

transports. Cette matière peut se diviser en trois parties :

- 1° Preuve de la convention ;
- 2° Obligation du voiturier pour la conduite et la conservation de la chose ;
- 3° Obligation de la restituer.

908. Voyons le premier point. L'art. 1782 du Code Napoléon décide que le voiturier, quel qu'il soit, est assujéti pour la garde et la conservation des choses qui lui sont confiées aux mêmes obligations que les aubergistes, dont il est parlé au titre *du Dépôt et du Séquestre*.

Et ces obligations, quelles sont-elles? L'art. 1952 porte :

« Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, *comme dépositaires* des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux ; le dépôt de ces sortes d'effets doit être *regardé comme un dépôt nécessaire*. »

Or, l'on sait que la preuve d'un dépôt nécessaire peut se faire par témoins, à quelque somme qu'il s'élève ; c'est la disposition de l'art. 1950.

Dès lors, ne peut-on pas dire que la remise de la chose entre les mains du voiturier étant un dépôt nécessaire, doit pouvoir se justifier par témoins ou par tout autre genre de preuve? Ne peut-on pas argumenter ainsi qu'il suit : le voiturier est assimilé à l'aubergiste ; l'aubergiste est dépositaire nécessaire ; or, l'art. 1950 est sans contestation applicable à l'aubergiste ; donc il s'entend aussi au voiturier?

Mais ce raisonnement est vicieux ; ce n'est pas autre chose que le sorite du sophiste grec.

Lorsque l'art. 1782 assimile le voiturier à l'aubergiste, ce n'est pas pour mettre ces deux classes d'individus sur le pied d'une absolue égalité. Il ne les compare que pour la garde et pour la conservation de la chose, et rien de plus. Il suit de là que ce n'est qu'alors que le contrat a été formé entre le voiturier et l'expéditeur, et s'est même réalisé par la tradition de la chose, que l'assimilation commence. Donc, tout ce qui s'est passé

auparavant reste en dehors des règles du dépôt ; donc, la question de savoir s'il y a eu remise de la chose est soumise aux règles ordinaires.

Et en effet, comment serait-il possible d'appliquer au contrat qui se forme entre l'expéditeur et le voiturier, les dispositions exceptionnelles de la loi sur le dépôt nécessaire? Lorsqu'un accident terrible, tel qu'un naufrage, incendie, ruine, pillage, force à faire un dépôt (art. 1949, Cod. Nap.), il est clair qu'on n'a pu s'en procurer la preuve écrite. Il n'a pas été possible non plus de s'en procurer une à celui qui, arrivant fatigué, ayant besoin d'un gîte, a plus de hâte de trouver une chambre dans son hôtellerie que de se faire donner le récépissé de ses effets, lorsque d'ailleurs le maître et ses gens sont plus empressés à soigner la personne des voyageurs qu'à tenir écritures de leurs malles et de leurs effets. Mais la position est toute différente entre l'expéditeur et le voiturier. Quel obstacle empêche le premier d'exiger du second une reconnaissance de la remise qu'il lui a faite? Il n'y en a que dans le cas unique de remise de menus objets ou effets, tels que sacs de nuit, manteaux, etc., qui accompagnent la personne du voyageur, et qu'on n'apporte qu'au moment du départ (1). Dans tous les autres, l'expéditeur a toutes les facilités pour se faire donner un reçu, ou pour faire inscrire son chargement sur les registres de l'entreprise ; et c'est dire assez que la loi n'a pas créé ici une situation exceptionnelle (2).

J'avoue cependant que M. Pardessus a laissé échapper quelques expressions qui paraissent s'éloigner de cette doctrine ; il qualifie la remise au voiturier de *dépôt nécessaire* (3). Mais c'est là une erreur qui s'explique par le point de vue de cet auteur. M. Pardessus a écrit pour les matières commerciales dans lesquelles la preuve

(1) *Infr.*, sur l'art. 1785, nos 948 et 949.

(2) Jousse, sur l'ord. de 1667. M. Duranton. t. 13, n° 314 ; t. 17, n° 242 ; MM. Duvergier, t. 2, n° 321 ; Aubry et Rau sur Zachariae, t. 3, p. 377 et note 4 (3^e édit.) ; Toullier. t. 9, n° 203 ; Goujet et Merger v° Voiturier, n° 20.

(3) T. 2, n° 540 — Junge M. Vanhuffel, n° 9.

testimoniale est toujours admissible. Il n'avait donc pas d'intérêt à regarder de près l'idée du dépôt nécessaire qui s'est présentée à lui, à la faveur des art. 1782 et 1952 du Code Napoléon. Mais s'il eût été amené par la nécessité de son sujet à la discuter à fond, il n'aurait pas manqué d'apercevoir qu'il est difficile de lui trouver dans les textes un fondement sérieux.

Convenons, toutefois, que la discussion du conseil d'Etat pourrait la favoriser beaucoup plus. En la lisant avec attention, on est enclin à penser que l'opinion dominante dans le conseil fut que, même pour la preuve de la remise, le voiturier était placé sur la même ligne que l'aubergiste. M. Cambacérés et M. Berlier en firent l'observation formelle (1). Mais quelque grave que soit le sentiment de ces jurisconsultes, il ne peut prévaloir sur le texte de la loi. Pourquoi le conseil d'Etat, qui revint à deux reprises sur la discussion de notre section (2), n'exprima-t-il pas sa pensée par une formule claire et précise? Pourquoi l'art. 1782, tel qu'il est sorti des mains du législateur, ne renvoie-t-il aux obligations de l'aubergiste que pour la garde et la conservation de la chose? Pourquoi ne s'est-il pas expliqué dans le même sens sur la preuve? Et dès lors son silence sur une prérogative exceptionnelle ne doit-il pas tourner au profit du droit commun (3)?

On dira peut-être; Eh bien! accordons que l'on reste dans le domaine des règles ordinaires sur la preuve vocale, tant que l'on n'a traité qu'avec une personne qui ne se charge qu'accidentellement d'un transport (4). Mais du moins la preuve testimoniale n'est-elle pas toujours admissible contre les entrepreneurs publics qui font un acte de commerce dont l'existence peut être établie par la preuve orale (5).

Je réponds qu'entre commerçants cette opinion n'est susceptible d'aucune controverse; mais qu'elle n'est pas

(1) Fenet, t. 14, p. 260. *Infr.*, le Comm. de l'art. 1785.

(2) *Ibid.*, p. 260, 267 et 268.

(3) Je reviens là-dessus, *infr.*, sur l'art. 1785.

(4) *Supr.*, n° 903.

(5) Art. 109 et 632 C. de c. M. Zachariæ, t. 3, p. 41.

applicable quand il s'agit d'un particulier qui s'est adressé à une entreprise publique pour effectuer un transport. La Cour de cassation a jugé qu'un entrepreneur de diligences, poursuivi devant un tribunal civil pour perte d'un sac de nuit, n'avait pu décliner la juridiction civile (1); par réciprocité, le particulier ne pourrait invoquer contre l'entrepreneur les règles spéciales des matières commerciales (2).

909. Dans le commerce, il est d'usage de constater, par une lettre de voiture dont le voiturier est porteur, les conditions et l'objet du transport (3); mais cette lettre n'est pas indispensable pour obliger le voiturier à rendre les choses qu'on prouve par un autre moyen lui avoir confiées (4). Seulement, quand elle est représentée, elle fait titre contre et pour le voiturier, et l'on n'admet pas de preuve pour en combattre les énonciations (5).

910. Passons aux obligations du voiturier pour la conduite et la conservation de la chose.

Lorsque le temps du trajet est convenu, le voiturier ne doit pas le dépasser, à peine d'une indemnité pour le temps du retard. Dans le commerce, on tient strictement la main à cette convention; car l'arrivée des marchandises, à point nommé, y est de la plus haute importance. Le voiturier ne pourrait s'excuser valablement qu'en prouvant la force majeure (6), et l'on sait que dans les principes que nous avons plus d'une fois exposés, la preuve de la force majeure n'est complète qu'autant que celui qui cherche à s'excuser démontre qu'il ne s'est pas exposé au danger par sa faute (7).

(1) Arrêt du 20 mars 1811 (J. Palais, t. 9, p. 196). Répert. de M. Favard de Langlade, v° *Voiturier*, n° 10). M. Duranton, t. 17, n° 247.

(2) *Junge* ce que nous disons, *infr.*, n° 928.

(3) Art. 101 et 102 C. de comm.

(4) M. Pardessus, t. 2, n° 54.

(5) Le même, t. 2, n° 539.

(6) Art. 104, C. de comm. M. Pardessus, t. 2, n° 544.

(7) *Supr.*, n° 542, 365 et 366. Arg. des art. 1953 et 1954. M. Pardessus, t. 2, n° 545.

911. Quelquefois la force majeure est telle qu'elle empêche le voiturier de continuer sa route. Quelle sera, eu égard au prix, la condition du voiturier? Le gagnera-t-il pour le tout ou seulement pour partie, ou bien l'expéditeur pourra-t-il se dispenser de le lui payer en totalité?

Pour résoudre cette question, il faut distinguer trois cas :

Ou le transport a été empêché par le fait de celui dans l'intérêt duquel il devait être opéré;

Ou il a été empêché par un fait de force majeure tombant sur le voiturier;

Ou bien enfin, par une force majeure neutre, c'est-à-dire étrangère à la personne de l'expéditeur et à celle du voiturier.

Reprenons chacune de ces branches de la distinction.

912. 1^{er} cas.

Si le transport a été empêché par celui dans l'intérêt duquel il devait être fait, par exemple, si la marchandise n'a pu partir parce que le chargeur n'avait pas payé le droit de mouvement dont elle était frappée, le voiturier qui a perdu son temps à attendre la permission du départ pourra exiger le prix entier, ou du moins une indemnité pour le temps qu'il a perdu. C'est ce que décide Scævola dans la loi 61, § 1, D., *Loc. cond.*, dans l'espèce suivante. Un navigateur avait reçu commission de transporter de la province de Cyrénaïque à Aquilée une certaine quantité de blé et d'huile. Le navire était chargé; neuf mois s'écoulaient sans que l'on puisse mettre à la voile, et au bout de ce temps la marchandise est confisquée. L'expéditeur devra-t-il payer le nolis? Scævola nous apprend qu'il répondit à cette question affirmativement, et c'est aussi ce que décide l'art. 294 du Code de commerce, dont la disposition peut faire règle dans tous les cas analogues. « Si le navire a été arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur. »

913. 2^e cas.

Supposons maintenant que le voiturier soit frappé par force majeure, comme, par exemple, s'il meurt en route; le prix ne sera payé qu'en raison de l'utilité que le chargeur retirera de ce transport. « Non nisi, dit Voët (1), « proratâ operæ præstitæ, merces est debita, si modo « opera pro parte præstita utilitatem conductori attulerit (2), uti in navibus in certum tempus conductis, « si onus impositum ad loca destinata pertulerint, iterumque novis onustæ mercibus perierint. »

Mais si le transport fait en partie ne porte pas de profit au chargeur, il n'y a lieu à aucun prix. Ainsi, si un batelier voit périr en route son bateau, il ne peut réclamer le nolis, et il doit même le rendre s'il l'a reçu d'avance. « Hinc, continue Voët (3), cum nauta, amissâ « nave, munere vehendi functus non esset, eum vecturam non petere, et si prorogatam accepisset, reddere « debere (4). » Si cependant on sauve des marchandises du naufrage, il est d'usage d'en payer le nolis au prorata du projet qu'elles ont parcouru (5).

914. 3^e cas.

Supposons enfin que la navigation ou le transport ait été empêché par une force majeure qui n'a frappé ni sur l'une ni sur l'autre des parties, il faut distinguer si le trajet a été oui ou non commencé.

S'il n'a pas été commencé, le contrat est résolu sans dommages et intérêts de part ni d'autre. Chaque partie supporte les frais des préparatifs qu'elle a pu faire (6).

915. Si le départ a été effectué, et que la voiture termine son trajet, mais que l'autorité locale s'oppose au débarquement de la marchandise, le prix est dû (7).

(1) *Loc. cond.*, n° 27.

(2) L. 9, § 1, D. *Loc. cond.*; l. 19, § Si quis, id.; l. 6.

(3) *Loc. cond.*, n° 27.

(4) Arg. de la loi 13, § 6, D. *Loc. cond.*

(5) V. l'art. 298 C. de comm., § 2.

(6) L. ult., § 1, D. *Leg. Rhodia*. Art. 276 C. de comm. M. Pardessus, t. 2, n° 330. Voët, *Loc. cond.*, n° 27.

(7) Voët, *Loc. cond.*, n° 27.

Il est encore dû si la voiture se trouve arrêtée au milieu du chemin par la guerre ou par une interdiction, ou par toute autre cause, et si le voiturier est obligé, soit de décharger la marchandise dans le lieu d'entrepôt le plus voisin de la destination à laquelle il n'est plus possible de parvenir, soit de revenir, ne trouvant plus rien d'avantageux à faire dans l'intérêt de l'expéditeur (1).

Au surplus, on pourrait consulter ici les dispositions du Code de commerce sur les transports maritimes (2); elles serviront à résoudre plus d'une difficulté.

916. C'est surtout en ce qui concerne la garde des choses confiées à sa conduite, que le voiturier est soumis à des obligations sévères; il est dépositaire, et dépositaire salarié. Il répond donc non-seulement de la faute lourde, mais encore de la faute légère (3).

Nous verrons même dans le commentaire de l'article 1784, que la loi présume que l'avarie a eu lieu par sa faute, et que c'est à lui à s'exonérer de cette présomption par la preuve de sa vigilance.

J'ai dit que le voiturier est tenu de la faute légère; mais j'ajoute que la faute très-légère ne lui est pas imputable, et qu'elle va se perdre dans les faits qui constituent la force majeure. Un texte du droit romain a fait penser aux interprètes qu'il y avait à Rome plus de sévérité contre le voiturier, et que Gaius exigeait de lui une diligence extraordinaire (*diligentissimus*) (4); mais en admettant la légitimité de cette interprétation, j'ai démontré ailleurs que cette exagération est à la fois hors de la nature et des idées admises par le Code Napoléon (5).

Objectera-t-on que l'art. 1784, en n'exemptant le voiturier qu'autant qu'il prouve la force majeure, semble vouloir lui imputer toute faute quelconque, même

(1) M. Pardessus, t. 2, n° 551.

(2) Art. 276, 277, 288 et suiv.

(3) Art. 1928. — Jugé en ce sens que le voiturier est assujéti aux mêmes obligations que les aubergistes. Alger, 16 décembre 1846 (J. Palais 1847, t. 2 p. 500).

(4) L. 25, § 7, D. *Loc. cond. Supr.*, n° 345.

(5) Mon Comm., de la *Vente*, t. 1, n° 361, et *supr.*, n° 345, *infr.*, n° 984.

la faute très-légère? Je réponds qu'avec un tel système, on irait jusqu'à trouver la faute très-légère dans l'art. 1733, qui est à peu près conçu dans les mêmes termes que l'art. 1734; et cependant les art. 1728 et 1732 repoussent cette rigueur. Il est même constant que dans l'ancienne jurisprudence, les meilleurs interprètes l'excluaient du louage des choses (1). Et certainement on ne peut admettre que le Code Napoléon ait voulu les dépasser dans les voies d'une sévérité stoïque.

Je dis donc que l'art. 1784 ne prouve rien du tout contre ma proposition; car la force majeure dont il parle est tout juste ce qui dépasse les bornes de la diligence du bon père de famille. *Accidens quod per custodiam, curam, diligentiam non potest evitari* (2). Là où se rencontre la surveillance du bon père de famille, il ne peut y avoir faute; on entre dans le domaine de la force majeure.

917. En précisant cette doctrine par des exemples, nous dirons que si les tonneaux transportés ont besoin de réparations pendant le voyage, le voiturier est tenu de les faire faire, sauf à s'en faire rembourser par l'expéditeur ou le destinataire. S'il négligeait ce soin, il commettrait une faute qui engagerait sa responsabilité (3).

Il doit disposer sa voiture de manière à éviter que la pluie ne mouille les marchandises susceptibles d'être endommagées par l'eau.

Il doit charger les objets avec les précautions nécessaires pour prévenir les fractures (4).

Au surplus, le commentaire de l'art. 1784 nous offrira quelques détails qui se lient à cette matière.

918. Non seulement le voiturier est astreint à toutes les mesures de garde et de précaution que suggère la prudence; comme dépositaire, il est encore tenu à des devoirs particuliers de fidélité. Il ne doit ni employer à

(1) *Supr.*, n° 345 et 363. — (2) *Id.*, n° 385.

(3) M. Pardessus, t. 2, p. 542. Arg. de la loi 25, § 7, D. *Loc. cond. Infr.*, n° 939.

(4) Gaius, l. 25, § 7, D. *Loc. cond.*

son usage les choses confiées à sa garde (1), ni chercher à connaître en quoi elles consistent, lorsqu'elles ont été remises, scellées ou enfermées dans un coffre (2).

919. Il est obligé à les rendre identiquement (3), et il doit en faire la restitution, soit à l'expéditeur, soit à la personne indiquée par la lettre de voiture, par la feuille du conducteur, ou par la convention.

920. Si on ne peut trouver la personne indiquée, l'art. 106 du Code de commerce charge le voiturier commerçant de déposer la chose, après perquisition, dans le lieu désigné par le président du tribunal de commerce ou par le juge de paix (4). La vente peut en être ordonnée en sa faveur jusqu'à concurrence du prix de sa voiture.

Quant au voiturier non commerçant, il doit ramener le chargement, ou le déposer en lieu sûr avec l'autorisation du juge de paix ou du président du tribunal. Le prix du transport lui est dû en entier, ainsi que le remboursement de ses frais de justice, quand il a été contraint à en faire.

921. Voyons maintenant le cas de perte de la chose. Nous supposons ici que le voiturier n'a pu s'excuser par la force majeure.

(1) Art. 1930. — Ainsi, comme dépositaire, il ne peut s'appuyer des principes de l'art. 2227, qu'en fait de meubles possession vaut titre; et par la même raison, s'il vend les marchandises qu'il était chargé de transporter, il se rend coupable de vol, en sorte que ceux qui achètent de lui sont soumis à l'action en revendication permise par l'art. 2279, Code Napoléon. Nîmes, 7 mai 1827.

(2) Art. 1931. — (3) Art. 1932. — Jugé en conséquence, que dans le transport d'une marchandise qui s'estime au poids, le destinataire auquel le voiturier ne livre pas le poids indiqué, est fondé, bien que les objets se retrouvent en même nature et en même quantité, à lui faire, sur le prix du transport, une retenue proportionnelle. Colmar, 8 janvier 1847 (J. Palais, 1847, t. 2, p. 147).

(4) Ainsi le voiturier ne peut, sous peine de demeurer responsable envers l'expéditeur, remettre les marchandises à d'autres qu'au destinataire indiqué sur la lettre de voiture, sauf, en cas de refus ou de contestation, à remplir les formalités de l'art. 106. Code comm., Cour de cass., 23 avril 1837 et 15 avril 1846 (J. Palais, 1837, t. 2, p. 429; 1846, t. 2, p. 22.)

Si donc, manquant à ses obligations, le voiturier se trouve dans l'impossibilité de remettre la chose, il est redevable du prix, suivant une estimation faite d'après la valeur qu'elle avait au moment où la remise devait s'exécuter, si cette chose avait acquis une valeur supérieure au prix d'achat; et si la valeur avait diminué, l'expéditeur serait fondé à exiger le prix d'achat (1). La contrainte par corps existe contre le voiturier pour les dommages et intérêts auxquels il peut être condamné (2).

922. Mais ces règles de calcul, bonnes dans la théorie, sont d'une application fort difficile dans la pratique. Car comment les experts peuvent-ils fixer la valeur d'une chose qu'ils n'ont pas vue le plus souvent, et qui ne leur est pas représentée? C'est pourquoi les tribunaux ont un pouvoir discrétionnaire pour entendre des témoins, interroger les parties sur faits et articles, ou même déférer le serment au demandeur en indemnité, conformément à l'art. 1369 du Code Napoléon. Ainsi, si la malle d'un voyageur s'est perdue en route, et qu'on ne sache pas la valeur des objets qu'elle contient, le juge fixera la somme jusqu'à concurrence de laquelle le demandeur en sera cru sur son affirmation, en ayant égard tant aux effets qu'à l'argent qu'elle renfermait (3), et il lui déférera le serment.

923. Les entrepreneurs de messagerie ont essayé fréquemment de se soustraire à l'empire de cet article.

Ils ont d'abord prétendu que le voyageur n'a droit à une indemnité qu'autant que lors de l'enregistrement de ses effets, il a fait connaître la nature et la valeur des objets chargés. Ils se sont prévalus d'une sentence du Châtelet de Paris du 18 juin 1681, qui en réalité avait tenté d'imposer cette obligation. Mais jamais cette sentence n'avait été considérée comme obligatoire.

(1) M. Pardessus, t. 2, n° 341.

(2) Art. 1782, 1952 et 2060, n° 2. M. Zachariæ, t. 3, p. 44. Paris, 19 avril 1809 (J. Palais, t. 7, p. 506. S., 9, 2, 394).

(3) Lyon, 15 mai 1839 (J. Palais 1839, t. 1, p. 624). — V. *infra*, n° 930, la preuve de ce point de droit qui a été contesté en ce qui concerne l'argent.

Une partie ayant voulu l'invoquer devant la grande chambre du parlement, M. le premier président dit : « Nous ne savions pas que le Châtelet eût le droit de faire des règlements (1). » C'était au voiturier à s'enquérir de la valeur des objets. Tant pis pour lui si, faute de cette précaution, il se trouve engagé au delà de ses prévisions.

Au surplus, nous reviendrons sur ce point en commentant l'art. 1785 (2).

924. Ce moyen échappant, les entrepreneurs de messageries se sont prévalus de l'art. 62 de la loi du 24 juillet 1793, qui fixait à 150 francs seulement l'indemnité due au propriétaire des objets perdus. Mais leur prétention a encore échoué. En effet, cette loi avait été faite pour la régie nationale des messageries; elle constituait un privilège exceptionnel, dont le bénéfice ne pouvait être invoqué par des entrepreneurs qui exploient une affaire dans un intérêt privé (3).

925. Il reste donc acquis que les tribunaux peuvent, même à l'encontre des entrepreneurs de messageries, faire dépendre l'estimation de la chose qu'ils ont perdue, de l'affirmation du demandeur; on ne voit pas pourquoi les entrepreneurs de messageries seraient placés de droit hors de l'influence de l'art. 1369 et dans une position exceptionnelle (4).

(1) Répert. de M. Merlin, v^o *Messageries*, § 11, n^o 4.

(2) N^o 950. — Je note en attendant un arrêt duquel il résulte que les entrepreneurs de messagerie sont, en cas de perte d'un paquet qu'on leur avait déclaré contenir des papiers de douane, responsables, non-seulement de la valeur vénale de ce paquet, mais encore, si par suite de cette perte, les marchandises, dont lesdits papiers devaient assurer l'exportation ont dû séjourner à la frontière, des dommages que ce retard a occasionné aux expéditeurs. Aix, 16 décembre 1854 (J. Palais, 1855, t. 1, p. 381).

(3) Cass., 13 vendémiaire an x (J. Palais t. 2, p. 331. S., 2, 1, 72); 6 février 1809 (J. Palais, t. 7, p. 354. S., 9, 1, 173). Paris, 1^{er} germinal an xiii (J. Palais, t. 4, p. 451. S., 5, 2, 282); Rouen, 20 février 1816 (J. Palais, t. 13, p. 294. S., 16, 2, 108). Lyon, 6 mars 1821 (J. Palais, t. 16, p. 424. S., 21, 2, 225). V. les observ. de M. Defermon au conseil d'État (Fenet t. 14, p. 259.)

(4) Paris, 19 avril 1809 (J. Palais, t. 7, p. 506. S., 9, 2, 391); 7 juillet 1832 (J. Palais, t. 25, p. 581 (avec cass., 18 juin 1833). S., 32, 2, 469.

926. Mais s'il existait une convention qui fixât, en cas de perte, la valeur de la chose à 150 francs, il faudrait tenir à ce pacte. Pour se placer dans cette position avantageuse, quelques administrations, toujours attentives à diminuer leurs risques aux dépens des voyageurs, ont soin de délivrer des bulletins imprimés ou des récépissés portant qu'en cas de perte l'indemnité restera fixée à 150 fr. (1) Mais M. Pardessus croit que ces rédactions imprimées ne sont pas obligatoires pour les voyageurs (2).

927. Après le cas de perte vient le cas d'avarie. Nous verrons par l'art 1784 que, dans le doute, le voiturier est présumé responsable de l'avarie éprouvée par la chose. Le destinataire qui veut profiter de cette responsabilité, doit, en cas de contestation, faire visiter la chose par des experts avant de la recevoir (3); car la réception des objets sans déclaration de la part du destinataire, jointe au paiement du prix, élève contre toute réclamation une fin de non-recevoir (art. 105, C. de c.) (4).

928. Entre commerçants, la durée de l'action contre le voiturier pour raison de perte ou d'avarie est fixée à six mois par l'art. 108 du Code de commerce.

En est-il de même dans les opérations de transport qui n'ont rien de commercial (5)? Je ne le pense pas. On ne saurait avoir la pensée de faire tourner au profit d'un charretier de la campagne, par exemple, ou

D., 32, 2, 222); 3 mars 1831 (J. Palais, t. 23, p. 1280. S., 33, 2, 186. Grenoble 29 août 1833 (J. Palais, t. 25, p. 863. S., 34, 2, 622. D., 34, 2, 125). Cass., 18 juin 1833 (J. Palais, t. 25, p. 581. S., 33, 1, 706. D., 33, 1, 282); Paris, 15 juillet 1834 et 14 août 1847; Alger, 16 déc. 1846; Douai, 17 novembre 1847 (Devill., 34, t. 682; 47, 2, 89, 207, 510; J. Palais 1847, t. 2 p. 300). — V. aussi MM. Merlin, v^o *Messageries*, § 2, n^o 4 et 7; Toulhier, t. 10 n^o 447; Duvergier t. 2, n^o 322; Aubry et Rau, sur Zachariæ, 3^e édit., t. 3, p. 377 et note 3; Curasson, t. 2, p. 303; Marcadé, sur les art. 1782 et suiv., n^o 2; Taulier, t. 6, p. 369.

(1) M. Duvergier, t. 2 n^o 325.

(2) T. 2, n^o 554.

(3) Art. 106 C. de comm.

(4) M. Pardessus, t. 2, n^o 547.

(5) *Supr.*, n^o 903.

d'un fermier chargé d'un transport, la disposition de de l'art. 108 du Code de commerce.

La Cour de cassation a même décidé par arrêt de la chambre des requêtes, du 4 juillet 1816 (1), que cet article n'est pas applicable au transport d'une malle qu'un particulier confie à un commissionnaire de roulage, pour la faire arriver à sa destination. On a dit que cet arrêt va trop loin (2), parce que le voiturier est commerçant et qu'il serait contraire aux usages du commerce de le forcer à conserver pendant trente ans la preuve de la remise; on invoque en outre le décret du 1^{er} août 1810, qui ordonne, après six mois, la vente aux enchères, et à la diligence de l'administration des domaines, des effets transportés par voitures publiques ou messageries, pour le produit en être versé au trésor.

Il n'y a qu'un mot à répondre à ces objections, c'est que l'art. 108 du Code de commerce ne parle que de l'action pour perte ou avarie des *marchandises*; le mot est textuel et deux fois répété. Or, la malle d'un particulier n'est pas une marchandise.

Quant au décret fiscal de 1810, je conçois que le trésor puisse s'en prévaloir contre le particulier qui n'a pas réclamé pendant six mois; je conçois même qu'il offre un argument péremptoire aux entrepreneurs de messageries, lorsque ceux-ci ont été déssaisis par l'administration des domaines. Mais si le fisc a gardé le silence, s'il ne s'est pas emparé à titre d'épave de la chose égarée, quelle exception ce décret pourra-t-il offrir aux entrepreneurs de messageries, lorsque le débat s'agitera entre eux et le particulier demandeur?

En définitive donc, il me semble que dans l'état des textes, il serait arbitraire et dangereux de s'écarter de l'arrêt de la chambre des requêtes (3).

(1) J. Palais, t. 13, p. 527.

(2) M. Duvergier, t. 2, n° 332. *Junge* MM. Pardessus, n° 534; Persil et Croissant, p. 267; Gouget et Merger, v° *Voiturier*, n° 140.

(3) *Junge* MM. Zachariae, t. 3, p. 377 (3^e édit); Marcadé, art. 1782 et suiv., n° 3; Taulier, t. 6, p. 310.

ARTICLE 1783.

Ils répondent non-seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placé dans leur bâtiment ou voiture.

SOMMAIRE.

- 929. Du moment où commence la responsabilité du voiturier.
- 930. De la remise d'un objet faite en route.
- 931. De la remise à un préposé.
- 932. De ceux qu'on doit considérer comme préposés.
- 933. *Quid* du conducteur de diligence? Distinction à faire.
- 934. Suite. Précautions à prendre par le voyageur pour que ses effets soient censés reçus par l'entreprise. Nécessité d'en faire passer écriture dans les bureaux.
- 935. Exception pour les sacs de nuit.

COMMENTAIRE.

929. Il fallait fixer le moment précis où commence la responsabilité du voiturier. C'est ce dont s'occupe l'art. 1783.

Il n'est pas nécessaire que la chose ait été chargée sur le bâtiment ou sur la voiture, pour qu'elle soit aux risques du voiturier. Il suffit qu'il l'ait reçue dans ses magasins, dans ses entrepôts, ou même sur le port, pour en effectuer ensuite le chargement.

930. L'art. 1783 ne parle pas du cas où la remise a été faite sur la route pendant le voyage. Mais il n'importe. Ce cas est en tout semblable à ceux dont s'occupe notre article; il doit être résolu de la même manière. La station de la voiture à un point donné de la grande route constitue son entrepôt; c'est son lieu de chargement, à peu près comme le port pour les bateaux et les bâtiments.