

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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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.

931. Pour que la responsabilité du voiturier soit engagée, il n'est pas nécessaire que la chose ait été remise au voiturier lui-même ou à l'entrepreneur; il suffit qu'elle ait été reçue par un de ses préposés ayant qualité pour recevoir les objets (1).

932. On ne doit pas considérer comme préposés à la réception des effets, les domestiques exclusivement employés au service de la personne de l'entrepreneur, et tout à fait étrangers à l'administration, aux écritures, au factage (2).

933. Mais un conducteur de diligences a-t-il qualité pour engager son administration? Il faut distinguer.

Quand un chargement s'effectue pendant la route, au moment du relais, le conducteur est le seul préposé apparent auquel on puisse s'adresser. Il représente l'entrepreneur, et ce qui lui est remis est censé remis à ce dernier (3).

934. Mais dans les lieux où il y a des bureaux de réception et d'inscription, il peut en être autrement. Là se trouvent des préposés aux écritures et des facteurs dont la mission spéciale est de recevoir et de porter sur les registres les objets qui font partie du chargement. Dans ce cas, la remise au conducteur, sans passer par les bureaux, peut n'être que le résultat d'une connivence entre celui-ci et le voyageur, pour échapper à la taxe des effets. On pressent facilement qu'alors le conducteur, loin d'être le représentant de l'administration, est plutôt son adversaire et que ses faits sont loin d'engager l'entrepreneur. C'est ce qui a été jugé par arrêt de la Cour de cassation du 29 mars 1814 (4).

(1) MM. Pardessus, t. 2, n° 554; Duvergier, n° 327.

(2) Cass., 5 mars 1811 (J. Palais, t. 9, p. 141. S., 11, 1, 178); Cassation, 4 décembre 1837 (J. Palais 1838, t. 1, p. 284).

(3) Ord. du 16 juillet 1828, art. 7. M. Pardessus, t. 2, n° 554. Les annotateurs de M. Zachariæ ont été frappés comme nous de la distinction que nous proposons ici et qui a échappé aux autres auteurs (t. 3, p. 41, note 2).

(4) J. Palais, t. 12, p. 167. S., 14, 1, 102. M. Duranton, t. 17, n° 245.

En général, il faut que le voyageur fasse passer écriture des objets qu'il charge dans une entreprise de messagerie; s'il ne prend pas cette précaution, ou s'il ne se fait pas donner récépissé, il ne doit imputer qu'à lui-même l'irresponsabilité de l'entrepreneur, en cas de perte.

935. Toutefois, il y a des objets qu'on n'est pas dans l'usage de faire inscrire; tels sont les sacs de nuit (1). Je pense que la remise qui en serait faite au conducteur engagerait l'administration, si elle était prouvée, par exemple, par la feuille du conducteur, ou de toute autre manière (2). Le voyageur a intérêt à remettre son sac de nuit plutôt au conducteur qu'à tout autre, afin de pouvoir le retrouver facilement s'il vient à en avoir besoin pendant le trajet.

## ARTICLE 1784.

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 (3).

## SOMMAIRE.

936. De la présomption de faute établie par l'art. 1784 contre le voiturier. Fondement juridique de cette présomption.  
 937. Conditions pour que le voiturier arrive à prouver la force majeure.  
 938. Suite.  
 939. Exemples.  
 940. Du défaut d'emballage comme moyen d'échapper à la responsabilité.  
 941. Du vice propre de la chose.  
 942. De la convention qui déclarerait le voiturier irresponsable pour bris ou coulure.  
 Distinction à faire.  
 943. Renvoi pour d'autres fins de non-recevoir contre la demande en indemnité pour perte et avarie.

(1) Cass., 19 frimaire an VII (J. Palais, t. 1, p. 278. S., 1, 1, 199). M. Duranton, *loc. cit. Infr.*, n° 948.

(2) *Supr.*, n° 908. — (3) *Id.*, nos 916 et 917.

## COMMENTAIRE.

936. Cet article se rattache à l'art. 1782, mais il va plus loin que lui. L'art. 1782 n'a eu pour but que de définir le degré de faute dont est tenu le voiturier. L'art. 1784 décide cette autre question, qui consiste à savoir si l'on doit présumer la faute contre lui. Il n'existait pas dans le projet de code soumis aux cours d'appel. La Cour de Lyon en fit l'observation : « Le code omet de déclarer les voituriers responsables de la perte et des avaries des marchandises, à moins qu'ils ne prouvent la force majeure (1). » Cette observation déterminait le conseil d'Etat à introduire dans le texte, l'art. 1784 qui tourne contre le voiturier les présomptions de la loi et qui dans le doute se prononce pour la responsabilité (2).

Cette règle, au premier coup d'œil, peut paraître sévère; elle n'est cependant que le corollaire des vrais principes de justice, et la conséquence de cette vérité fondamentale en cette matière, savoir, que tout débiteur d'une chose qui veut se décharger, par une exception de cas fortuit, de l'obligation de la rendre dans l'état où il l'a reçue, doit prouver son exception; sans quoi la perte ou détérioration est censée être de son fait. C'est un point de droit sur lequel nous avons eu occasion d'insister fréquemment dans le cours de cet ouvrage (3); car le contrat de louage le reproduit à chaque instant; du reste, il n'est pas nouveau dans son application au voiturier. L'ancienne jurisprudence l'avait plusieurs fois consacré (4).

937. Ici revient cette autre doctrine sur laquelle j'ai aussi appelé plusieurs fois l'attention du lecteur, sa-

(1) Fenet, t. 4, p. 210.

(2) M. Pardessus, t. 2, n° 542 et 543.

(3) *Supr.*, n° 221, 222 et 223, et surtout n° 342 et 366. *Infr.*, n° 987.

(4) V. les arrêts rapportés au Répert. de M. Merlin, v° *Messageries*, § 11, n° 2. *Junge* arrêts de la Cour de cassation des 2 thermidor an VIII (J. Palais, t. 1, p. 683. S., 1, 1, 315) et 21 janvier 1807 (J. Palais, t. 3, p. 638. S., 7, 1, 138). Paris, 31 août 1808 (J. Palais, t. 7, p. 128. S., 8, 2, 278); 3 mars

voir, que pour arriver à une épreuve complète de la force majeure, le débiteur de la chose doit prouver que sa faute n'a en rien contribué à amener l'événement (1). C'est ce qui résulte de plus fort des articles 1953 et 1954 applicables au voiturier. Pourquoi l'article 1953 le rend-il responsable, de droit, des vols qui ne sont pas accompagnés de force ouverte ou de circonstances extraordinaires (2)? C'est qu'on présume qu'il n'y a que ceux-là qui ont pu tromper sa vigilance, tandis que les autres ne sont arrivés que par son défaut de prudence et de soins.

938. Ainsi, en résumé, deux points ressortent de notre article combiné avec l'art. 1782 : 1° présomption de faute du côté du voiturier; 2° nécessité de dégager l'événement de force majeure de toute présomption ou indice de faute, pour arriver à une justification complète (3).

939. Si donc le voiturier remet les objets cassés ou avariés, c'est à lui à prouver que la fracture et la dégradation ont été causés par force majeure (4).

S'il rend les tonneaux de vins entamés, la présomption est encore que c'est lui qui est cause de l'avarie, soit parce qu'il a maltraité les futailles, soit parce qu'il n'a pas pris les précautions que la prudence lui indiquait pour les faire réparer (5).

Au surplus, nous renvoyons à l'art. 387 du Code pénal, pour le fait de mélange ou d'altération des vins, liquides, marchandises, dont le transport leur est confié.

1831 (J. Palais, t. 23, p. 1280. D., 33, 2, 17. S., 33, 2, 186). Metz, 18 janv. 1815 (J. Palais, t. 12, p. 546. S., 19, 2, 78); Aix, 6 août 1823; Alger, 16 déc., 1846 (J. Palais, 1847, t. 2 p. 300). — La règle est applicable à toutes les entreprises ou sociétés qui se chargent du transport des marchandises et par conséquent aux sociétés de chemins de fer. Paris, 14 août 1847 (J. Palais 1847, t. 2 p. 321).

(1) N° 342, 385 et 366. *Infr.*, n° 987.

(2) Paris, 3 mars 1831 (J. Palais, t. 23, p. 1280. S., 33, 2, 186). V. *supr.*, n° 824, ce que je dis du cas où l'objet est volé et de celui où il est retrouvé.

(3) *Junge* art. 103 C. de comm.

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

(5) *Supr.*, n° 917.

940. Un des moyens les plus fréquents qu'emploient les voituriers pour échapper à la responsabilité, c'est l'allégation du défaut d'emballage. Si en effet les objets n'ont pas été conditionnés et emballés suivant leur nature, l'accident qui leur arrive est le résultat d'une faute de l'expéditeur, et il serait injuste de l'imputer au voiturier (1). Mais dans combien de cas les voituriers ne se font-ils pas du défaut d'emballage un prétexte frivole pour colorer leur absence de soins?

941. Une autre cause d'excuse se puise dans cette circonstance : que l'avarie aurait eu lieu par le vice propre de la chose (2). Mais le fait doit être prouvé; il ne faut pas perdre de vue que le voiturier est toujours astreint à donner la justification de son allégation.

942. On peut demander si le voiturier pourrait puiser un autre moyen de défense dans une convention qui le déclarerait irresponsable pour fait de bris ou de coulure.

M. Pardessus croit cette clause sans valeur (3); car, dit-il, « nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes et délits. »

Je ne partage pas cette opinion dans toute son étendue.

Sans doute, toute convention qui affranchirait le voiturier des soins qui excluent la faute, serait immorale et inadmissible, et je suis le premier à penser que le voiturier ne pourrait trouver son refuge dans un tel

(1) MM. Pardessus, t. 2, n° 542; Duvergier, t. 2, n° 331; Aubry et Rau sur Zachariae, t. 3, p. 378 et note 10 (3<sup>e</sup> édit); Vincent, t. 1, p. 623.

(2) Art 103 C de comm; ou par le contact des choses avec les marchandises placées sur la voiture par d'autres chargeurs. V. M. Pardessus, n° 545. — Du reste, bien que le voiturier soit seul responsable envers le destinataire, une partie des dommages-intérêts prononcés contre lui retombe, par voie de garantie, sur le commissionnaire, lorsqu'il est constant que jusqu'à la remise de la marchandise au voiturier elle a voyagé sur des bateaux aux frais et risques de ce commissionnaire, et que cette remise s'est opérée au moyen d'un transbordement auquel la présence du voiturier n'a point été constatée. Colmar, 13 mai 1851 (J. Palais, 1853, t. 1, p. 687).

(3) T. 2, n° 542. *Junge* arrêt. *Requet.*, rejet 21 janvier 1807 (J. Palais, t. 5, p. 638. S., 7, 1, 138).

moyen. Oui! il faut le reconnaître : quels que soient les termes du contrat, la force majeure seule peut excuser, et s'il est prouvé que le bris et la coulure ont eu lieu sans force majeure, le voiturier devra indemniser l'expéditeur. Mais qui prouvera la force majeure? sera-ce le demandeur en nullité de la convention, ou le voiturier? C'est ici le point faible ou incomplet de l'opinion de M. Pardessus. Car enfin que prétend le demandeur? Que la convention est nulle parce qu'elle affranchit le voiturier de la responsabilité de la faute? Mais le voiturier ne soutient pas qu'elle est valable sous cette couleur. Il consent à répondre de sa faute; mais il dit que c'est à son adversaire à prouver qu'il a été négligent; car il est demandeur en nullité, et pour prouver la nullité du traité, ou l'inutilité de la convention, il faut qu'il arrive jusqu'à établir que ce n'est pas la force majeure qui a causé l'avarie.

943. D'autres fins de non-recevoir existent contre l'action en indemnité pour perte ou pour avarie. J'en ai parlé aux n° 927 et 928.

## ARTICLE 1785.

Les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent.

## SOMMAIRE.

944. De l'obligation imposée aux entrepreneurs publics de transports de tenir des registres des remises d'argent, effets et paquets.
945. Cette mesure est forcée pour l'entrepreneur, et son omission le constitue en faute.
946. Des causes qui peuvent empêcher l'inscription.
947. 1° Du fait du voyageur qui ne présente pas ses effets à l'enregistrement. Conséquence de cela.
948. Mais le voyageur n'est pas astreint à faire inscrire les sacs de nuit.
949. Suite.