



**Mémoire de Master Professionnel de 2e année de**

**L'UNIVERSITÉ DE VALENCIENNES ET DU HAINAUTCAMBRESIS**

**2015-2016**

**Droit des Affaires Parcours Droit des Transports**

**Présenté et soutenu par Karen Cheryl KRABA**

Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion – FDEG

**LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE  
DE MARCHANDISES EN CAS DE PERTES ET D'AVARIES**

**Directeur de mémoire**

Magalie JAOUEN - Agrégée des facultés de droit - Professeur à l'Université de Valenciennes

**Maitre de stage**

Evelyne DOUDOU - Chef du département juridique à la SITARAIL à Abidjan (Côte d'Ivoire)

# **REMERCIEMENTS**

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à :

- ma directrice de mémoire, Madame JAOUEN Magalie, pour son encadrement et pour sa disponibilité mais surtout pour sa patience et sa compréhension ;
- mes parents et mes sœurs pour leur soutien ; plus particulièrement à mon père Maurice KRABA sans qui tout cela n'aurait pas été possible ;
- mes amis et collègues de classe qui m'ont encouragé tout au long de cette aventure ;
- tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la rédaction de ce mémoire.

A tous ces intervenants, je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude.

# SOMMAIRE

Introduction.....	
<b>PARTIE 1. - LE PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES.....</b>	<b>4</b>
<b>Chapitre 1. - La nature de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.....</b>	<b>9</b>
<i>Section 1.- Un principe d'application exclusive de la responsabilité contractuelle.....</i>	<i>11</i>
<i>Section 2.- Un principe controversable sur certains points.....</i>	<i>17</i>
<b>Chapitre 2. - Le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.....</b>	<b>22</b>
<i>Section 1.- Un régime de responsabilité avantageux en apparence pour la victime : la présomption de responsabilité.....</i>	<i>22</i>
<i>Section 2.- Une remise en cause de l'efficacité de la réparation.....</i>	<i>27</i>
<b>PARTIE 2. - LA MISE EN ŒUVRE DÉLICATE DU PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE.....</b>	<b>33</b>
<b>Chapitre 1. - Une mise en œuvre de la responsabilité du transporteur marquée par la rigidité.....</b>	<b>34</b>
<i>Section 1.- Une liste restreinte et exhaustive des causes de responsabilité.....</i>	<i>34</i>
<i>Section 2.- Un exercice de l'action en justice soumis à des règles spécifiques.....</i>	<i>38</i>
<b>Chapitre 2.- Un mécanisme d'exonération et de limitation de responsabilité allant à l'encontre du droit à la réparation.....</b>	<b>43</b>
<i>Section 1.- Une exonération prévue par la loi.....</i>	<i>43</i>
<i>Section 2.- Un aménagement contractuelle de la responsabilité du transporteur.....</i>	<i>47</i>
<b>Conclusion.....</b>	<b>52</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>56</b>

# INTRODUCTION

« Le secteur des transports est fondamental dans la vie des sociétés modernes où chacun se déplace continuellement, où la plupart des produits consommés viennent d'ailleurs et où circulent sans cesse les images, les informations et les idées ». <sup>1</sup>

Les transports constituent un atout pour l'aménagement du territoire et sont devenus l'un des moteurs de croissance de la société contemporaine. L'évolution démographique a généré un besoin accru d'amélioration de l'accessibilité des diverses endroits de la planète. Cela est passé inévitablement par le développement des différents moyens de transports.

Il existe divers modes de transport, dont les plus utilisés et connus sont le transport maritime, le transport aérien, le transport routier et le transport ferroviaire. L'activité de transport fait intervenir différents acteurs ; ceci complexifiant la détermination de la part de responsabilité de chacun en cas de survenance d'un dommage.

Dans cette étude nous allons examiner le transport ferroviaire de marchandises. Que faut-il entendre par transport ferroviaire ?

La doctrine définit le transport ferroviaire comme « *une convention par laquelle une personne, le transporteur, s'engage moyennant un prix, à déplacer personnellement, une personne ou une marchandise d'un point a un autre par voie ferrée* ».

Il existe deux types de transport : le transport de personnes et le transport de marchandises. Le transport de personnes est une activité commerciale consistant à déplacer une personne ou un groupe de personnes. A l'inverse sera considéré comme un transport de marchandises, le transport de tout produit susceptible d'être acheté ou vendu, en gros ou au détail.

Notre travail portera spécifiquement sur le transport de marchandises car nous avons constaté que c'est dans ce domaine qu'apparaît le plus de litiges dus notamment au fait que durant l'opération de transport surviennent des événements aux conséquences dommageables pour la marchandise.

---

1. Géographie des transports : Contraintes et enjeux, Émile Merenne, Presses Universitaires Rennes, 2014

Le transport ferroviaire peut s'effectuer au sein d'un seul État ou à travers différents États d'où les notions de transport interne et de transport international.

Nous avons choisi de baser notre étude sur le transport interne afin d'étudier le droit positif français. Le transport ferroviaire international étant quant à lui régi par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Il existe un système de responsabilité mis en place par le législateur et par la jurisprudence. Les **articles 1147 et 1382 du Code Civil de 1804** constituent la base en la matière.

Le premier instaure une responsabilité contractuelle découlant de l'inexécution d'une obligation contractuelle et le second quant à lui, présente une responsabilité délictuelle fondée sur le fait de causer un dommage à autrui.

Le fait générateur de la responsabilité est le dommage. Qu'en est-il des sources de ce dommage ?

Ces dernières sont diverses mais les plus récurrentes sont la perte, l'avarie et le retard. Le retard est considéré comme le fait de livrer la marchandise à son destinataire après l'expiration du délai de transport. Il y a donc un retard lorsque la marchandise est livrée à un horaire autre que celui prévu à l'origine.

Parallèlement au retard, certaines causes de responsabilité concernent directement la marchandise : il s'agit de la perte et de l'avarie.

La perte se définit généralement comme le fait d'être privé de quelque chose que l'on possédait. Il y a perte totale de la marchandise lorsque « *au lieu de destination le voiturier n'est à même de livrer aucun élément de la marchandise entre les mains de celui qui a droit de la réclamer, sans pouvoir indiquer qu'elle se trouve en un lieu où il est possible de la récupérer* »<sup>2</sup>. Dès lors, nous pouvons considérer qu'il y a une perte totale en l'absence de livraison.

A l'inverse, il y a perte partielle de la marchandise ou manquant en d'autres termes, lorsque « *le voiturier ne livre qu'une partie de l'envoi. La preuve de la perte partielle comporte celle de la remise d'un certain poids ou d'une certaine quantité de chose* »<sup>3</sup>.

---

2. Droit des transports terrestres et aériens, René Rodière, Barthélémy Mercadal, Dalloz, 1984 n°501.

3. René Rodière, Barthélémy Mercadal op.cit n°502.

Ainsi, il y aura une perte partielle, lorsqu'il y a livraison uniquement d'une partie de la marchandise.

L'avarie se définit comme « le mauvais état d'une marchandise saine et intacte au départ ou comme l'aggravation du mauvais état d'une marchandise par rapport à l'état qu'elle présentait au départ»<sup>4</sup>. Il en ressort, qu'en cas d'avarie, la livraison est tout de même effectuée. Cependant la marchandise n'est pas dans l'état dans lequel elle a été remise au transporteur.

Nous avons fait le choix d'examiner uniquement les cas de pertes et d'avaries en dépit de ceux liés au retard qui ne sont que rarement sujet à contentieux.

En France, jusqu'en 2003, la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) avait le monopole en matière de fret ferroviaire. Elle était la seule entreprise à circuler sur le réseau ferré national. Le 31 mars 2006, le secteur du transport ferroviaire interne a connu une libéralisation mettant fin à ce monopole.

Lors de l'opération de transport, l'expéditeur ou le destinataire confie des marchandises au transporteur. Sauf preuves contraires, ces marchandises sont considérées comme saines et en bon état. Parfois, elles arrivent à destination dans un mauvais état ou incomplètes. Il est important de pouvoir déterminer qui devra supporter la réparation de ces dommages subis par la marchandise.

Le législateur et la jurisprudence ont posé un principe de responsabilité du transporteur .

Nous avons constaté qu'il existe peu d'étude en la matière, c'est ce qui nous a encouragé à traiter de la question de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises en cas de pertes et d'avaries.

Ce thème étant vaste, nous axerons notre travail sur la question de savoir si le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire tel que présenté par le droit positif accentue ou au contraire atténue la responsabilité?

En d'autres termes, l'objectif sera de savoir si le régime de responsabilité du transporteur est favorable ou défavorable à la victime.

---

4. René Rodière, Barthélémy Mercadal op.cit n°503.

Lors du travail préparatoire, nous avons constaté le manque d'intérêt à la fois de la doctrine et de la jurisprudence pour le transport ferroviaire de marchandises qui se traduit par un faible nombre d'articles de doctrine et de notes de jurisprudence en la matière.

Pour comprendre le principe de responsabilité du transporteur ferroviaire, nous allons dans un premier temps étudier successivement sa nature et son régime.

Cette responsabilité s'inscrivant dans un cadre contractuelle, il est certain qu'il s'agit d'une responsabilité contractuelle. La difficulté se trouve sur la place de la responsabilité délictuelle dans ce système. Peut-elle être engagée sur la base d'un manquement à une obligation contractuelle ? Peut-elle être associée à la responsabilité contractuelle ?

Nous nous interrogerons aussi sur la notion de jeu successif des responsabilités et sur son lien avec la mise en jeu cumulative de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle.

Après avoir étudié la nature de la responsabilité contractuelle nous nous pencherons sur son régime. Le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire est en grande partie régi par le principe de présomption de responsabilité. Nous verrons en quoi cette présomption joue en faveur de la victime.

Ensuite nous envisagerons la réparation qui est l'aboutissement de l'engagement de la responsabilité du transporteur en nous posant la question de savoir si l'étendue de la réparation n'est pas défavorable à la victime ? N'existe-t-il pas une contradiction entre l'application de la présomption facilitant l'engagement de la responsabilité du transporteur et la réparation qui semble être insuffisante ?

Après avoir répondu à ces interrogations, nous verrons dans un second temps, la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.

Nous examinerons l'impact des règles de mise en œuvre sur l'engagement de la responsabilité puis comment le principe de responsabilité du transporteur ferroviaire peut être mis à mal, notamment par le biais des aménagements contractuels et des causes légales d'exonération.

Afin de mener à bien notre étude nous étudierons, dans un premier temps, le principe de responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises ( **Partie I** ) en envisageant la nature de cette responsabilité (**Chapitre 1** ) puis son régime (**Chapitre 2**). Dans un second temps, nous verrons la mise en œuvre de cette responsabilité (**Partie 2**) en observant la rigidité marquant cette mise en œuvre (**Chapitre 1**) ainsi que l'existence d'un mécanisme d'exonération du transporteur ferroviaire ( **Chapitre 2**).



# **PARTIE 1 :**

## **LE PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES.**

En droit français, la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises dans son activité interne est soumise à **l'article 1784 du Code civil** relatif à la responsabilité des transporteurs terrestres et fluviaux.

Cet article dispose que : « *Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure* ».

Ainsi le transporteur ferroviaire en sa qualité de voiturier est responsable de toutes pertes et avaries ne résultant ni de la force majeure ni d'un cas fortuit.

**L'article L133-1 du Code de Commerce** tel que suit : « *Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure* » confirme ce principe en distinguant les cas de pertes et d'avaries.

Afin de mieux comprendre le principe de responsabilité du transporteur ferroviaire nous allons étudier la nature de cette responsabilité (**Chapitre 1**) puis son régime (**Chapitre 2**).

# **Chapitre 1 : La nature de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises**

La nature de la responsabilité est importante car elle permet de déterminer son régime.

L'inexécution ou la mauvaise exécution d'une obligation, engage la responsabilité du débiteur de cette obligation. L'obligation étant l'essence du contrat de transport, la responsabilité du transporteur est de nature contractuelle.

Est-il possible d'engager la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises dans le cadre d'un contrat de transport sur le fondement de la responsabilité délictuelle ?

Il existe un principe d'application exclusive de la responsabilité contractuelle (**Section 1**) qui est sujet à controverses sur certains points (**Section 2**).

## **Section 1 : L'application exclusive de la responsabilité contractuelle.**

La responsabilité civile se compose de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle. En présence d'un contrat quelque soit sa nature, il existe un principe d'application d'exclusive de la responsabilité contractuelle.

Pour comprendre ce principe nous allons examiner dans un premier temps la notion de responsabilité contractuelle (**Paragraphe 1**) puis envisager dans un second temps le principe de non cumul des responsabilités (**Paragraphe 2**).

## **Paragraphe 1 : La notion de responsabilité contractuelle.**

Selon l'article 1147 du Code civil, « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi sa part.* ».

Bien que ne la mentionnant pas directement, cet article définit la responsabilité contractuelle. C'est d'ailleurs sur cette base que la jurisprudence a défini les principes en la matière.

La responsabilité contractuelle n'existe que lorsque les parties sont liées par un contrat valablement conclu. Pour être valable, une convention doit remplir les conditions de **l'article 1108 du Code civil**, c'est à dire le consentement, la capacité, l'objet certain et la cause licite. Ici, la nature du contrat est indifférente. Il peut donc s'agir d'un contrat civil comme d'un contrat administratif.

L'existence d'un contrat de transport ferroviaire de marchandises justifie la nature contractuelle de la responsabilité pouvant naître.

La jurisprudence soumet l'engagement de la responsabilité contractuelle à trois conditions : la faute, le préjudice et le lien de causalité<sup>1</sup>.

Les juges rappellent que : « *une faute contractuelle n'implique pas nécessairement par elle-même l'existence d'un dommage en relation de cause à effet avec cette faute* ». Il ressort de cet attendu l'importance du lien de causalité entre la faute et le préjudice. Pour que la responsabilité contractuelle du transporteur soit engagée, il faut que le débiteur est commis une faute dans l'exécution de son obligation entraînant un préjudice lié à cette faute.

De manière plus concrète, la preuve du lien de causalité est nécessaire car il est l'élément qui permet de déclencher la responsabilité du transporteur.

Par ailleurs, la preuve d'une faute et d'un préjudice ne présume pas celle de l'existence d'un lien de causalité. Cette preuve doit être apportée individuellement. L'ayant-droit doit donc successivement prouver l'existence de ces trois éléments.

---

1. Cour de cassation, Chambre civile 1, Bulletin transport 197 n°317 p. 215

Qu'en est-il de la nature de cette faute ? Pour déterminer la nature de la faute, il faut d'abord identifier son fait générateur. En matière contractuelle, il s'agit d'un manquement à une obligation.

Lorsque que le voiturier s'oblige à mettre tout en œuvre pour conduire la marchandise à bon port et dans les délais convenus, il sera tenu d'une obligation de moyens. Le voiturier peut aller plus loin en garantissant la bonne fin de l'activité de transport. Il aura donc une obligation de résultat .

A noter qu'il est plus avantageux pour le transporteur, de garantir la bonne fin de l'opération de transport car cela lui permet de mettre en confiance son cocontractant qui peut être l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise.

Cette distinction entre obligation de moyens et obligations de résultat est importante car elle permet de déterminer la nature de la faute recherchée. En présence d'une obligation de moyens, le créancier doit même, en cas de manquement à cette obligation, prouver que le débiteur à commis une faute dans l'exécution de son obligation.

A l'inverse, lorsqu'il s'agit d'une obligation de résultat , le seul manquement à cette obligation suffit à qualifier la faute sans rechercher si le débiteur à effectivement commis une faute dans l'exécution de son obligation.

Le préjudice s'entend comme un dommage causé volontairement ou involontairement à autrui. En transport ferroviaire de marchandises, le préjudice subi est généralement matériel mais peut aussi être moral.

Une fois encore, le constat d'un préjudice causé à une partie au contrat ne suffit à engager la responsabilité du voiturier. Il doit exister un lien de causalité entre la faute contractuelle et le préjudice.

Le lien de causalité est le fait que le premier élément soit à l'origine du second, qu'il en soit la cause. Et à l'inverse que le second élément soit l'effet du premier. Il s'agit d'un lien de cause à effet.

Le législateur, en son **article 1151<sup>2</sup>** du Code Civil de 1804 précise que le dommage doit être la « *suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention* ». Ainsi le lien entre la

---

**2. Article 1151 du Code Civil de 1804** : « *Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.* »

faute et le dommage doit être direct, c'est à dire que le dommage doit résulter exclusivement de la faute contractuelle.

La survenance d'un événement entre la faute et l'apparition du dommage brise la caractère direct du lien. Le dommage doit être la suite immédiate de la faute ; cela inclu qu'il ne doit pas se passer un laps de temps trop important entre la faute et l'apparition du dommage.

L'exigence d'un lien de causalité direct et immédiat réduit le champ des dommages pour lesquels la victime peut demander réparation. Cette conception étroite du lien de causalité joue dans une certaine mesure en défaveur de la victime.

En effet, dans la pratique il peut arriver qu'un dommage soit lié à une faute contractuelle mais qu'il ne le soit ni directement ni immédiatement.

Ce dommage bien que réellement subi par l'expéditeur ou le destinataire ne sera pas réparé par le voiturier bien que sa faute en soit une des ses causes. Dans cette hypothèse, la victime doit faire supporter seule les conséquences de ce dommage.

En présence d'un contrat, il est légitime de fonder l'action en justice sur la responsabilité contractuelle. Cependant la question se pose de savoir si, à coté de cette responsabilité, peut être engagé la responsabilité délictuelle. En d'autres termes, la question de savoir si les responsabilités contractuelle et délictuelle peuvent être engagées cumulativement.

## **Paragraphe 2 : Le principe de non cumul des responsabilités.**

Face à cette interrogation, la jurisprudence a posé un principe de non cumul des responsabilités<sup>3</sup>. En principe, la responsabilité contractuelle joue dès lors que le préjudice subi est lié à l'exécution du contrat.

La Cour de Cassation précise que l'article 1382 du Code Civil relatif à la responsabilité délictuelle ne peut être invoqué dans les rapports contractuels. Dans cet arrêt, les juges nous précisent que « *les dispositions du premier de ces textes, étrangères aux rapports des parties contractantes, ne peuvent être invoquées dans le cas d'un manquement commis dans l'exécution d'une obligation résultant d'une convention dont il ne saurait être fait abstraction pour apprécier la responsabilité engagée* »<sup>4</sup>

C'est ainsi que la responsabilité délictuelle ne peut pas être engagée pour un dommage lié à l'exécution d'un contrat. Dès lors qu'une faute contractuelle est à l'origine du dommage, la responsabilité délictuelle se trouve exclue.

D'après le doyen Rodière<sup>5</sup>, le principe de non cumul des responsabilités appelle les trois solutions suivantes en matière de contrat de transport.

En premier lieu, un principe de non concours des responsabilités contractuelle et délictuelle.

En effet, lorsqu'en vertu des règles applicables à la responsabilité contractuelle, un voiturier est libre de tout devoir de réparation, ni l'ayant droit ni le tribunal ne peuvent se baser sur les règles de la responsabilité délictuelle pour rechercher sa responsabilité ou pour condamner le transporteur<sup>6</sup>.

De fait, les règles relatives à la responsabilité délictuelle ne sont donc pas applicables là où c'est normalement celles de la responsabilité contractuelle qui s'appliquent. La responsabilité contractuelle ne peut donc pas être engagée en concours avec la responsabilité délictuelle.

En second lieu, un refus de l'option entre les deux régimes de responsabilité. La victime d'un dommage mettant en jeu la responsabilité contractuelle ne peut préférer à cette

---

3. René Rodière, Barthélémy Mercadal op.cit n°282

4. Cour de Cassation. Chambre civile 2, 26 mai 1992, *Bulletin civil*, 1992, II n° 154 p. 75

5. René Rodière, Barthélémy Mercadal op.cit n°507

6. Cour de Cassation, chambre civile 1, 28 juin 2012, *bulletin* 2012, I, n° 147

dernière la responsabilité délictuelle.<sup>7</sup>

L'invocation de la responsabilité délictuelle ne peut pas servir à contourner les règles de la responsabilité contractuelle.

L'ayant droit ne peut pas se baser sur le terrain de la responsabilité délictuelle dans le but d'échapper à l'application de certaines règles telles que l'article L133-3 du Code de Commerce sur la forclusion de l'action en justice, l'article L133-6 de ce même code sur la prescription ou au principe de validité des clauses limitatives d'indemnisation prévue par le contrat de transport.

Il n'est donc pas possible de choisir d'appliquer les règles de la responsabilité délictuelle afin d'avoir un régime favorable que celui qui aurait été en cas d'application de celui de la responsabilité contractuelle.

En troisième lieu, une interdiction d'appliquer pour une même action à la fois les règles de la responsabilité délictuelle et celles de la responsabilité contractuelle.

L'application distributive des différentes règles est interdite lorsque selon les règles de la responsabilité contractuelle le voiturier est tenu à la réparation du dommage.

En ce qui concerne le tiers étranger au contrat il est aussi tenu par ce principe de non cumul des responsabilité. Il ne peut pas lorsque le préjudice est liée à l'exécution du contrat, fonder son action sur une responsabilité délictuelle . Ainsi : il ne peut « se prévaloir contre le voiturier d'un contrat auquel il n'est pas partie, ni fonder son action sur une faute délictuelle cause du préjudice étant séparable de la mauvaise exécution du contrat de transport »<sup>8</sup>.

Il semble ressortir de cet attendu que le tiers ne peut ni engager la responsabilité délictuelle ni la responsabilité contractuelle du transporteur même si il a subi un préjudice.

Par conséquent, il ne peut agir en responsabilité contre le transporteur. Cette solution semble assez stricte dans le sens ou elle prive un tiers victime d'un dommage causé par l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat du droit à la réparation. Cette solution est au final défavorable au tiers victime.

En définitif ce principe de non cumul des responsabilités qui a été consacré et rappelé a

7. Cour de Cassation, chambre civile 1 , 6 mars 1945, Clinique Sainte-Croix; *D.* 1945, p. 217

8. Cour de Cassation, chambre civile 2, 5 décembre 1952, *bulletin transport* 1953, p 277.



plusieurs reprises par la jurisprudence est fondamental. Lorsqu'un dommage résulte d'une faute contractuelle les parties ne peuvent pas choisir le fondement de responsabilité sur lequel elle souhaite engager leur action.

Elles sont restreintes à l'application de la responsabilité contractuelle ,il en est de même pour les tiers qui bien que excluent du régime de la responsabilité contractuelle ne peuvent tout même pas invoquer la responsabilité délictuelle pour un dommage causé par l'exécution défectueuse d'un contrat.

Le principe de non cumul des responsabilités bien que clairement établie par la jurisprudence comprend quelques zones d'ombres notamment sur son champ d'application.

## **Section 2 : Un principe controversable sur certains points.** Bien que

Encre dans la pratique, le principe de non cumul de responsabilité semble risquer d'être mis à mal par le mécanisme de jeu successif des responsabilités (**Paragraphe1**) et d'autre part par l'adoption de positions critiquables par la jurisprudence sur la question de la possibilité un tiers de se baser sur la responsabilité délictuelle pour une faute contractuelle (**Paragraphe 2**) .

## **Paragraphe 1 : Un amalgame possible entre le mécanisme de cumul des responsabilités et celui du jeu successif de responsabilité.**

La doctrine évoque pour l'ayant droit une possibilité de faire jouer la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle et donc d'être indemnisé sur les deux fondements.

Selon un exposé du doyen Rodiere<sup>9</sup> , il existe une possibilité d'obtenir d'une part une indemnité liée au régime de responsabilité contractuelle et d'autre part des dommages et intérêts pour la réparation d'un préjudice né d'une faute délictuelle indépendante de la

---

9. René Rodière, Barthélémy Mercadal, op.cit, n°575.

mauvaise exécution ou inexécution du contrat de transport.

Cette vision semble à première vue contrecarrer le principe de non cumul des responsabilités. Cependant lorsque nous examinons cette hypothèse nous devons faire plusieurs observations.

Premièrement, nous devons relever que le fait générateur de ladite responsabilité délictuelle est une faute délictuelle et non pas une faute contractuelle.

Ainsi nous ne sommes pas dans le cadre contractuelle même si cette faute est postérieure à l'exécution d'un contrat. La faute peut donc avoir un lien avec l'exécution du contrat le fait qu'elle se produise hors de la période d'exécution suffit à la sortir du champ contractuelle et à la qualifier de faute délictuelle.

Deuxièmement l'auteur précise qu'il s'agit d'une faute indépendante de l'exécution du contrat. Par conséquent elle n'est pas soumise au régime de la responsabilité contractuelle et donc pas à celui du non cumul de responsabilité. Cette indépendance ne s'apprécie pas par rapport à la cause de la faute mais plutôt au moment où celle-ci s'est produite.

La jurisprudence a à plusieurs reprises affirmé cette solution ou en cas de faute postérieure à l'exécution d'un contrat, c'est la responsabilité délictuelle et non pas la responsabilité contractuelle du transporteur qui est engagée. Dans ces cas, la responsabilité délictuelle peut être engagée cumulativement avec la responsabilité contractuelle.

Cette affirmation de la non application du principe de non cumul de la responsabilité élargit le champ de la réparation dont peut bénéficier la victime.

En effet, avant ceci lorsque le cas de la faute postérieure se posait, il y avait une tendance à vouloir exclure la possibilité pour la victime d'être indemnisée sur le fondement délictuelle en raison de la proximité de la faute avec un contrat sans même réellement examiner son origine.

Cependant, dès lors que l'exécution du contrat de transport a pris fin, le voiturier peut être responsable sur la base de **l'article 1382 du Code Civil**, des dommages causés par ses fautes postérieures au contrat de transport. Ainsi les fautes du voiturier extérieures au contrat de transport engage sa responsabilité délictuelle. Ainsi les fautes du voiturier

extérieures au contrat de transport engage sa responsabilité délictuelle<sup>10</sup>.

En l'espèce, il s'agissait d'une livraison d'un colis par la SNCF à la mauvaise personne. Suite à cela la SNCF a été prévenu que le destinataire n'avait pas été livré. Ce n'est que deux après que la SNCF a averti la société expéditrice que le destinataire n'avait pas reçu la marchandise. La responsabilité du transporteur a été reconnue non pas pour ne pas avoir livré la marchandise à la bonne personne mais pour avoir été négligent quant au fait d'avertir l'entreprise expéditrice. Ici, c'est donc la responsabilité délictuelle car la faute qui est reprochée au transporteur est survenu après l'exécution de son contrat.

Par ailleurs, la responsabilité contractuelle du transporteur pourra dans cette affaire aussi être engagée par un titulaire du droit à l'action mais cette fois pour son manquement à son obligation de livrer la marchandise entre les mains de son destinataire.

Il s'agit la d'un jeu successif de responsabilité mettant en jeu la responsabilité contractuelle puis la responsabilité délictuelle. Ces deux notions de cumul de responsabilité et de jeu successif de responsabilité ne sont pas assimilables car dans la première le fondement pour les deux responsabilités est identique tandis que dans la seconde il s'agit de deux fondements distincts l'un contractuelle l'autre délictuelle.

Le jeu successif de responsabilité ne contrevient donc pas dans son application au principe de non cumul des responsabilités.

La possibilité d'engager successivement les responsabilités délictuelle et contractuelle peut s'avérer être un atout pour la victime . En cas de survenance de deux dommages distincts découlant d'une faute contractuelle et d'une faute extra contractuelle, elle pourra à la fois engager la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle du transporteur l'une après l'autre.

---

10. Cour de Cassation, chambre commerciale, 18 octobre 1988 ,non publié.

## **Paragraphe 2 : Une position critiquable de la jurisprudence sur la question de la possibilité d'un tiers de se baser sur la responsabilité délictuelle pour une faute contractuelle.**

Le tiers ne peut engager une action en responsabilité contre le transporteur sur la base d'un manquement contractuel. Étant extérieur au contrat il n'a pas de qualité à agir.

Dans un arrêt de principe les juges de la Cour de Cassation avait retenu qu' un tiers étranger au contrat ne pouvait« *se prévaloir contre le voiturier d'un contrat auquel il n'a pas été partie, ni fonder son action sur une faute délictuelle , la cause du préjudice étant inséparable de la mauvaise exécution du contrat de transport* »<sup>11</sup>

Cet attendu interdit au tiers de fonder son action sur la responsabilité délictuelle. Indirectement, il supprime son droit d'agir en justice contre le transporteur.

Cependant, dans deux décisions les juges des Cour d'Appel de Reims et de Paris semblent adopter des solutions opposées.

Dans le premier arrêt<sup>12</sup>, La cour a admis la recevabilité de l'action du propriétaire de la marchandise ; non partie au contrat, sur le plan de la responsabilité quasi délictuelle pour un dommage causé par une inexécution contractuelle.

En l'espèce, le transport de la marchandise avait fait l'objet d'un contrat de transport entre le transporteur et une entreprise de montage qui avait en charge d'acheminer les marchandises sur le chantier. Un dommage est survenu à la suite d'une inexécution contractuelle.

Le propriétaire de la marchandise, n'ayant pas de lien contractuel avec le transporteur n'était donc pas fondé à engager sa responsabilité contractuelle.

De plus qu'en vertu du principe de non cumul des responsabilités applicable aussi au tiers, le propriétaire ne pouvait pas non plus engager la responsabilité du transporteur sur un fondement délictuelle pour une faute liée à l'exécution du contrat.

En admettant cette action du propriétaire de la marchandise, la Cour d'Appel de Reims a

---

11. infra 8.

12. Reims, 8 juin 1982, *bulletin transport* 1983, p 382 note P Brunat.

donc porté atteinte au principe de non cumul des responsabilités et c'est en ce sens que cet arrêt critiquable.

Dans le second arrêt<sup>13</sup>, les juges ont admis l'action de l'assureur subrogé dans les droits du propriétaire de la marchandise sur la terrain de la responsabilité délictuelle écartant ainsi l'application des plafonds de limitation d'indemnisation.

Le propriétaire n'ayant pas de lien contractuel avec le transporteur et ayant subi un préjudice lié à l'exécution du contrat, n'était pas fondé à engager la responsabilité délictuelle du transporteur. Ici encore les juges de la Cour d'Appel de Paris sont allés à l'encontre du principe de non cumul des responsabilités.

Il ressort de ces deux arrêts, une possibilité pour un tiers au contrat d'invoquer la responsabilité délictuelle pour une faute contractuelle. Cette solution est une source d'insécurité.

Cette solution semble profiter aux tiers qui bien que extérieur au contrat de transport, ne sont pas toujours préserver des risques inhérents au transport c'est le cas notamment pour le propriétaire de la marchandise n'étant pas partie au contrat de transport.

Cependant du fait de la hiérarchie établissant la supériorité de la Cour de Cassation sur les Cour d'appel et du caractère minoritaire des décisions ayant adoptés cette solution, le principe demeure le non cumul de la responsabilité.

---

13. Paris, 20 décembre 1985, *bulletin transport 1986*, p 103 obs M Remond Guilloud.

## **CHAPITRE 2 : Le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises**

Le régime de la responsabilité du transporteur, inclut l'existence d'une présomption de responsabilité (**Section 1**) ainsi des règles relatives à la réparation (**Section 2**).

### **Section 1 : Un régime de responsabilité avantageux en apparence pour la victime : la présomption de responsabilité.**

Le régime de responsabilité prévu par le Code de Commerce et le Code civil met à la charge du transporteur ferroviaire de marchandise une présomption de responsabilité (**Paragraphe 1**) et met à sa charge l'apport d'une preuve lui permettant de se libérer de cette présomption (**Paragraphe 2**).

## **Paragraphe 1 : L'engagement de facto de la responsabilité du transporteur : la présomption de responsabilité.**

L'obligation est à la base de la responsabilité du transporteur. La détermination de la nature de l'obligation importe car elle permet de définir le régime de responsabilité.

Certains acteurs du transport, se limite à s'obliger à travailler dans les règles de l'art et donc ne garantissent pas le résultat. Ils sont donc tenu d'une obligation de moyens. C'est le cas du transitaire ou encore de l'entrepreneur de manutention.

A l'inverse le voiturier et donc le transporteur ferroviaire s'oblige à plus que réaliser avec soin l'opération qui lui est confié, il garantie aussi la bonne fin de cette dernière. Le transporteur ferroviaire est donc soumis à une obligation de résultat.

Il s'engage ainsi à acheminer la marchandise confié au lieu prévu et dans le même état que lorsqu'elle lui a été confiée.

En cas de mauvaise ou d'inexécution de cette obligation de résultat du transporteur, il sera présumé responsable du dommage causé sans qu'il y est obligatoirement commis une faute.

Le corollaire de cette obligation de résultat est la présomption de responsabilité. Le transporteur ferroviaire supporte donc à sa charge une présomption de responsabilité découlant de son obligation de résultat.

Cette présomption est posé par **l'article 1784 du Code Civil** et est répété et précisé par **l'article L133-1 du Code de Commerce** avec une nette distinction entre les cas de pertes ,d'avaries et de retard.

La présomption de responsabilité joue dès la prise en charge de la marchandise par les soins du voiturier jusqu'à sa livraison au destinataire de l'envoi.<sup>14</sup>Lorsque le transporteur n'émet pas de réserves lorsqu'il reçoit la marchandise, il est réputé avoir reçu la marchandise en bon état. Ainsi en cas de dommage sur la marchandise à la livraison, la

---

14. Article 9-5 des Conditions générales de vente du fret SNCF :

« Le contrat de transport prend naissance dès lors qu'une commande de transport a été transmise par le client, que cette commande ou, le cas échéant, une remise a été acceptée, que les documents de transport ont été établis, que l'envoi a été remis au point convenu et accepté par la SNCF. Le contrat de transport prend fin à la livraison de l'envoi au destinataire. Cette livraison est réputée effectuée dès la mise en place des wagons au point de livraison convenu.

responsabilité du transporteur ferroviaire sera engagée de plein droit.

La prise en charge de la marchandise coïncide avec la conclusion du contrat de transport, lors de la reconnaissance du wagon chargé par l'expéditeur.

En transport ferroviaire il y a une application de la thèse du contrat réel. En effet le contrat est conclu lorsque après avoir procédé à la reconnaissance, l'agent de la SNCF date et vise le contrat de transport dans l'encadrement prévu.

La présomption prend fin lors de l'enlèvement effectif et total de la marchandise par le destinataire de l'envoi.

De plus , selon le Doyen René Rodière : « *le principe qu'une faute prouvée du voiturier le rend responsable est d'ordre général sauf exceptions légales. Il opère dans les transports nationaux ou internationaux, quelque soit le genre de locomotion employé* »<sup>15</sup>. Cette solution a été confirmée par la jurisprudence.

Ce principe renforce la responsabilité du transporteur en cas de faute prouvée et semble dans ce contexte exclure la possibilité pour le transporteur d'écarter la présomption de responsabilité. Ainsi, la victime , est quasiment sûr de voir la responsabilité du transporteur engagée ceci lui étant favorable.

La présomption de responsabilité mis à la charge du transporteur n'est pas irréfragable. Elle peut écarter par le transporteur.

---

15. René Rodière, Barthélémy Mercadal, op.cit n°223  
Lamy transport, tome 1, 1992, n°305



## **Paragraphe 2 : L'exigence d'une preuve positive et formelle pour écarter la présomption de responsabilité à la charge du transporteur.**

L'article 1784 du Code Civil règle expressément la question de la charge de la preuve par la formule : « *les voituriers sont responsables... à moins qu'ils ne prouvent* ».

C'est donc au voiturier de prouver qu'il n'est pas responsable et donc que le dommage qui a été causé à la marchandise provient d'une cause qui lui est extérieur.

En analysant cet article à contrario, nous pouvons constater la réaffirmation du mécanisme de présomption de responsabilité. Il rappelle que le transporteur est responsable d'office sans que la victime n'ait à le prouver et qu'au contraire s'il considère que le dommage provient d'une cause extérieure c'est à lui et à lui seul de le prouver.

S'agissant d'une présomption de responsabilité et non d'une présomption de faute, le fait pour le transporteur de prouver ses diligences et son absence de faute ne suffit pas pour écarter la présomption.

En effet en matière d'obligation de résultat, l'absence de faute n'exonère pas le transporteur de sa responsabilité .

A cette fin, le transporteur doit apporter une preuve formelle et positif d'une cause d'exonération lui étant extérieur ayant causé le dommage faute de quoi il devra supporter les conséquences du dommage. Ainsi, «*il appartient à la SNCF de rapporter la preuve du cas d'exonération dont elle se prévaut... seule la démonstration d'une cause précise serait de nature à éliminer toutes les hypothèses possibles sur l'origine du sinistre*»<sup>16</sup>;

Le transporteur doit produire une double preuve : l'existence d'une cause d'exonération et celle d'un lien entre la cause et le dommage.

Cette solution semble assez sévère à l'égard du transporteur mais est justifiée par l'ampleur de son obligation. Le transporteur doit démontrer l'existence d'une cause précise. La preuve doit se faire par une constatations matérielles de telle sorte à ce qu'il n'existe aucun doute sur l'origine du sinistre. Une cause hypothétique ne suffit donc pas à qualifier l'existence d'une cause extérieur .

---

16. Paris, 27 janvier 1984, bulletin de transport 1984

Selon le professeur Mercadal : « si le voiturier se prétend libéré, il ne suffit pas d'émettre une hypothèse, si séduisante soit-elle en sa faveur, il doit établir quelle est l'origine, la cause du dommage et montrer que cette cause ne lui est pas imputable. »<sup>17</sup> . Ainsi pour être libératoire, la cause d'extérieur doit avoir un caractère certain.

La preuve libératoire à la charge du transporteur doit être précise et irréfutable. En matière de transport, le voiturier doit prouver que la perte ou l'avarie est imputable à un cas de force majeure ou un vice propre de la chose assimilable au fait de l'expéditeur ou du destinataire.

Dans les cas où la source du dommage demeure inconnue ou indéterminée, la présomption de responsabilité demeure et le transporteur doit indemniser la victime.

Ainsi lorsque le rapport de l'expert laisse subsister un doute, ce doute joue contre le débiteur de la preuve. De même qu'en cas de doute la responsabilité du transport est maintenue malgré le sens contraire du rapport d'expertise.

La preuve du lien de causalité, à l'instar de la preuve de l'existence d'une cause d'exonération doit être indiscutable. La relation entre la faute de l'expéditeur et le dommage pour lequel on demande réparation doit être certaine. Il s'agit d'une vision restrictive du lien entre le dommage et la cause extérieure. En effet le premier doit avoir été causé exclusivement par la seconde.

C'est après avoir apporté cette double preuve que le transporteur sera libéré de cette présomption de présomption de responsabilité et donc délié de toute obligation de réparation.

Ce régime de présomption rend passif le rôle joué par la victime, simplifiant ainsi l'engagement de la responsabilité du transporteur. Nous pouvons constater que ce régime est favorable à la victime car en mettant à la charge du transporteur le soin d'écarter la présomption de responsabilité, le législateur allège donc la victime.

---

17. Nîmes, 29 octobre 1980, *Bulletin Transport 1981*, p 256

## **Section 2 : Une remise en cause de l'efficacité de la réparation**

La réparation est la sanction du non respect de l'obligation contractuelle. La victime bénéficie donc de dommages et intérêts afin de réparer le préjudice qu'elle a subi. En effet, en vertu de **l'article 1142 du Code Civil** , « *toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur* ». Ainsi une telle obligation ne peut être résolue que par l'attribution de dommages et intérêts.

En cas de perte, la valeur de la réparation correspond au prix d'acquisition d'une chose semblable ou de la partie perdue.

En cas d'avarie, le montant de l'indemnité correspond à la différence entre la valeur qu'aurait eu la chose si elle n'avait pas été avariée et sa valeur effective du fait de l'avarie.

A noter que l'indemnité doit comprendre les frais de remise en état ou la baisse de sa valeur marchande. En effet, il existe un principe de réparation intégrale du préjudice subi.

Pour qu'il y a réparation il faut que l'ayant droit prouve l'existence d'un préjudice (**Paragraphe 1**) et que ce préjudice soit réparable (**Paragraphe 2**).

## **Paragraphe 1 : La preuve du préjudice à la charge de la victime.**

Le préjudice est le fait générateur de la responsabilité contractuelle. Pour que cette dernière soit engagée il faut que l'existence d'un préjudice soit prouvée.

La charge de la preuve incombe à la victime initiatrice de la procédure ce qui peut être de nature à la dissuader.

Conformément aux conditions d'engagement de la responsabilité contractuelle dégagées par la jurisprudence, l'ayant droit doit dans un premier temps prouver l'existence d'un contrat ainsi que sa qualité à agir.

En effet, **l'article 1315 du Code Civil** dispose que « *Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver...* » L'obligation étant l'élément central du contrat, la preuve de cette dernière passe obligatoirement par celle de l'existence d'un contrat valablement conclu.

Par la suite la victime doit prouver l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat. Elles se traduisent par le non respect d'une obligation contractuelle soit en partie soit dans sa totalité. Le transporteur ferroviaire étant tenu d'une obligation de résultat, le manquement à une obligation contractuelle constitue une faute susceptible d'engager sa responsabilité.

Le demandeur doit après avoir prouver la faute contractuelle, prouver l'existence d'un dommage, il s'agit de la preuve du fait matériel. Ce dernier se matérialise par la perte de la marchandise ou par son avarie.

Cette preuve ne suffit pas il faut encore que le dommage soit survenu pendant le transport. C'est à ce moment qu'interviennent les réserves. La non formulation de réserves par le transporteur lors de la réception de la marchandise présume qu'elle est en bon état. Au moment de la livraison, la formulation de réserves sur l'état de la marchandise par le destinataire suffit à prouver la présence d'un dommage. Dans cette hypothèse, le dommage sera réputé être survenu pendant le transport.

Par ailleurs, la jurisprudence a précisé qu'il revenait à la victime de démontrer la nature ainsi que l'importance du préjudice subi<sup>18</sup>. Concernant la nature, le dommage peut être matériel ou moral. Pour certains auteurs, tels que Aubry et Rau, l'existence de dommages moraux dans le cadre d'un transport de marchandises n'est pas concevable.

---

18. Lamy transport, tome 1, 1993 , n°361 et suivants

Cependant cette solution a été tout de même admise par la doctrine et par la jurisprudence bien que le dommage moral ne se rencontre que rarement dans les transports de marchandises.

Pour finir, l'ayant droit doit prouver un lien de causalité entre le dommage et la faute contractuelle. Ce lien peut dans certains cas s'avérer difficile à prouver et générer des doutes notamment quant à l'origine réel du dommage. L'ayant droit devra donc prouver avec certitude ledit préjudice à été causé par l'inexécution ou la mauvaise exécution d'une obligation contractuelle.

Au final , même si l'ayant droit n'a pas à prouver la responsabilité du transporteur, mais plutôt l'existence du préjudice, cette charge demeure lourde pour ce dernier et peut être de nature à le dissuader d'engager la responsabilité du transporteur. De plus la preuve du préjudice nécessite souvent le recours à des experts entraînant pour la victime un coût qui peut être important dans certains cas.

Ainsi contrairement à ce que laisse paraître le principe de présomption de responsabilité, la victime joue tout de même un rôle très actif dans l'engagement de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.

La finalité de l'engagement de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises est la réparation du préjudice. Cependant tous les préjudices ne sont pas réparables.

## **Paragraphe 2 : La limitation du préjudice réparable au préjudice prévisible, immédiat et direct**

**L'article 1150 du Code Civil** dispose que : « le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée ».

Ainsi sauf en cas de dol, ne sera pris en compte pour l'indemnisation uniquement les préjudices qui pouvait être prévu lors de la conclusion du contrat de transport.<sup>20</sup>Le préjudice éventuel n'est donc pas réparable.

Dans un premier temps, la jurisprudence affirme que la prévision d'un dommage s'entend dans son montant et non pas dans sa cause<sup>21</sup>.

Cette solution a fait l'objet d'un revirement, désormais la prévisibilité d'un dommage ne porte que sur ses éléments constitutifs, elle est donc basée non plus sur la somme à réparer mais bien sur la nature du dommage.<sup>22</sup>

En matière de transport, plus précisément en cas de pertes et d'avaries, une importance est accordée aux mentions portées sur le contrat de transport. Ainsi il faut prendre en compte ces dernières pour déterminer si les conséquences dommageables de la mauvaise exécution ou de l'inexécution était prévisibles .<sup>23</sup>

La jurisprudence a dressée avec le temps, une liste non exhaustive des mentions à prendre en considération parmi lesquelles figurent : la nature de la marchandise, la profession ou la qualité de l'expéditeur ou du destinataire, le régime de transport choisi par l'expéditeur, l'époque de la remise au transport et le lieu de destination de la marchandise.

L'aspect du colis remis au transport peut aussi être pris en compte pour la détermination du caractère prévisible du dommage subi par la victime.

---

20. **Article 1150 du Code Civil de 1804** : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée. »

21. Cour de Cassation, Chambre Commerciale, 04 mars 1965, JCP 65 1965 éd G II 14219, note René.Rodière.

22. Cour de Cassation, chambre civile, 7 juillet 1924, S. 1925. 1. 321, not R. Lescot.

23. V.L. Brunat, l'appréciation du préjudice prévisible dans le contrat de transport de marchandises, BTL1970, p54

**L'article 1151 du Code civil** précise que même en cas de dol ou faute lourde, ne sera pris en compte uniquement que le préjudice certain immédiat et direct à une inexécution ou à une mauvaise exécution d'une obligation contractuelle.

Cet article ajoute un second critère , celui du caractère immédiat et direct du préjudice réparable. Ainsi pour être réparé, un préjudice doit être la suite immédiate et directe de la de la faute contractuelle.

L'appréciation du caractère direct et immédiat est délicat. Le doyen Rodiere propose de retenir que : *« le débiteur est tenu de réparer les dommages dus à son inexécution ou à sa mauvaise exécution, s'ils n'ont pas été produit par l'interposition, dans la chaîne des causes et des effets, d'un élément extérieur à cette faute même, que cet élément provienne du créancier, d'un tiers ou tiennent aux circonstances ».*

Ainsi le dommage est direct lorsqu'il découle du faute contractuelle sans l'interposition d'une cause étrangère.

Les critères de prévisibilité et de lien direct et immédiat avec le dommage sont cumulatifs. Les juges examinent dans un premier temps la question de la prévisibilité du dommage puis celle du lien entre la faute et le dommage.

Ainsi un dommage étant la conséquence directe et immédiate d'une inexécution contractuelle ne sera pas pris en compte dès lors qu'il n'était pas prévisible au moment de la conclusion du contrat.

A noter, que l'étendue du dommage réparable est très étroite. De plus, les dommages directs et immédiats sont plus étroits que les dommages prévisibles car c'est en leur sein que l'on retient les premiers.

Cette perception étroite du préjudice réparable, joue au final en défaveur de la victime, car réduit ses chances d'être indemnisé. Ainsi la part de la réparation apparaît être dans certains cas minime au regard des pertes réellement subies par la victime du fait de l'imprévisibilité et du caractère indirect de ce dommage .

Le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandise semble être favorable à la victime notamment au regard du principe de présomption de responsabilité en dépit de la charge de la preuve du préjudice supporté par la victime.

Cependant les règles de réparation semble jouer en sa défaveur notamment en réduisant les possibilités pour la victime d'être indemnisé en cas de survenance d'un dommage lié l'exécution du contrat. Il s'agit des règles de la responsabilité du transporteur, qu'en est-il de sa mise en œuvre ?



**PARTIE 2 :**

**LA MISE EN ŒUVRE DÉLICATE  
DU PRINCIPE DE  
RESPONSABILITÉ DU  
TRANSPORTEUR  
FERROVIAIRE**

# **CHAPITRE 1 : Une mise en œuvre de la responsabilité du transporteur marqué par la rigidité**

La mise en œuvre correspond à l'application du régime de la responsabilité du transporteur. Le voiturier subit une mise en œuvre stricte des principes liés à la responsabilité notamment en raison du faible nombre des clauses de responsabilité (**Section 1**) et des règles relatives à l'action en justice (**Section 2**).

## **Section 1 : Une liste restreinte et exhaustive des causes de responsabilité.**

La pratique retient un nombre restreint de causes de responsabilité. Il s'agit de la perte, de l'avarie et du retard. Le cas des déchets de route, s'apparente à la perte mais n'engagera pas la responsabilité du transporteur en raison du faible pourcentage de la perte sur le poids de la marchandise.

La perte et l'avarie étant les causes portant le plus à litige en matière de transport de marchandises, nous nous limiterons donc à elles dans notre développement.

Ces causes doivent être constatées pour engager la responsabilité du transporteur. Ce constat peut poser des difficultés à la fois pour le transporteur comme pour la victime.

Afin de mieux comprendre ces causes de responsabilité nous examinerons successivement les notions de perte (**Paragraphe 1**) et celle d'avarie (**Paragraphe 2**).

## **Paragraphe 1 : La notion de perte.**

Il existe une distinction entre la perte totale et la perte partielle. Le critère de distinction est l'existence ou non d'une livraison.

Concernant la perte totale, elle ne joue pas lorsque le transporteur effectue une livraison au destinataire même si elle est exécutée avec retard<sup>24</sup>. La perte totale sera retenue dans les cas où la marchandise a été égarée ou livrée à un tiers par erreur.

A l'inverse de la COTIF en transport international, le droit français ne prévoit pas ni de délai de présomption de perte ni de droit à la récupération de la marchandise au cas où elle sera retrouvée si elle a fait l'objet d'une indemnisation.

Ces lacunes du droit sont préjudiciables à la victime car elles peuvent, d'une part, allonger dans le temps les procédures d'indemnisation du fait de la nécessité de prouver la perte et, d'autre part, de l'obligation de racheter une nouvelle marchandise même dans les cas où elles seraient finalement retrouvées.

La question de la livraison des contenants vides de la marchandise s'est posée. S'agit-il tout de même d'une perte totale ?

Le doyen Rodière répond en affirmant qu'il ressort de la définition de la perte totale que la livraison par un voiturier d'un récipient vide qui lui avait été confié plein ne constitue pas une perte totale malgré l'absence de valeur du récipient.

Il précise néanmoins qu'une telle solution n'est pas correcte et que la définition de la perte totale doit s'entendre de manière raisonnable. Ceci laissant aux juges une marge de manœuvre dans l'appréciation de la perte pouvant être favorable comme défavorable à la victime et faisant naître un aléa.

Concernant la perte partielle, il peut s'agir d'un manquant en nombre ou un manquant en masse. Il y a perte partielle lorsque le destinataire récupère une partie de la marchandise. Pour établir la perte, il faut se référer aux mentions présentes sur le contrat de transport..

Le problème qui se pose est celui de la vérification de la masse lors de la remise de la marchandise.

---

24. René Rodière , Barthélémy Mercadal, op.cit, n°501.

Par exemple, les Conditions Générales de Vente du Fret SNCF prévoit que la SNCF est « garante de la masse déclarée par l'expéditeur si elle ne la vérifie pas ou de la masse rectifiée le cas contraire, à moins qu'elle n'établisse que la différence de masse éventuellement constaté provient d'une erreur, d'une déclaration inexacte ou d'un vice propre de la chose »<sup>25</sup>.

Ainsi dans la majeure partie des cas, le transporteur se trouvant dans l'incapacité de vérifier la masse lors de la remise de la marchandise en raison notamment de l'emballage n'a pas le choix que d'accepter le poids inscrit par le client ; ceci pouvant par fois lui poser préjudice.

La perte partielle soulève aussi la question de l'intégrité des plombs. Selon une jurisprudence constante, l'intégrité des plombs à l'arrivée ne suffit pas à démontrer que la marchandise n'a pas été volé au cours du transport car cela ne démontre pas que la livraison est resté intacte.<sup>26</sup>

Cependant il s'agit d'un début de preuve qui, conjugué avec d'autres éléments, peut conduire à l'irresponsabilité du transporteur.

L'appréciation de cette question doit dépendre de circonstances propres à chaque cas d'espèce telle que la nature de la marchandise.

Nous pouvons constater une certaine sévérité à l'égard du transporteur. En effet, c'est à lui que revient la charge de vérifier et garder la marchandise à cette fin et doit tout mettre en œuvre pour éviter sa perte. Il lui incombe la charge de la preuve du poids de la marchandise et doit prouver avec certitude que le dommage n'est pas survenu pendant le transport tant bien même que certains indices laissent penser le contraire tel que le bon état d'un plomb à l'arrivée de la marchandise.

---

25. Article 10.4 CGV SNCF Fret : La SNCF est garante de la masse déclarée par l'expéditeur, ou constatée par elle même ou par un autre transporteur, sauf s'il est établi que la différence éventuellement constatée provient d'une erreur, d'une déclaration inexacte de l'expéditeur, ou du vice propre de la chose.

26. Cour de Cassation, chambre commerciale, 28 décembre 1950, *bulletin transport* 1951 p 144.

## **Paragraphe 2 : La notion d'avarie.**

L'avarie est la deuxième cause récurrente de responsabilité en matière de transport de marchandise. L'avarie peut prendre plusieurs formes, il peut s'agir de bris, casse, rouille, mouille, coulure, altération ou blessures d'animaux.

La constatation de l'avarie suppose la vérification avant le transport de l'état de la marchandise. Lorsque la marchandise se trouve dans un mauvais état, le transporteur se doit d'émettre des réserves faute de quoi il sera réputé avoir reçu les marchandises en bon état. En pratique, le transporteur n'a pas la possibilité de vérifier la marchandise avant son transport car il la reçoit enfermée dans des colis ou chargée dans des wagons plombés. Le transporteur peut se libérer de cette présomption de remise en bon état mais c'est à lui d'apporter la preuve de l'état antérieur de la marchandise avant la conclusion.<sup>27</sup>

Sur ce point, se trouve une difficulté que rencontre le transporteur en cas d'avaries. En l'absence de réserves, et bien qu'il soit évident que le dommage litigieux ne soit pas survenu pendant le transport, le transporteur sera tout de même tenu responsable de ce dommage en raison de la présomption de bon état de la marchandise pesant sur lui à moins qu'il ne réussisse à prouver l'antériorité des avaries par rapport au transport.

L'inaptitude à l'emploi est un des critères de distinctions entre la perte et l'avarie. L'avarie s'entend comme la détérioration partielle de la marchandise. Dans les cas où cette détérioration de la marchandise la rend inapte à l'emploi, on parle non plus d'avarie mais de perte. La qualification d'avarie n'est donc pas systématique en cas de détérioration de la marchandise ; il faut vérifier si son état la rend apte à l'emploi économique.

Le dommage sera qualifié d'avarie uniquement s'il provient d'un choc anormal survenu durant le transport. Il faut distinguer les chocs normaux des chocs anormaux. Pour les premiers, il s'agit de chocs inhérents à l'exploitation ferroviaire notamment lors de l'accrochage des wagons ou lors des manœuvres de triage. Ces chocs normaux ne peuvent être reprochés au transporteur ferroviaire<sup>28</sup>. En effet, l'expéditeur doit effectuer le chargement dans des conditions de transports normales de telle sorte que la marchandise supporte la durée et les exigences du transport. La jurisprudence considère que les chocs normaux à l'inverse des chocs anormaux ne laissent aucune trace<sup>29</sup>.

---

27. Paris, 21 janvier 1953, *bulletin transport* 1953 p 348

28. Cour de Cassation, chambre commerciale, 31 janvier 1955, *bulletin transport* 1955 p 120

29. Paris, 12 novembre 1932, DH 133, somm 25).

Le transporteur ferroviaire est responsable des chocs dit anormaux souvent qualifiés de violents ou très violents<sup>30</sup>. Ainsi lorsqu'un dommage survient du fait d'un choc normal, le transporteur ne sera pas responsable quelque soit l'ampleur de ce dommage. Cette solution est critiquable car elle va en l'encontre de l'intérêt de l'expéditeur.

De plus, le critère de distinction entre les chocs normaux et anormaux qui semble être la présence ou non de traces sur la marchandise semble incertain et non fiable.

## **Section 2 : L'exercice de l'action en justice soumis à des règles spécifiques.**

La spécificité de l'action en responsabilité contractuelle dans le cadre d'un contrat de transport se trouve au niveau du titulaire de l'action (**Paragraphe 1**) et du délai de prescription (**Paragraphe 2**).

### **Paragraphe 1 : Le titulaire de l'action en justice : la personne qui subit effectivement le préjudice.**

L'action en responsabilité est subordonnée à la recevabilité de l'action. Le Code de Procédure Civile prévoit que pour agir en justice, une personne doit avoir une qualité à agir ainsi qu'un intérêt à agir faute de quoi son action sera déclarée irrecevable.

Par ailleurs, **l'article 122 du Code de Procédure Civile** définit la fin de non recevoir comme « *tout moyen qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa demande, sans examen au fond, pour défaut de droit d'agir, tel le défaut de qualité, le défaut d'intérêt, la prescription, le délai préfixe, la chose jugée* ».

La qualité à agir découle de la possession d'un titre ou d'un droit. Le débiteur d'une obligation contractuelle a donc une qualité à agir en cas de litige. L'intérêt à agir peut être matériel, moral ou la conséquence de l'application d'une loi. Ainsi, les parties au contrat ont un intérêt à agir.

---

30. Tribunal de commerce Seine, 2 juin 1947, *bulletin transport 1947 p 198*

En transport, selon l'**article L132-8 du Code de Commerce** : « *La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier* ». Ainsi, le contrat est formé par la lettre de voiture qui lie l'expéditeur et le voiturier.

Ce texte fait naître un lien de droit entre les deux parties en raison du contrat de transport. Le destinataire qui n'est pas initialement partie au contrat de transport, sera fondé à y adhérer à condition que l'expéditeur consente en sa faveur une stipulation pour autrui. Le contrat de transport qui était bilatéral devient tripartite et crée un lien de droit entre le transporteur, l'expéditeur et le destinataire.

La jurisprudence précise que le destinataire peut adhérer de son propre chef, au contrat en acceptant la livraison<sup>31</sup> ou en mettant en demeure le voiturier de livrer . Ainsi, il devient détenteur d'un droit d'agir contre le voiturier, et pourra l'exercer à condition de prouver son préjudice.

A noter que lorsque le destinataire refuse la livraison de la marchandise en raison de son état, il conserve tout de même son droit d'action à l'inverse des cas où il refuse la livraison dès le départ ou encore d'adhérer au contrat de transport

Cette solution élargit le champ des personnes détenant une qualité à agir dans une opération de transport. Elle est intéressante car il arrive que le destinataire, propriétaire de la marchandise, ne soit pas directement partie au contrat. En cas de pertes, c'est lui qui subi directement le préjudice. Il est donc normal qu'il puisse demander la réparation de son préjudice bien que n'étant pas directement lié au contrat car n'étant pas visé par les obligations du contrat de transport.

Le droit d'agir appartient uniquement aux parties au contrat et donc dans le cadre du transport de marchandises au voiturier, à l'expéditeur et au destinataire. A des fins de sécurisation de la relation contractuelle, les parties sont expressément dénommés dans le contrat de transport qui mentionnent leur nom et adresse évitant ainsi toute confusion sur l'identité des cocontractants.

En droit transport interne, l'expéditeur et le destinataire sont autorisés à agir en concours contre le voiturier en cas de survenance d'un dommage<sup>32</sup> .

---

31. CA Paris, 16 juin 1970, bulletin transport 1970 p. 294 .

32. CA Paris, 31 mai 1930, bulletin transport 1937 p 45.

En effet, du fait de la stipulation pour autrui le destinataire est fondé à agir contre le voiturier en cas d'inexécution. Cependant l'expéditeur conserve son droit d'agir<sup>33</sup>. Il pourra donc agir contre le voiturier dès lors qu'il justifie d'un préjudice.

Ainsi, l'action du l'expéditeur n'empêche pas celle du destinataire dès lors que ce sont des préjudices qui leur sont propre.

L'action doit être engagée par celui qui subit effectivement le préjudice. Il s'agit donc de la personne au risque de laquelle voyage la marchandise. Ainsi, lorsqu'un dommage survient sur une marchandise voyageant au risque du destinataire c'est à lui d'engager la responsabilité du transporteur.

De plus, la concurrence des actions entre l'expéditeur et le destinataire doit faire preuve de discipline. En effet, un même dommage ne peut pas être réparé deux fois.

Ainsi, le transporteur peut voir sa responsabilité simultanément engagée par l'expéditeur et le destinataire mais ça doit être pour chacun leur propre préjudice. <sup>34</sup>. Il existe donc une hiérarchie ; pour un même préjudice, l'expéditeur sera le premier fondé à engager la responsabilité du transporteur. C'est uniquement s'il ne le fait pas que le destinataire pourra le faire.

La victime d'un dommage lié à l'exécution du contrat de transport, pourra engager la responsabilité du transport en qualité d'expéditeur ou de destinataire dès lors qu'elle justifie d'un préjudice qui lui est propre. Ce principe est donc assez protecteur des intérêts de la victime.

L'ayant-droit dispose d'un délai après lequel il ne pourra plus agir en justice. Ce délai fixé par la loi ou les parties est important et doit impérativement être respecté.

---

33. Cour de Cassation, assemblée plénière, 22 décembre 1989, bulletin transport 1990, p27.

34. René Rodiere, Barthélémy Mercadal, op.cit n°283



## **Paragraphe 2 : Une prescription annale dérogatoire du droit commun de la prescription**

La prescription correspond à la durée légale après laquelle une action quelque soit sa nature n'est plus recevable.

Depuis la réforme du droit des prescriptions civiles apportée par la loi n°2008-561 du 17 juin 2008 , le délai de prescription de droit commun est de 5 ans. En effet, l'article 2224 du Code de Procédure Civile dispose que « Les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer ».

En matière de transport terrestre, les actions sont soumises aux dispositions du Code de Commerce. **L'article L 133-6** prévoit que « *Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité* ». Ainsi ? L'ayant-droit victime d'une perte ou d'une avarie a un délai d'un an pour engager la responsabilité du transporteur au-delà duquel son action ne sera plus recevable. L'action en responsabilité doit être engagée dans l'année suivant la livraison ou la date où la marchandise aurait dû être livrée.

Un délai de prescription inférieur à un an prévu dans les conditions générales de la SNCF ne peut se substituer au principe de prescription annale.

Ce principe élimine les risques d'abus du transport, en rapport avec la liberté contractuelle. En effet, dans l'intérêt de la victime, le transporteur ne peut stipuler un délai plus court pour l'exercice de l'action en justice.

Les articles 2240 et suivant du Code Civil dresse une liste exhaustive des moyens d'interruption de la prescription parmi lesquels la reconnaissance des droits du demandeur et la demande en justice. Le délai de prescription est interrompu en cas d'empêchement légale, convention des parties, force majeure et la décision des parties de recourir à la médiation.

Cette liste renforce le caractère impératif de cette prescription notamment au regard du nombre de causes d'interruption de la prescription.

La dérogation en matière de transport, relative à la prescription semble favorable au transporteur et donc défavorable à la victime. En effet, en raccourcissant le délai de prescription, le législateur impose à la victime la mise en œuvre rapide de l'action en justice ; ce qui n'est pas toujours facile notamment du fait des exigences de preuve ou de la spécificité du transport.

En cas de survenance d'un dommage lié à une inexécution contractuelle, le transporteur détient tout de même un moyen d'échapper à sa responsabilité. Il s'agit du mécanisme d'exonération.

## **CHAPITRE 2 : L'exonération ou limitation: un obstacle a la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur ferroviaire**

En raison de son rôle de garant de la marchandise, le transporteur sera responsable en cas de pertes ou d'avaries. Cependant dans la pratique, il existe une possibilité pour le transporteur de s'exonérer de cette responsabilité.

Le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité soit en raison de causes prévues par la loi (**Section 1**) ou par l'exercice de la liberté contractuelle (**Section 2**).

### **Section 1 : Une exonération prévue par la loi.**

L'article L133-1 du Code de Commerce dispose que « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure ». Il ressort de cet article qu'il existe deux causes d'exonération du transporteur. En effet, il sera exonéré de sa responsabilité si le dommage résulte pour les pertes de la force majeure et pour l'avarie de la force majeure ou du vice propre de la marchandise.

Pour bénéficier de cette exonération, le transporteur devra prouver à la fois l'existence d'une cause d'exonération et celle d'un lien de causalité entre le dommage et cette cause.

Afin de mieux comprendre ce mécanisme d'exonération, nous examinerons successivement les notions de vice propre de la marchandise ( **Paragraphe 1**) puis celle d'avarie (**Paragraphe 2**).

## **Paragraphe 1 : L'existence d'un vice propre ou la faute du destinataire ou expéditeur.**

Le vice propre de la marchandise est une cause qui ne joue qu'en cas d'avaries.

Selon Josserand, le vice propre désigne : « toute prédisposition de la marchandise à se détériorer au cours de l'exécution du transport et procédant soit de sa nature, soit de défauts dont elle peut être spécialement atteinte, ou encore de l'absence ou de l'insuffisance de l'emballage »<sup>35</sup>.

Le Doyen Rodière a analysé cette notion. Il en déduit que le vice propre de la marchandise est en lien direct avec sa nature. Il poursuit en affirmant qu'à l'inverse de la perte et l'avarie qui sont des risques de transport, le vice propre est un risque de la propriété. Il est donc naturel que le transporteur ne soit pas tenu par tout dommage lié à la nature de la marchandise et donc au risque de propriété<sup>36</sup>. Par ailleurs, le défaut d'emballage qui logiquement devrait être rattaché au fait de l'expéditeur, est très souvent assimilé au vice propre de la marchandise<sup>37</sup>. Il faut faire une distinction entre la fragilité de la marchandise et le vice propre. En effet pour que cette fragilité soit considérée comme un vice propre, il faut qu'elle soit accompagnée d'un défaut d'emballage de la marchandise.

Il existe tout de même un lien entre la fragilité de la marchandise et le vice propre. En effet, la fragilité de la marchandise induit son inaptitude à supporter sans risques les exigences du transport.

Il en ressort que le vice propre est une caractéristique propre à la marchandise qui la prédispose à être détérioré du seul fait de son déplacement. Ainsi, elle ne pourra donc pas supporter les risques normaux du transport dont le transporteur n'est pas responsable.

La perte ou l'avarie sera réputé résultant uniquement d'un vice propre de la marchandise lorsque l'élément générateur du dommage est la nature intersecte de la marchandise ou l'état dans lequel elle a été remise au transporteur.

La jurisprudence considère que le défaut d'un conteneur et son mauvais état constitue un

35. Lamy transport, tome 1, 1993 n°403

36. René Rodière, Barthélémy Mercadal op.cit n°283.

37. Lamy transport, tome 1, 1993 n°403

vice propre de la marchandise. Par conséquent le transporteur ne pourra être tenu responsable en cas de survenance d'un dommage dans ces conditions.

Les juges nuancent cette solution en évoquant la nécessité de vérifier si le transporteur pouvait ou non déceler cette défectuosité lors de l'opération de reconnaissance du wagon.

En cas de pertes ou d'avarie causé par le vice propre de la marchandise, le transporteur doit apporter une double preuve à la fois celle de l'existence d'un vice propre sur la marchandise et le lien entre ce vice et la survenance du dommage. Le constat du lien de causalité par le juge suffit à exonérer le voiturier. La preuve du vice propre est ouverte.

L'exonération du transporteur en raison du vice propre de la marchandise s'applique à la fois au destinataire comme à l'expéditeur. Ainsi en cas de procès initié par le destinataire, il peut invoquer directement le vice propre de la marchandise contre le transporteur sans appeler l'expéditeur au procès.

La notion de vice propre de la marchandise semble s'apprécier de manière assez large. En effet , les juges semble apprécier l'existence d'un vice propre sans obligatoirement s'intéresser à sa nature.

## **Paragraphe 2 : La force majeure et le cas fortuit**

Les notions de force majeure et de cas fortuit peuvent jouer en cas de perte comme en cas d'avarie. Certains auteurs ont imposé une distinction entre la force majeure et le cas fortuit en prenant comme critère le caractère exonération. Selon eux, le cas fortuit ne possède pas un caractère exonératoire qui est réservé exclusivement à la force majeure<sup>38</sup>.

Cependant, cette théorie de la dualité n'a eu qu'un nombre faible de partisans, laissant place à une théorie assimilant la force majeure et le cas fortuit. De plus, la jurisprudence constante utilise ces deux termes en tant que synonyme.<sup>39</sup>

La doctrine définit la force majeure comme un événement qu'on ne peut, dans sa cause ou dans ses effets, ni prévoir ni éviter malgré toutes les soins apportés pendant l'exécution du contrat.<sup>40</sup>

La jurisprudence retient initialement trois caractéristiques de la force majeure : imprévisible, irrésistible et extérieur. Elle opère un revirement sur la question de l'extériorité en jugeant dans une affaire que la maladie pouvait être considérée comme un cas de force majeure malgré le fait qu'elle ne soit pas extérieur à la personne qui s'en prévaut.

Dans une décision du 14 avril 2006, l'Assemblée Plénière a réaffirmé en matière contractuelle les caractères classiques de la force majeure : l'imprévisibilité et l'irrésistibilité.<sup>41</sup>

Ainsi les juges semblent exclure le critère d'extériorité pour la définition de la force majeure ; cette exclusion facilitant ainsi la reconnaissance de la force majeure et jouant donc en faveur du transporteur.

---

38. Exner, la notion de force majeure, la théorie de la responsabilité dans le contrat de transport. Paris 1892

39. Cour de Cassation, 7 mai 1946, *D* 1946, 325.

40. CA Aix en Provence 19 juin 1980, *bull transp* 1981 p 103 et sa note

41. Cour de Cassation, chambre commerciale 6 février 1973, *JCP* 73 éd G II 17501 note René Rodière, *bulletin de transport* 1973

L'imprévisibilité et l'irrésistibilité doivent être appréciées de façon relative et raisonnable faute de quoi ces risques ne pourront jamais se rencontrer.

Par ailleurs, ni la guerre ni la grève, ne constituent des cas de force majeure en raison de leur caractère imprévisible. Malgré ce principe dans certaines décisions, des conséquences de la guerre tel qu'un tir d'obus seront reconnus comme de la force majeure.

Nous nous apercevons qu'il s'agit d'une appréciation au cas par cas. Ce mode d'appréciation augmente l'aléa auquel la victime doit faire face et augmente les chances du transporteur d'être exonéré de sa responsabilité en fonction de la vision des juges de la force majeure et des faits.

Le risque de la survenance de l'événement ne doit pas être normalement prévisible. L'imprévisibilité exigée par les juges n'est donc pas absolue. Il en est de même pour l'irrésistibilité ; elle doit être appréciée à l'échelle humaine au regard de la morale sociale. Cependant les juges précisent qu'un risque rendant l'exécution d'une obligation plus onéreuse ou plus difficile n'est pas irrésistible.

Les juges procèdent un examen de fait dans chaque affaire pour déterminer si un événement revêt les caractères de la force majeure. En effet aucun événement n'est de plein droit irrésistible et imprévisible.

Dans certains cas un événement naturelle constitue un cas de force majeure à condition qu'il soit d'une intensité exceptionnel au regard du lieu et de l'époque ou il se produit notamment. En outre, les ordres de l'autorité légitime, la réquisition de la marchandise constitue des causes exonérations à condition d'être irrésistible et imprévisible et de ne pas résulter d'une faute de l'expéditeur. Il s'agit du fait du prince.

Nous pouvons constater ici encore une vision large et au cas par cas , de la notion de force majeure.

## **Section 2 : Des moyens pour le transporteur d'aménager à l'avance sa responsabilité : les clauses**

Les clauses contractuelles émanent de la volonté des parties. Elles correspondent à leur volonté aux mieux le contrat à leur intérêt. Il faut distinguer les clauses indirectes de responsabilité qui ne portent pas directement sur la responsabilité mais qui par leur objet.

vont conduire à la limitation de la responsabilité (**Paragraphe 1**) des clauses directes de responsabilité (**Paragraphe 2**) .

### **Paragraphe 1 : Une validité conditionnée des clauses de responsabilité.**

A l'origine, ni les articles du Code Civil ni ceux du Code de Commerce ne mentionnait la question de la validité des clauses de responsabilité.

La jurisprudence estimait qu'il n'était possible pour le transporteur de s'exonérer de sa responsabilité et donc considérait les clauses de responsabilité nulles.<sup>42</sup>

Le législateur a tranché la question par le biais de la Loi Rabier du du 17 mars 1905. Elle affirme la nullité des clauses d'exonération de responsabilité. Ainsi, ne vont valables les clauses supprimant la responsabilité du transporteur.<sup>43</sup>

La loi fixe cinq conditions pour que la nullité d'une telle clause soit prononcée.

Il doit s'agir d'une clause, insérée dans un contrat de transport de marchandises, relatif au transport fluvial ou terrestres<sup>44</sup>, et tendant à l'exonération totale du transporteur, pour cause de pertes ou d'avaries. Cette clause doit être stipulée avant la réalisation du dommage. Ce schéma exclut donc le transport de personnes et la renonciation au droit acquis.

---

42 Cour de Cassation, chambre civile, 26 janvier 1859 DP 59,1,66, S59,1,315.

43 Tribunal aix Saint Vivien, 15 mai 1907, S 1908,2,145.

44Lyon 14 novembre 1935, bulletin transport 1936 p



Faisant partie du transport ferroviaire, la loi Rabier s'applique donc au transport ferroviaire.

Toutefois, la loi a un objet limité. En effet, l'interdiction ne concerne que les clauses supprimant la responsabilité du transporteur. Cela n'est pas l'effet du hasard, en effet il ressort des travaux préparatoires de la Loi Rabier une volonté nette de ne pas interdire les clauses limitant la responsabilité.

En outre, la jurisprudence semble admettre les clauses limitant la responsabilité du transporteur. En effet dans un arrêt de principe, les juges ont considérés que « *La clause litigieuse a pour effet non de supprimer la responsabilité de la compagnie mais de réduire l'indemnité en compensation de la diminution du prix du transport résultant de l'application du tarif spécial.* » et donc était valable. Nous pouvons donc déduire la validité des clauses de limitation de responsabilité.

Part ailleurs, il faut noter que les clauses mettant à la charge de l'expéditeur le chargement de la marchandise précisant qu'ils doivent opérer ces opérations de transport avec soins et à leur risque et péril ne sont pas visées par le législateur.

Ainsi une telle clause est acceptée par la pratique tant bien que son objet soit indirectement d'exonérer totalement le transporteur pour les dommages survenus lors de l'opération de chargement effectué par l'expéditeur ou le destinataire.

Pour finir, il faut noter que la Loi Rabier s'applique aux clauses de non responsabilité conclu entre le voiturier et l'expéditeur ou le destinataire. Elle n'empêche donc pas l'assureur de conclure un telle clause avec son client.

En définitif, bien que les clauses de non responsabilité soit interdit par la loi, elles sont remplacés par des clauses conduisant soit indirectement à cet effet soit limitant la responsabilité du transporteur. Ainsi cette loi demeure peut efficace car il semble que son objectif premier était de protéger la victime en évitant que le transporteur en position de force ne s'exonère injustement de toute responsabilité et donc ne la prive de son droit à réparation.

## **Paragraphe 2 : La limitation de la réparation du préjudice par le biais des limitations tarifaires.**

La réparation est un devoir pour le débiteur d'une obligation qui ne l'a pas exécuté ou la mal exécutée. L'indemnité du au titre de la réparation peut être limitée par des clauses portant sur le montant de l'indemnité.

Le Ministre des transports , lors de la **réforme tarifaire du 17 mars 1947**, a homologué au profit de la SNCF des plafonds tarifaires.<sup>48</sup> Au delà de ces plafonds, la SNCF n'assure pas la réparation. Cependant cette règle ne s'applique pas en cas de déclaration de valeur.

Il s'agit d'un mécanisme permettant à l'expéditeur, moyennant une surprime, de déclarer le montant réelle de sa marchandise, à hauteur duquel il sera indemnisé en cas de dommage échappant ainsi des plafonds tarifaires. Ce mécanisme bien qu'avantageux pour le propriétaire de la marchandise, comporte tout de même un coût qui peut parfois être considérable.

En présence d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnisation correspondra au moment déclaré.Elle a pour effet d'élever les plafonds d'indemnisation. Cependant en cas de faute lourde, le principe de réparation totale du préjudice subi est applicable et l'indemnisation ne prend pas en compte le montant déclaré par l'expéditeur, elle va au delà.<sup>49</sup>

En matière de transport ferroviaire, ces limitations tarifaires sont contenues dans les Conditions générales de vente du fret SNCF (CGV). Les dispositions de la CIM ont été transposées au transport intérieur et insérée dans les CGV .

Les limitations tarifaires sont valables à condition d'être au moment de la conclusion du contrat connues et acceptées par l'expéditeur.Ainsi en cas de pertes et d'avaries , l'indemnisation correspond à la valeur de départ de la marchandise dans la limite de 17 DTS par kilo de masse brute manquante ou avariée. En cas de destruction de la marchandise ou lorsque le client interdit le sauvetage cette indemnité sera réduite du

---

48 R. Lamy, Guide Pratique des transports, 1950 p 195 196.

49 Cour de Cassation, chambre commerciale, 15 décembre 1992, BTL 1993 p. 97

tiers.<sup>50</sup>

Cette limitation tarifaire peut dans son application se révéler injuste notamment en raison de la valeur réelle de la marchandise. En les imposant le transporteur limite, va en l'encontre de l'intérêt de la victime car il lui impose de supporter une partie des conséquences du dommage causé par la faute contractuelle.

Cette pratique courante, demeure en mon sens contraire à l'esprit de l'indemnisation qui est de mettre à la charge du transporteur les conséquences de sa faute. Or qu'en limitant le montant de l'indemnité le transporteur ne répare que partiellement le préjudice subi par la victime contrevenant par ailleurs au principe de réparation intégrale.

---

50

Article 7.3 de la CGV Fret SNCF : « Les conditions d'exercice de la réclamation et d'indemnisation sont celles de la CIM. Les limites d'indemnisation sont les suivantes : - pertes et avaries : valeur départ de la marchandise, à l'exclusion de tous autres dommages intérêts, dans la limite de 17 DTS par kilogramme de masse brute manquante ou avariée ».

## **CONCLUSION**

Le contrat de transport ferroviaire de marchandises fait naître entre le transporteur, l'expéditeur et le destinataire un lien de droit. Au titre de ce lien de droit, le voiturier est responsable de plein droit des dommages sur la marchandise.

De cette responsabilité né un droit pour à victime de ce dommage à la réparation du préjudice subi.

Le fil conducteur de cette étude était de savoir si après avoir engagé la responsabilité du transporteur la victime obtenait une réparation satisfaisante de son préjudice.

En d'autres termes de savoir si le principe de responsabilité du transporteur jouait réellement en la faveur de la victime et si il contribuait au final à une atténuation ou une accentuation de la responsabilité du transporteur.

A première vue, ce principe semble favorable à la victime. L'existence d'une présomption de responsabilité à la charge du transporteur, dispense la victime de la preuve de la faute de transporteur. Si il souhaite écarter cette présomption, c'est au transporteur d'apporter la preuve de sa non responsabilité.

La possibilité offerte à la fois à l'expéditeur et au destinataire d'engager la responsabilité du transporteur est bénéfique à l'ayant droit qui n'est pas obligé d'être l'invitéur de l'opération de transport pour obtenir réparation lorsqu'il subi un préjudice.

Cependant lorsque l'on analyse bien le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire il y a certains points qui jouent en défaveur de la victime. Pour bénéficier de la réparation, la victime doit d'une part prouver rigoureusement l'existence de son préjudice, d'autre part que son préjudice est réparable. Cette tache peut s'avérer difficile notamment en raison de la conception restrictive du préjudice réparable. La mise en œuvre de cette responsabilité est parfois compliquée voir impossible en raison du court délai de prescription. La possibilité pour le transporteur de limiter sa responsabilité constitue un coup dur porter à son droit à la réparation.

Au final, nous pouvons apercevoir que ce régime de responsabilité est plus défavorable à la victime qu'il ne lui est favorable. En effet, dans certains cas il rend difficile l'engagement concret de la responsabilité qui doit normalement se faire de manière quasi automatique en raison du droit à réparation que détient la victime.

De plus, la possibilité pour le transporteur soit par le biais de l'exonération légale ou de clause contractuelle est réellement défavorable à la victime. D'autant plus que l'obtention de la réparation du préjudice est l'enjeu de l'engagement de la responsabilité du transporteur.

Ce mécanisme de limitation de la responsabilité conduit en réalité à une atténuation de la responsabilité du transporteur.

La question qui se pose au final est celle de la légitimité de la validité des clauses limitatives de responsabilité. En effet ces clauses sont contraires à l'esprit du principe de responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises qui est de permettre à la victime d'obtenir la réparation intégrale de son préjudice. En autorisant la limitation du montant de l'indemnité, le législateur porte donc atteinte au droit à la réparation de la victime.

Dans l'intérêt de la victime, ne serait-il pas plus juste d'interdire à la fois l'exonération totale du transporteur à l'avance comme la déjà fait la Loi Rabier, mais aussi les clauses limitatives de responsabilité ? Le principe de limitation de la réparation au préjudice réparable est-il justifié ?

# **BIBLIOGRAPHIE**

## **Ouvrages**

- René Rodière, Barthélémy Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1984.
- René Rodière, Droit des Transports terrestres et aériens, Sirey, 1977.
- Jurisclasseur commercial, volume 4, Dalloz, 1998.
- Lamy Transport Tome 1 et 2, Edition Lamy, 1992 – 1993 – 2016 .

## **Articles de doctrine et chroniques**

- William Rezgui, Non-cumul des responsabilités : pas de réparation délictuelle du préjudice contractuel, Responsabilité Dalloz, 2012
- V.L Brunat, l'appréciation du préjudice prévisible dans le contrat de transport de marchandises BTL 1970 p.54.
- Paul MF Durand, les transports internationaux, S1956 p209
- Exner, la notion de force majeure, théorie de la responsabilité dans le contrat de transport, traduction Seligmann Paris, 1892
- Rapport de M. Petit Conseiller Rapporteur, Avis de M. Goutte, Avocat Général sur Cass. Ass. Plénière 14 avril 2006 ,
- René Rodiere, la validité des clauses limitatives de responsabilité et les transports terrestres, Étude de la jurisprudence, D1954 ,chr 123.
- Mireille Bacache, Le dommage prévisible : exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle ? Recueil Dalloz 2011 p. 1725
- Patrice Jourdain, Une application indulgente de l'article 1150 du code civil au profit à la SNCF, RTD Civ. 2011 p. 547.

- **Jurisprudence**

- Cour de cassation, Chambre civile 1, Bulletin 197 n°317 p. 215.
- Cour d'Appel de Reims, 8 juin 1982, bulletin transport 1983, p 382 note P Brunat.
- Cour de Cassation, chambre commerciale, 18 octobre 1988, non publié.
- Cour de Cassation, chambre civile 2, 5 décembre 1952, *bulletin transport 1953*, p 277.
- Cour de Cassation, chambre civile 1, 6 mars 1945, Clinique Sainte-Croix; *D. 1945*, p. 217.
- Cour de Cassation, chambre civile 1, 28 juin 2012, *bulletin 2012, I, n° 147*.
- Cour de Cassation. Chambre civile 2, 26 mai 1992, *Bulletin civil, 1992, II n° 154 p. 75*.
- Reims, 8 juin 1982, bulletin transport 1983, p 382 note P Brunat.
- Paris, 20 décembre 1985, bulletin transport 1986, p 103 obs M Remond Guilloud.
- Paris, 27 janvier 1984, bulletin de transport 1984.
- Nîmes, 29 octobre 1980, *Bulletin Transport 1981*, p 256
- Cour de Cassation, Chambre Commerciale, 04 mars 1965, JCP 65 1965 éd G II 14219, note René Rodière
- Cour de Cassation, chambre civile, 7 juillet 1924, *S. 1925. 1. 321*, note R. Lescot. Géographie des transports : Contraintes et enjeux - Émile Merenne
- Cour de Cassation, chambre commerciale, 28 décembre 1950, *bulletin transport 1951 p 1442*. R. Rodière, *op cit n 501*.
- Cour de Cassation, chambre commerciale 6 février 1973, JCP 73 éd G II 17501 note René Rodière, Bulletin de transport 1973
- Aix en Provence 19 juin 1980, bulletin transport 1981 p103 et sa note.
- Cour de Cassation, 7 mai 1946, *D 1946*, 325.
- Cour de Cassation, assemblée plénière, 22 décembre 1989, *BT 1990*, p27.
- Paris, 31 mai 1930, bulletin transport 1937 p 45 CA Paris, 16 juin 1970, bulletin transport 1970 p 294.
- Paris, 12 novembre 1932, *DH 133*, somm 25.
- Tribunal aix Saint Vivien, 15 mai 1907, *S 1908*, 2, 145.
- Cour de Cassation, chambre civile, 26 janvier 1859 *DP 59*, 1, 66, *S59*, 1, 315.
- Cour de Cassation, chambre commerciale, 15 décembre 1992, *BTL 1993* p. 97 Lyon 14 novembre 1935, bulletin transport 1936 p 118.

# TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
-------------------	---

## **PARTIE 1**

### **LE PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES**

<b>Chapitre 1. - La nature de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.....</b>	<b>11</b>
Section 1.- Un principe d'application exclusive de la responsabilité contractuelle .....	11
Paragraphe 1 : La notion de responsabilité contractuelle.....	12
Paragraphe 2 : Le principe non cumul des responsabilités.....	15
Section 2.- Une principe controversable sur certains points.....	17
Paragraphe 1 : Un amalgame possible entre le mécanisme de cumul des responsabilités et celui du jeu successif de responsabilité.....	17
Paragraphe 2 : Une position critiquable de la jurisprudence sur la question de la possibilité d'un tiers de se baser sur la responsabilité délictuelle pour une faute contractuelle. .....	20
<b>Chapitre 2. - Le régime de la responsabilité du transporteur ferroviaire de marchandises.....</b>	<b>22</b>
Section 1.- Un régime de responsabilité avantageux en apparence pour la victime : la présomption de responsabilité.....	22
Paragraphe 1 : L'engagement de facto de la responsabilité du transporteur : la présomption de responsabilité.....	23
Paragraphe 2 : L'exigence d'une preuve positive et formelle pour écarter la présomption	



de responsabilité à la charge du transporteur.....	25
Section 2.- Une remise en cause de l'efficacité de la réparation.....	27
Paragraphe 1 : La preuve du préjudice à la charge de la victime.....	28
Paragraphe 2 : La limitation du préjudice réparable au préjudice prévisible direct et immédiat.....	30

## **PARTIE 2**

### **LA MISE EN ŒUVRE DÉLICATE DU PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FERROVIAIRE**

<b>Chapitre 1. - Une mise en œuvre de la responsabilité du transporteur marqué par la rigidité.....</b>	<b>34</b>
Section 1.- Une liste restreinte et exhaustive des causes de responsabilité.....	34
Paragraphe 1 : La notion perte.....	35
Paragraphe 2 : La notion d'avarie.....	37
Section 2.- L'exercice de l'action en justice soumis à des règles spécifiques.....	38
Paragraphe 1 : Le titulaire de l'action en justice : la personne qui subit effectivement le préjudice.....	38
Paragraphe 2 : Une prescription annale dérogatoire au droit commun de la prescription.....	41
<b>Chapitre 2.- Une mécanisme d'exonération et de limitation de responsabilité allant à l'encontre du droit à la réparation.....</b>	<b>43</b>
Section 1.- Une exonération prévue par la loi.....	43
Paragraphe 1 : La notion de vice propre de la marchandise <sup>46</sup> .....	44
Paragraphe 2 : La notion de force majeure et de cas fortuit.....	46

Section 2.- Un aménagement contractuelle de la responsabilité du transporteur.....	47
Paragraphe 1 : Une validité conditionnée des clauses de responsabilité.....	48
Paragraphe 2 : Une limitation de la responsabilité par les limites tarifaires.....	50
Conclusion.....	52
Bibliographie.....	54
Table des matières.....	56