

- 1940 -

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS de FER FRANÇAIS

Janvier - Février 1940

CONTENTIEUX

JURISPRUDENCE

CHEMIN de FER

Fiches N^{OS} 199 à 218

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

ACCIDENTS

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

Non-responsabilité du chemin de fer:

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

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

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

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

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

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

Cour d'appel d'Agen 23 Novembre 1939

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

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

ACCIDENTS

Voyageur blessé par une pierre lancée sur un train.

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

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

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

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

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

29 Juin 1939

S.N.C.F. c/ GARIDACCI

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

VOYAGEURS

Suppression ou rareté des trains du fait de la guerre

- Cas de force majeure -

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

Justice de paix de Lyon (5^e arr.)

13 Décembre 1939

TETE c/ S.N.C.F.

Extrait de la décision :

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

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

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

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

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

PASSAGES à NIVEAU

- Portillons -

Enfants victimes d'un accident mortel -

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

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

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

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

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

Cour d'appel de Grenoble 14 Juin 1939

KOECHLIN c/ S.N.C.F.

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

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

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

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

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

Tribunal de Commerce de Millau

4 Juillet 1939

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

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

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

Cour d'appel de Riom 13 Juin 1939

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

Principaux motifs de l'arrêt :

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

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

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

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

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

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

Par ces motifs :

Au fond :

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

ARTICLE 103 du CODE de COMMERCE

Avaries antérieures à la remise au transport

Non-responsabilité du chemin de fer.

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

Tribunal de commerce de Romans

5 Juillet 1939

FERRAND c/ LE COAT et autres

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

Tribunal de commerce de Béziers

10 Juillet 1939

GRUZON c/ S.N.C.F.

DELAIS

Réexpédition - Cumul des délais de transport.

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

Tribunal de Commerce de Perpignan

2 Janvier 1940

RIVIERE c/ S.N.C.F.

MATERIEL

Perte par tamisage (fines lavées)

Expéditeur-chargeur seul responsable.

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

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

L'aspect de la partie supérieure du chargement

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

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

Tribunal de commerce de Lyon

24 octobre 1939

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

RETARD (Chemises en laine) - Préjudice

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

Validation de l'offre du chemin de fer.

Dépens à la charge du demandeur.

Cour de Nîmes 20 octobre 1939

S.N.C.F. c/ RIMBAULT

Principaux motifs de l'arrêt :

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

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

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

FORCE MAJEURE

GEL

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

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

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

Tribunal de Commerce de la Seine

30 Novembre 1939

GUICHARD c/ S.N.C.F.

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

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

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

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

Tribunal de commerce de Nice

19 Juin 1939

PEROT c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

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

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

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

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

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

14 Novembre 1939

COURTET c/ S.N.C.F.

WAGONS-RESERVOIRS

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

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

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

Tribunal de Commerce de Rouen

15 Décembre 1939

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

VENTE

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

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

Cour d'appel de Douai 15 Juin 1939

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

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

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

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

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

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

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

Cour d'appel de Bordeaux 22 Février 1938

Préfet de la Dordogne c/ Ciments de Domme

INCENDIES

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

- Mise hors de cause du chemin de fer -

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

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

Cour d'appel de Nîmes 6 Décembre 1939

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

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

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Maladies professionnelles.

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

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

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

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

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

Tribunal civil de Lyon 20 Juillet 1935

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

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Forces de la nature - Insolation

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

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

Cour de Montpellier 27 Juin 1939

Société BRESSON... "La PROVIDENCE" c/ V^{ve} LITTRÉ

Rec. heb. Dalloz 1939 p. 461

ACCIDENTS DU TRAVAIL - FAUTE INEXCUSABLEELECTROCUTION

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

Cour d'appel de Bordeaux 5 Décembre 1939

DOUMEYRIN c/ S.N.C.F.

Motifs principaux de l'arrêt:

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

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

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

Attendu qu'il échet, en effet, de constater d'après les résultats des enquêtes administratives et judiciaires, régulièrement produites aux débats et contradictoirement discutées, que les ouvriers peintres avaient été occupés à des travaux d'entretien sur le groupe N° 2, isolé de 12^h10 à 14^h 10 dans ce but; qu'à cette dernière heure le courant avait été rétabli sur ce groupe pour les besoins de l'exploitation; que les ouvriers avaient été avisés de cette remise et avaient été occupés aux mêmes travaux d'entretien sur le groupe 3, séparé du groupe 2 par une distance de plus de 3 mètres au milieu de laquelle était planté un pylône supportant les commandes des sectionneurs; que l'écriteau réglementaire "appareil isolé" - "travaux autorisés" avait été placé sur le groupe 3;

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