou bien de refuser le matériel mis à sa disposition ou bien de le nettoyer avant de l'utiliser;

Qu'il appartenait encore à WEIL pour le cas où le transporteur n'aurait pas accepté de fournir un autre wagon de faire toutes réserves au sujet des avaries dont les marchandises (5800 kgs de carottes) pouvaient avoir à souffrir de ce chef en cas de transport;

Que faute par l'expéditeur d'avoir rempli l'une ou l'autre de ces obligations ou d'avoir fait des réserves, il doit être réputé avoir accepté le wagon dans l'état où il se trouvait;

Que, par suite, il y a lieu de dire qu'il a commis une faute dont il doit supporter les conséquences et qui exonère la S.N.C.F. de la présomption que fait naître sa qualité de transporteur.

Tribunal de commerce de la Seine (3^e Ch.)

24 Mai 1939

GHIONE c/ S.N.C.F. & WEIL

EMBALLAGES

Le défaut de protection des marchandises contre les trépidations normales du transport par voie ferrée constitue un vice propre exonérant le chemin de fer de la responsabilité mise à sa charge par l'article 103 du Code de commerce.

I.- Tuiles friables et fragiles expédiées sans emballage.

Cour d'appel de Dijon 2 juin 1939

BROSSER c/ S.N.C.F.

II.- Plaques d'accumulateurs posées en grand nombre - 615 unités - simplement à plat sur de la paille et sans aucun emballage individuel.

Bacs d'accumulateurs non calés.

Tribunal Commerce de la Seine (3^e ch.)
1^{er} Mars 1939

Distilleries des Costières c/ S.N.C.F.

III.- Emballage trop sommaire d'appareils de chauffage et de cuisine.

Tribunal de commerce de la Seine (2^e ch.) 28 juin 1939

Usines du Pied-Selle c/ S.N.C.F.

ANIMAUX

Lapins de garenne vivants expédiés dans un emballage non approprié - Mort en cours de route - Non-responsabilité du chemin de fer.

En raison de leur nature peureuse et sauvage, ces bêtes, qui avaient été groupées par deux, trois ou quatre dans des caisses trop grandes, s'étaient battues, précipitées contre les parois et avaient succombé aux ecchymoses ou aux compressions qui en étaient résultées.

Or, d'après l'expert appelé à examiner l'envoi à l'arrivée, les expéditions de ce genre doivent se faire dans des caisses séparées en compartiments de faible volume ne pouvant contenir chacun qu'un lapin adulte ou deux lapins lorsqu'ils sont jeunes.

Ces emballages inappropriés au genre de transport à réaliser constituaient un vice propre dégageant le chemin de fer de toute responsabilité.

Cour d'appel d'Aix 9 octobre 1939

Paul ROBIN c/ S.N.C.F.

ITINERAIRES

Itinéraires détournés - Gares de passage -
Inapplicabilité.

L'application des itinéraires concédés d'office est rigoureusement limitée aux transports visés dans les dispositions réglementaires relatives à ces itinéraires.

Ainsi, un itinéraire prévu au départ d'une gare déterminée est inapplicable aux expéditions originaires d'autres localités et ne faisant que passer par cette gare.

Tribunal de commerce de Lille 24 juillet 1939

MORA c/ S.N.C.F.

DELAISOuverture et fermeture des gares

Report du délai de mise à disposition.

Lorsqu'une marchandise arrive normalement à destination après fermeture de la gare, le point de départ du délai de mise à la disposition du destinataire (deux heures) est reporté au lendemain, à l'ouverture de la gare (art. 54 des Tarifs généraux G.V.).

Tribunal de Commerce de la Seine (2^e Ch.)

11 janvier 1939

H. TURPIN & C^{ie} c/ S.N.C.F.

Traversée de Paris - délai non supprimé depuis la fusion des Réseaux.

Il est d'évidence que la fusion des Réseaux en la S.N.C.F. n'a pu avoir pour effet de supprimer les difficultés que présente à Paris le passage d'une gare à l'autre. La suppression du délai de traversée dans Paris ne pourrait résulter que d'une disposition expresse des tarifs ou, tacitement, de la disparition des tarifs de la mention relative au délai spécial de transmission des transports "à Paris d'une gare à l'autre par le Chemin de fer de Ceinture". Ce délai, réduit à un jour à partir du 8 Mai 1938, devait être calculé selon sa durée réglementaire à l'époque de l'expédition, - décembre 1937.

Cour d'appel de Limoges 14 Juin 1939

LAFARGE c/ S.N.C.F.

DECHETS DE ROUTE

Coke: 3%

En cours de transport, le coke est susceptible de subir un déchet de route dû à sa nature même et pouvant être considéré comme vice propre de la chose, au sens de l'article 103 du Code de Commerce. D'après un usage constant, ce déchet ne saurait cependant excéder 3%, transbordement compris.

En cas de manquant constaté par pesage à l'arrivée, il doit être tenu compte de cette tendance de la marchandise à perdre une partie de son poids.

Tribunal de Commerce de la Seine (8^e Ch.) 14 avril 1939

LUBERT c/ S.N.C.F.

Pommes de terre: 3%

Il est absolument normal que des pommes de terre gardées en silo tout l'hiver et chargées ensuite sur wagon, au mois de Mai, période où la température est assez élevée, manifestent une dessiccation de l'importance de 3%.

Tribunal de commerce de Roubaix 21 Mars 1939

DESMETTRE-CATTEAU c/ S.N.C.F.

LETTRE D'AVISAvis par téléphone ou télégraphe

Réquisition des usagers nécessaire.

Il était fait grief au chemin de fer d'avoir averti le destinataire d'une expédition de fruits par un avis postal de préférence à un avis télégraphique ou téléphonique.

La Cour d'appel de Dijon, saisie du différend, a fait justice de ce reproche. Le tarif belge applicable dans l'espèce, puisque la marchandise était arrivée à Bruxelles, précise que l'avis d'arrivée est transmis par la poste, le télégraphe, le téléphone ou par porteur au choix du chemin de fer. Ce n'est que sur demande spéciale des expéditeurs ou des destinataires qu'il peut être fait usage de l'un de ces modes d'information à l'exclusion des autres. Cette demande n'ayant pas été faite, le chemin de fer était d'autant plus en droit d'employer l'avis postal que la marchandise était arrivée à destination plusieurs jours avant l'expiration des délais de transport.

Cour d'appel de Dijon 19 mai 1939

TRIVIER et OUSTRIC c/ S.N.C.F.

ARTICLE 1150 et suiv. du CODE CIVIL

Prévision du dommage causé par le retard d'après les indications de la lettre de voiture.

Les seuls dommages pouvant donner lieu à réclamation, en cas de manquement dans l'exécution d'un contrat, sont ceux qui ont été ou qui pouvaient être prévus au moment de la formation de l'accord des parties.

Un retard dans l'expédition d'un wagon complet de boîtes métalliques ouvre évidemment droit à l'allocation de dommages-intérêts. Mais l'indemnité doit être limitée à la réparation du préjudice que permettaient de prévoir les indications figurant sur la lettre de voiture. Or, celles-ci ne faisaient pas ressortir, dans la circonstance, l'urgence de l'utilisation de ces boîtes. Le Tribunal a, en conséquence, réduit de plus de moitié la demande en dommages-intérêts du destinataire.

La Cour a, par ailleurs, ajouté, qu'en l'état de la jurisprudence, la faute lourde, que peut constituer un retard important, ne saurait être assimilée au dol.

Cour d'appel de Rennes 13 Juin 1939

S.N.C.F. c/ LE SAUX

- appel d'un jugement rendu, le 29 octobre 1937, par le Tribunal de commerce de St-Brieuc -

ARTICLE 1150 et suiv. du CODE CIVIL

Affaire manquée par suite d'un retard d'échantillons -
Réparation du préjudice dans les seules limites possibles de
son appréciation.

Il s'agissait d'un colis d'échantillons de peausseries, expédié comme bagage et livré avec 21 heures de retard.

En dehors des frais de déplacement exposés par le voyageur, il était indiscutable que ce dernier n'avait pu traiter un marché très important, mais qui cependant n'était qu'éventuel, car d'autres offres avaient été faites.

L'indemnité demandée se montait à 7.600 frs.

Le Tribunal a estimé posséder des éléments d'appréciation suffisants pour la fixer à 1.000 frs.

Tribunal de commerce de Limoges 5 juillet 1939

MOULIS c/ S.N.C.F.

RETARDIndemnisationMise en demeure et justification de préjudice
nécessaires.

Par application des dispositions de l'article II46 du Code civil, le retard apporté par le chemin de fer dans la livraison d'une marchandise livrable en gare ne donne lieu à dommages-intérêts, qu'à partir du jour où le transporteur a été mis en demeure de livrer par sommation ou autre acte équivalent, tel qu'une lettre recommandée.

La décision ministérielle du 9 août 1923, homologuant le nouvel article 54^{bis} des tarifs généraux, n'a pas porté atteinte à ce principe, lorsqu'elle a prescrit aux Réseaux d'aviser le destinataire du moment où la marchandise est à sa disposition. Cette décision n'a été prise qu'en vue d'éviter des démarches inutiles et de fixer le point de départ des droits de magasinage; mais elle ne dispense aucunement le destinataire de l'obligation de mettre le chemin de fer en demeure, à l'expiration des délais de livraison, s'il entend réclamer des dommages-intérêts dans les termes de l'article II46 du Code civil, lequel reste applicable en la matière (Cassation ch. civ. 7 décembre 1938).

A défaut de cette mise en demeure il ne saurait

être accordé de dommages-intérêts pour retard.

Tribunal de commerce de Lille

28 juillet 1939

de RYCKE c/ S.N.C.F.

En ce même sens, pour retard dans la livraison
d'un colis express.

Tribunal de commerce de Gray 28 juillet 1939

GAIDRY c/ Chemins de fer économiques

COLIS POSTAUXColis postaux du service intérieur françaisLitiges - Incompétence des Tribunaux de commerce -

La loi du 12 juillet 1905 réglant le régime des colis postaux du service continental intérieur stipule, en son article 6, que les juges de paix connaîtront des contestations entre les Réseaux, les expéditeurs ou les destinataires, relatives à l'indemnité afférente à la perte, à l'avarie, au détournement des colis postaux, ainsi qu'au retard apporté dans leur livraison.

Cet article a ainsi constitué, sans réserve aucune, les juges de paix seuls juges des dites contestations (Cour d'Amiens 16 Mai 1908 - Cassation 14 Janvier 1918).

Il y avait donc lieu pour le Tribunal de commerce, saisi d'une réclamation relative à l'envoi en colis postal de ruchettes d'abeilles vivantes, de se déclarer incompétent "ratione materiæ".

Tribunal de commerce de la Seine (7^e Ch.)

19 Janvier 1939

DUTREUIL c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRSVétusté - Défaut d'entretien

Le chemin de fer n'est pas responsable de la perte de vin due au mauvais état (vétusté) et au serrage imparfait des divers éléments d'un foudre.

Il a droit au remboursement des frais de l'expertise qui a démontré son irresponsabilité.

Cour d'appel de Montpellier 6 Juillet 1939

DAULY et ANDRIEU c/ S.N.C.F.

Fermetures non hermétiques

Expéditeurs seuls responsables des pertes de liquide.

A.- Présence d'un corps dur dans le jable empêchant la fermeture absolue de la porte d'un réservoir.

Tribunal de commerce de Libourne 16 août 1939

TEALLET c/ S.N.C.F. c/ VINCENT

B.- Défectuosité de trappe.

Tribunal de commerce de Libourne 28 Juin 1939

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

TRANSPORTS INTERNATIONAUX - C.I.M. art. 9 § 3

Tarifs directs prévus pour des relations internationales déterminées.

Ces tarifs lorsqu'il en existe pour l'expédition proposée au transport, priment toutes autres dispositions tarifaires, alors même qu'ils seraient plus onéreux (Cas du P.V. 203).

Cassation (Ch. Req.) 13 novembre 1939

VERCHER c/ S.N.C.F. (Midi)

Principaux motifs de l'arrêt:

Attendu qu'il est constant que la Convention internationale de Berne prévoit, art. 9 § 3, que s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre (a) ou entre la gare expéditrice et celle indiquée sous la lettre (c), ce tarif est appliqué pourvu qu'au moment de l'expédition son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

Attendu qu'un tarif international (le tarif P.V. 203 susdit) existant pour le transport envisagé⁽¹⁾, la Cour d'appel a décidé à bon droit qu'il devait recevoir son application en la cause, nonobstant la réquisition du tarif le plus réduit et bien que le poids de la marchandise fût inférieur à 8.000 kilogs, le dit tarif P.V. 203 spécifiant - ce qui exclut toute possibilité de revendiquer en pareil cas, l'application des deux tarifs distincts-, que "en France, les prix du présent tarif ne peuvent être combinés avec un autre tarif français, soit par soudure, soit par voie de réexpédition, sauf s'il s'agit d'envois à destination de gares appartenant à une Compagnie secondaire en contact avec les réseaux participants".

(1) 5.334 kilogs de mandarines de Sagonte (Espagne) à Toulouse.

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Embranchement desservant une poudrerie - Contrat de droit privé.

Incendie causé par une locomotive - Compétence de l'autorité judiciaire.

Les dispositions d'un contrat relatif à l'établissement d'un embranchement industriel pour desservir une poudrerie, aux termes duquel l'Etat s'engage "en tant qu'assureur du chemin de fer" contre les conséquences pécuniaires de tous incendies que pourrait provoquer l'exploitation de l'embranchement, ne diffèrent en rien des stipulations susceptibles d'intervenir entre les Réseaux et les particuliers, bénéficiaires d'embranchements industriels.

Par suite, lorsqu'un particulier a assigné le chemin de fer devant le Tribunal civil, pour obtenir réparation des dommages causés à des bâtiments lui appartenant par un incendie dû à la circulation d'une locomotive sur cet embranchement, le Tribunal civil se reconnaît à bon droit compétent pour connaître de l'appel en garantie formé contre l'Etat par le chemin de fer, dès lors que cet acte est fondé sur l'engagement contractuel précité.

Tribunal des Conflits 8 Mai 1939

S.N.C.F.

Recueil Sirey 1939.III.72

CONTRAT DE TRANSPORT

Article 1382 du Code Civil - Inapplicabilité en
matière contractuelle.

Dès lors qu'une demande d'indemnité se trouve basée
sur l'inexécution ou l'exécution imparfaite d'un contrat
de transport, les dispositions de l'article 1382 du Code
civil relatives à la responsabilité délictuelle ou quasi-
délictuelle, sont à écarter.

Cour d'appel de Rennes 13 juin 1939

S.N.C.F. c/ LE SAUX

- appel d'un jugement rendu, le 29 octobre 1937 par le
Tribunal de commerce de St-Brieuc -

EXPERTISES

Défaut de convocation d'une partie non intéressée
à l'expertise - Absence de faute de la part du chemin de fer

L'expéditeur ne peut reprocher au chemin de fer le défaut de convocation du destinataire à l'expertise d'une marchandise, lorsque lui-même a été convoqué et que la question de responsabilité se débattait uniquement entre l'expéditeur et le transporteur, le destinataire ayant refusé l'expédition.

Tribunal de commerce de Bordeaux 6 Février 1939

MOREAU & C^{ie} c/ S.N.C.F.

PRESCRIPTION - ART. 108 C. COMM.

Rejet d'une demande en dommages-intérêts pour avaries, introduite plus d'un an après l'offre de la marchandise.

Le fait d'assister à une expertise ne constitue pas une renonciation à invoquer la prescription.

Aux termes des articles 2244 et 2248 du Code civil, une citation en justice, un commandement ou une saisie constituent des actes d'interruption civile de la prescription.

Il en est de même de la reconnaissance par le débiteur du droit de celui contre lequel il prescrit.

Mais le fait par le chemin de fer de prendre part à une expertise ordonnée en vue d'examiner l'état des colis endommagés et de dire à qui doivent incomber les causes de ces avaries ne constitue pas, par lui-même, une renonciation à invoquer la prescription de l'article 108 du Code de commerce (Cassation 21 Juin 1890).

Tribunal de commerce de Louhans 24 mai 1939

Société MOREY et fils c/ S.N.C.F.

-En ce même sens:

Tribunal de commerce de Billom 21 juillet 1939

DREVON c/ LARUE c/ S.N.C.F.

PRESCRIPTION - ARTICLE 108 C. COM.

Offre transactionnelle non acceptée - Prescription
non interrompue.

Il est couramment admis qu'une offre transactionnelle non acceptée de règlement amiable sur une base donnée ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité susceptible d'interrompre la prescription.

Tribunal de commerce de Billom

21 juillet 1939

DREVON c/ LARUE c/ S.N.C.F.

..... des offres non acceptées perdent toute valeur juridique.

Tribunal de commerce de Châteaudun

9 Mai 1939

RAFFESTIN c/ S.N.C.F.

TAXES - DETAXES

La tardiveté de la rectification et ses répercussions financières possibles ne sauraient entraver un redressement de taxe.

En matière de rectification de taxe, il ne s'agit pas de rechercher ce qui a été fait, même de bonne foi et d'accord entre les intéressés, mais uniquement ce qui aurait dû être fait, si les tarifs homologués et qui, ayant force de loi, s'imposent à tous, avaient été régulièrement et strictement appliqués.

Il n'y a pas plus à prendre en considération une erreur persistante des agents taxateurs que le retard apporté par le chemin de fer à formuler sa réclamation, les considérations auxquelles il a obéi, les bénéfices plus ou moins élevés réalisés par les expéditeurs et destinataires sur les expéditions considérées, non plus que les répercussions pécuniaires et commerciales fâcheuses que peut avoir pour le débiteur de l'insuffisance de taxe l'obligation de payer en une seule fois le montant important (86.000 frs, dans l'espèce) de nombreuses rectifications.

Cour d'appel de Limoges 17 Mai 1939

S.N.C.F. c/ CELERIER frères

- appel d'un jugement rendu, le 5 avril 1938, par le Tribunal de commerce de St-Yrieix.

INCENDIES

Incendie de marchandises déposées sur un quai,
en vue de leur expédition.

Faute du chemin de fer non établie.

Les demandeurs ont fait plaider que le chemin de fer, en tant que gardien des quais où avait pris naissance l'incendie au cours duquel devait être détruit leur fourrage, était tenu de les garantir des conséquences de ce sinistre. Ils prétendaient, en particulier, tirer argument d'un manque de surveillance qui aurait permis à un vagabond, sur lequel s'étaient portés les soupçons, de s'introduire dans l'enceinte de la gare.

Or rien ne démontrait que le feu eût été provoqué par cet inconnu.

Les demandeurs faisaient, en outre, grief au chemin de fer de leur avoir fourni avec retard les wagons demandés pour l'expédition, ce qui les avait contraints à laisser leur fourrage sur les quais touchés par l'incendie. Cette argumentation n'a pas été déclarée fondée, aucune relation directe n'étant établie entre ce retard et le sinistre.

Cour d'appel de Montpellier 11 Mai 1939

BERGE et fils et PUJOL c/ S.N.C.F.

- appel d'un jugement rendu, le 5 Mai 1936, par le Tribunal de commerce de Castelnaudary -

POLICE DES CHEMINS DE FER

Utilisation d'un permis de circulation obtenu
frauduleusement.

Condamnation pour escroquerie du porteur du permis
et de l'agent complice:

8 jours de prison - sursis accordé, les prévenus
n'ayant jamais été condamnés
antérieurement

237 frs à titre de remboursement

I franc à titre de dommages-intérêts.

Tribunal correctionnel de Lyon 20 Mars 1939

C... D...

Utilisation frauduleuse d'une carte à demi-tarif -
Escroquerie.

L'échéance de la carte avait été falsifiée :
à la date du 29 juin 1938 avait été substituée celle du
29 juin 1939.

Devant l'emploi de ce moyen frauduleux pour obtenir
sans droit un billet à tarif réduit, le Tribunal a retenu
le délit d'escroquerie et prononcé les condamnations
suivantes:

15 jours de prison avec sursis

50 frs d'amende

600 frs de dommages-intérêts au bénéfice du
chemin de fer.

Tribunal correctionnel de Chalon s/ Saône

21 avril 1939

ROBERT

POLICE DES CHEMINS DE FER

Fausse déclaration de la nature de la marchandise.

(Décret du 30 octobre 1935 - article 4 des tarifs généraux P.V.).

Dans tous les cas d'inexistence de tentative de fraude, les Tribunaux civils sont compétents pour connaître du paiement de l'indemnité forfaitaire prévue par les textes.

C'est au transporteur qu'il appartient de décider en matière de fausse déclaration, s'il y a eu ou non tentative de fraude.

Tribunal de Commerce de la Seine -

7 novembre 1939

S.N.C.F. c/ Société MOURIES, BARRET et BODEMER

Motifs du jugement:

Attendu que la loi du 15 juillet 1845 réprime les infractions à la police des chemins de fer; qu'une fausse déclaration sur la nature des objets expédiés constitue une infraction dont le caractère délictuel est fonction de l'intention frauduleuse du contrevenant et des avantages que peut lui procurer sa déclaration.

Attendu qu'en l'espèce la déclaration incomplète des expéditeurs pouvait leur apporter un avantage, le tarif des appareils de cuisine non dénommés étant inférieur à celui des appareils de cuisine montés sur roues; mais que, d'autre part, l'intention frauduleuse n'est pas démontrée et que cette intention n'est pas même alléguée par la S.N.C.F.

Attendu que le décret du 30 octobre 1935 dispose qu'en pareil cas, les poursuites pénales peuvent être remplacées par le paiement de dommages-intérêts forfaitaires selon le texte y relatif des tarifs généraux P.V. de la S.N.C.F. homologués, édition de mai 1936, dont les

expéditeurs sont réputés avoir eu connaissance. Qu'ils soutiennent vainement en leurs conclusions motivées, que le caractère facultatif des effets du décret précité retire à la S.N.C.F. le droit d'en invoquer seule les effets. Que cette thèse, si elle était admise aurait pour résultat de mettre pratiquement obstacle à l'application des sanctions prévues à la seule volonté du contrevenant; et attendu que ce Tribunal dispose des éléments d'appréciation nécessaires et suffisants pour fixer à la somme de 27.349 frs le montant de l'indemnité forfaitaire à laquelle la S.N.C.F. peut légitimement prétendre.

ARBRES - PLANTATIONS

Application de la servitude instituée par l'article 5 de la loi du 9 ventôse an XIII non seulement aux arbres plantés par le propriétaire, mais également aux arbres provenant de semis naturels et qui ont poussé à moins de 6 mètres de la voie ferrée.

Bien-fondé d'un arrêté préfectoral en ordonnant l'abatage.

Conseil d'Etat 19 Juillet 1939

MUNSCH

Principal motif de l'arrêt;

Considérant que la servitude, instituée par l'article 5 de la loi du 9 ventôse an XIII dans l'intérêt de la conservation du domaine public et rendue applicable aux propriétés riveraines des chemins de fer par l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845, doit, d'après son objet même, ne pas s'appliquer seulement aux arbres plantés par le propriétaire, mais aussi aux arbres provenant de semis naturels qui ont poussé sur le terrain de celui-ci; que le Sieur MUNSCH, à qui il incombait de se conformer aux obligations résultant pour lui de ladite servitude n'est, dès lors, pas fondé à soutenir que c'est par une fausse application de la loi précitée que, par l'arrêté attaqué, le Préfet du département du Puy-de-Dôme, agissant en vertu des pouvoirs qui lui appartiennent en matière de grande voirie, lui a enjoint d'abattre à ses frais un certain nombre d'arbres à haute tige qui avaient poussé sur un terrain dont il est propriétaire, à une distance de la voie ferrée inférieure à six mètres.

ACCIDENTS DU TRAVAILIncapacités permanentes

Enucléation d'un oeil déjà borgne - Diminution de
capacité évaluée à 33 %.

En constatant que l'énucléation d'un oeil déjà borgne et son remplacement par un oeil de verre entraîne, pour la victime, une difformité apparente diminuant sa valeur professionnelle et rendant son réembauchage difficile, les juges du fait justifient l'existence d'une diminution de la capacité professionnelle de l'ouvrier. En vertu de leur pouvoir souverain d'appréciation, ils peuvent fixer à 33 % cette diminution de capacité.

Cassation (Chambre sociale) 26 Janvier 1939

" LA PREVOYANCE " c/ BUISSON

Rec. Acc. tr. 1939 p.171

ACCIDENTS du TRAVAILFaute inexcusable

L'emploi d'un appareil de levage dont un longeron présentait une fissure ancienne et invisible ne saurait, en cas d'accident, constituer la faute inexcusable prévue par la loi de 1898.

Aux termes de l'article 20 de la loi du 9 avril 1898, interprété par la doctrine et la jurisprudence, la faute inexcusable est une faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la connaissance du danger que devait en avoir son auteur ou de l'absence de toute cause justificative. Elle ne se distingue que par le défaut d'intention de la faute intentionnelle visée par ce même article 20 de la loi.

L'examen des travaux préparatoires de la loi sur les accidents du travail révèle que l'indemnité forfaitaire due par l'employeur ne doit, dans la pensée du législateur, être majorée que dans le seul cas où le caractère impardonna-ble de la faute est nettement établi.

Or, le caractère particulier de cette faute n'apparaît pas dans un accident causé par la rupture d'une grue de 30 Tonnes dont un longeron devait révéler, à l'examen, une fissure ancienne, absolument invisible.

Cour d'appel de Riom 23 Mars 1939

V^e RICHARD c/ S.N.C.F.